

– Саратов : Изд. – во Саратов. ун-та, 1990. – 16 с.

5. *Бугроменко, В. Н.* Транспорт в территориальных системах / В. Н. Бугроменко. – М. : Наука, 1987. – 112 с.

6. Cluster policy in Europe. A brief summary of cluster policies in 31 European countries. 2008. P. 7, 22, 17 // http://www.clusterobservatory.eu/upload/Synthesis_report_cluster_mapping.pdf

7. *Silvell Í. Lindqvist G., Ketels C.* The Cluster Initiative Greenbook 2003 // www.cluster-research.org/greenbook.htm, P. 9, 39.

8. *Ketels C., Lindqvist G., Silvell Í.* Cluster Initiatives in Developing and Transition Economies. 2006 // www.cluster-research.org. P. 23.

9. Підвищення конкурентоздатності економіки областей заходу та півдня України на основі формування нових виробничих систем (кластерів) / Під заг. ред. С.І. Соколенка. – К.: Логос, 2005.- 495 с.

10. *Сич Є.М.* Координаційно-логістичний центр як основа управління потоками кластерів/ Є.М. Сич, І.О. Хоменко // Тези доповідей четвертої міжнародної науково – практичної конференції “Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології” – Сер. ”Економіка і управління”. – К.: ДЕТУТ. – 2008. – С.130-131.

УДК 334.02

ІНВЕСТУВАННЯ З ЗАСТОСУВАННЯМ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Цюман Є.С.

Постановка проблеми. Досвід практики економічно розвинутих країн взаємодії держави та приватного бізнесу, застосовуючи різні форми партнерства, все частіше зацікавлює країни, що розвиваються. Застосовуються нові механізми співпраці держави і приватних партнерів для мобілізації та модернізації державних активів, мультиплікації державних коштів розвитку, для реалізації масштабних економічних проєктів, які мають стратегічне значення, спрямованих на вирішення соціальних проблем, поліпшення якості життя, енергозабезпечення, енергозбереження, підвищення рівня людського потенціалу, на реалізацію яких не вистачає державних видатків. Співпраця держави та приватного партнера розглядається, як практичний механізм державно-приватного партнерства. Інвестування з застосуванням механізму державно-приватного партнерства успішно використовується в країнах Європейського союзу. За кордоном така система договірних відносин, які складаються між державою і приватним партнером, для взаємовигідної співпраці на довгостроковій основі з метою досягнення соціальних та економічних результатів отримала назву Public-Private Partnership (PPP), тобто державно-приватного партнерства (ДПП).

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Питанням, пов'язаним із застосуванням різноманітних механізмів взаємодії держави та приватного бізнесу, дослідженням інституціональних аспектів відносин між державою і приватним сектором присвятили свої роботи такі вчені, як В.Г. Варнавський, А. Власов, Я. Кузьмінов, R. Schlitt, F. Bousquet., Fayard A.

Метою даної статті є визначення сутності державно-приватного партнерства, обґрунтування ролі державно-приватного партнерства у розвитку держави, як соціального так і економічного.

Виклад основного матеріалу статті

У розвинутих країнах часто застосовуються механізми взаємодії держави та приватного партнера у базових галузях економіки. Застосування механізму державно-приватного партнерства є одним з засобів ефективного використання майна. Оскільки через територію України проходять важливі маршрути міжнародних вантажних перевезень, а вітчизняна інфраструктура є дуже зношеною, актуальності набуло питання використання механізму державно-приватного партнерства саме у дорожній галузі. Реалізація проєктів в дорожній галузі заснованих на принципах державно-приватного партнерства є більш вдалим ніж в інших галузях, тому що об'єкти інфраструктурних галузей, підприємства дорожньої галузі не можуть бути приватизовані, тобто залишаються власністю держави. В дорожньо-будівельній галузі механізм державно-приватного партнерства використовується у таких Європейських країнах: Австрія, Бельгія, Болгарія, Хорватія, Чехія, Данія,

Естонія, Франція, Греція, Іспанія, Нідерланди, Ірландія, Північна Ірландія, Казахстан, Литва, Латвія, Мальта, Німеччина, Польща, Португалія, Росія, Румунія, Словачія, Словенія, Шотландія, Швейцарія, Угорщина, Великобританія, Італія [1] З використанням механізму державно-приватного партнерства було реалізовано такі об'єкти: в Португалії було реконструйовано регіональні шляхи та аеропорти, у Фінляндії – побудовані центральні автошляхи, у Канаді - міст Конфедерації, у Франції – побудовані швидкісні автомагістралі та оновлено мережі водопостачання. Індія, Бразилія, Мексика, Китай також запроваджує практику господарювання на принципах державно-приватного партнерства.

Але, як свідчить досвід, застосування механізмів взаємодії держави та приватного партнера не завжди є позитивним. Невдалий досвід пізнали проекти у Східній Азії, Латинській Америці, Близькому Сході, Північній Африці, Південній Азії. [2] Причинами невдачі були недосконалість інституційного середовища, технічні помилки, недооцінка ризиків, перевищення витрат, спричинених ризиками, перевищення реальної вартості проекту, неточна оцінка вартості часу та інші. Реалізація проектів державно-приватного партнерства передбачає внесення інвестицій як у формі капіталовкладень, так і інтелектуального внеску, дозволяє залучити додаткові ресурси та технології. Перед початком реалізації проект проходить детальне обстеження, а саме:

- Проводиться соціальна та економічна оцінка, метою якої є аналіз ефективності витрат, оптимізація соціального та економічного впливу інвестицій та ін. Складається бізнес модель.
- Проводиться порівняння державних закупівель з проектами, що засновані на принципах державно-приватного партнерства для визначення більш вигідного результату.
- Проводиться оцінка та розподіл ризиків, що пов'язані з проектом.

Державно-приватне партнерство представляє собою сучасну економічну категорією тотожну категорії „інвестиційна діяльність”.

У широкому смислі державно-приватне партнерство трактується як взаємовигідне середньо – і довгострокове співробітництво між державою і бізнесом, що реалізується в різних формах (зі складанням контрактів на виконання робіт, акціонуванням, консультаціями держави і бізнес асоціацій) і яке ставить за мету вирішення політичних і суспільно значимих завдань на національному, регіональному і місцевому рівнях [3]

Власов А. розглядає державно-приватне партнерство як всі форми кооперації між державою і приватним сектором, які знаходяться в полі між вирішенням завдань, що традиційно відносяться до компенсації держави, самою державою, з одного боку, приватизацією з іншого.[4]

В законі України «Про державно-приватне партнерство» державно-приватне партнерство трактується як співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних органів державної влади та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами – підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору.[5]

Державно-приватне партнерство представляє собою сучасну економічну категорією тотожну категорії „інвестиційна діяльність”.

В даній роботі державно-приватне партнерство розглядається, як співробітництво держави та приватного партнера з метою реалізації суспільно значимих проектів, що сприяють розвитку економіки, покращення соціальних благ населення, що здійснюється на основі двостороннього договору. Головною метою держави є скористатися підприємницькими можливостями приватного сектора, зберігаючи за собою контрольні функції та слідкуючи за оптимальним задоволенням інтересів як приватних інвесторів, так і соціальних потреб населення. Дорожньо-приватне партнерство включає в себе контракти на експлуатацію та обслуговування об'єкту, що інвестується.

Сьогодні науковці мають різні погляди щодо сутності державно-приватного партнерства. Але як вітчизняні так і зарубіжні науковці розділились на дві групи.

Одні ототожнюють партнерство і приватизацію. Вони дотримуються думки, що в процесі співпраці держави і приватного партнера відбудеться відчуження державного майна на користь приватного партнера. Тобто відбудуться процеси «злиття» та «поглинання». У багатьох країнах, придбання колись громадських послуг міжнародними корпораціями, особливо в сфері водного господарства, викликало широку стурбованість і суспільний опір. Наприклад, у Кочабамбі (Болівія), «водна війна» розпочалась після того, як система водопостачання міста відійшла під управління міжнародної корпорації. Коли ціна на воду зросла на 35 - 400 відсотків, міські жителі вийшли на вулиці і муніципальний уряд скасував контракт.[6]

Друга група науковців вважає, що співробітництво між державою і бізнесом, що відбувається на принципах державно-приватного партнерства повністю заміщує приватизацію, залишаючи за

державою контрольні функції.

Згідно з законом «Про державно-приватне партнерство», під час реалізації проектів в дорожній галузі України, з застосуванням механізмів взаємодії держави та приватного партнера, держава лише передає частину функцій приватному партнеру. Дороги України є державною власністю, тому держава не може передати їх у приватну власність.

Проект, що реалізується в рамках державно-приватного партнерства, як і будь який проект, має свої складові.(Рис.1)



Рис.1. Складові проекту ДПП.

Різне бачення науковцями сутності державно-приватного партнерства все таки дозволяє виділити спільні принципи, на яких реалізуються такі проекти:

- Основою для співпраці держави та приватного партнера є спільний інтерес щодо реалізації конкретного проекту;
- Обов'язкове укладання довгострокового двостороннього договору (контракту);
- Об'єднання та спрямованість зусиль та ресурсів для максимального економічного та/або соціального ефекту при реалізації проекту;
- Чіткий розподіл ризиків між сторонами визначений у договорі (контракту), гарантована відповідальність сторін щодо них;
- Політична підтримка держави під час виконання проектів державно-приватного партнерства, застосування фінансових інструментів (надання державних гарантій, пільг)
- Розкриття та доступ до інформації, щодо мети, реалізації проектів та очікуваного від них ефекту.

Вивчаючи досвід реалізації таких об'єктів в країнах що розвиваються, можна зробити висновки щодо економічного та соціального ефектів.

Реалізація проектів на принципах державно-приватного партнерства дозволяє зменшити собівартість проектів, зменшуючи витрати, оптимізувати ризики.

Сприяє: підвищенню якості суспільних благ, науково-технічному прогресу; залученню новітніх, економічно вигідніших технологій, підвищенню кваліфікації працівників, підвищенню конкурентоспроможності підприємств; створенню нових методів управління, удосконаленню існуючих методів управління, удосконаленню законодавчої бази; росту ВВП, розвитку економіки.

Однією з головних причин партнерства держави з інвестором є потреба у фінансових ресурсах. Технічний та технологічний процеси ніколи не стоять на місці, а навпаки розвиваються у геометричній прогресії. Обсягу відрахувань з бюджету не вистачає не те, що на технічне переоснащення та модернізацію дорожньо-будівельних підприємств, але навіть на якісне обслуговування існуючої мережі доріг. Завдяки співпраці держави з МВФ та ЕБРР в Україні реалізуються важливі для розвитку економіки проекти, які держава просто не змогла б профінансувати самостійно.

Для реалізації проектів заснованих на принципах державно-приватного партнерства укладаються контракти та угоди різних типів: контракти на послуги, на управління, оренду об'єкта (лізингові угоди) та змішані типи контрактів.

Дослідивши практику реалізації інвестиційних проектів країн, що застосовують механізми співпраці держави з приватним партнером, інформаційну базу Світового банку, вивчивши та проаналізувавши матеріали надані Державною службою автомобільних доріг України, можна зробити висновок, що проекти, які реалізуються при будівництві та реконструкції доріг засновані на контрактах змішаних типів.

Частіше всього зустрічаються контракти таких змішаних типів:

Контракт першого типу: Будівництво – управління – передача. Приватний партнер буде

об'єкт, інвестує, утримує та управляє проектом, передає державі. В свою чергу держава повинна оплатити послуги приватного партнера.

Контракт другого типу: Реконструкція – управління – передача. Приватний партнер реконструює вже існуючий об'єкт, утримує та управляє та проектом, передає державі.

Контракт третього типу: Проектування – будівництво – управління – передача. Приватний партнер проектує, будує об'єкт, утримує та управляє проектом, передає державі. Фінансує об'єкт держава.

Контракт четвертого типу: Проектування – будівництво – фінансування – управління – передача. Приватний партнер отримує гроші протягом встановленого у договорі терміну. Держава протягом строку дії угоди буде контролювати та фінансово підтримувати реалізацію проекту в розмірі встановленим контрактом.

П'ятий тип контракту. Концесії: відновлення – інвестування - експлуатація – утримання - управління - передача; відновлення – інвестування – утримання - управління - оренда – передача; будівництво – відновлення – інвестування - експлуатація – утримання - управління – передача. Інвестор отримує плату безпосередньо за якість та кількість наданих послуг споживачам протягом всього терміну експлуатації об'єкту. Держава протягом терміну дії угоди виконує регулюючу функцію. По закінченню терміну дії угоди об'єкт передається у власність державі, або підписується нова угода з цим партнером, щодо утримання або утримання та експлуатації об'єкту. В Україні контракти такого типу майже не укладаються.

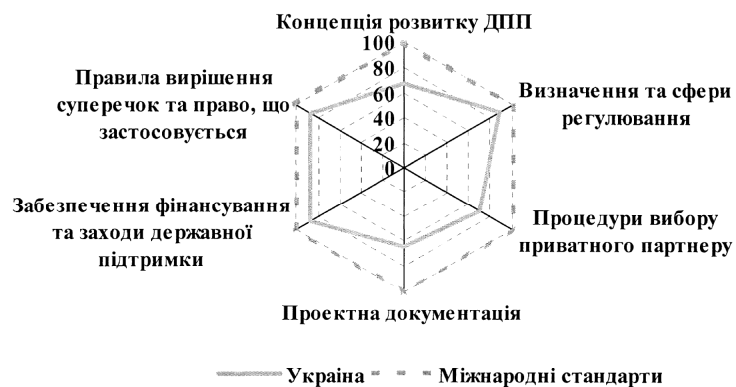


Рис.2. Розвиток законодавства про ДПП у Європі та країнах колишнього Радянського Союзу.[7]

У наведеному вище рисунку розглядається співвідношення рівнів розвинутості законодавства, що стосується проектів ДПП, Європи та України.

В нашій країні держава виконує регулюючу функцію на 87,5%, на досить високому рівні відбувається забезпечення фінансування, використання заходів державної підтримки 86,66% , ефективно вирішуються суперечки, що виникають в процесі співпраці держави та приватного партнера - 86,66 %.

Висновки. Для кращого залучення інвестиційних ресурсів з метою розвитку базових галузей економіки та інноваційної інфраструктури необхідно удосконалити концепцію розвитку державно-приватного партнерства, процедури вибору приватного партнера та розробку проектної документації. Також необхідним є: створення малих інвестиційних підприємств, створення системи фінансової підтримки інвестиційної та інноваційної діяльності, здешевлювати кредити та заохочувати комерційні банки до кредитування інвестиційних та інноваційних проектів. Для зменшення навантаження на бюджет та збільшення обсягів недержавних інвестицій необхідним є забезпечення розвитку державно-приватного партнерства у науковій, науково-технічній сферах. Державно-приватні відносини в дорожньо-будівельній галузі сприяють кращому перейманню досвіду та знань, більш кваліфікаційній підготовці спеціалістів, швидшому освоєнню інноваційних технологій та техніки.

Література

1. Запатріна І.В. «Державно-приватне партнерство та його роль у підвищенні ефективності системи державного управління» I.Herbst: speech on the III Astana's Economic Forum, Kazakhstan,

1-2 July, 2010. / [Електронний ресурс] – Режим доступу. : <http://http://www.google.com.ua/search?client=opera&rls=ru&q=I.Herbst:+speech+on+the+III+Astana%E2%80%99s+Economic+Forum,+Kazakhstan,+1-2+July,+2010>.

2. Schlitt, Rainer, 2003, «Public-private partnerships for public infrastructure projects? – Objectives and experiences in Germany and Europe» [Електронний ресурс] – Режим доступу. : <http://www.eib.org/about/press/2003/2003-037-public-private-partnerships-objectives-and-experiences-in-germany-and-europe.htm>

3. Кузьминов Я.И. Государственно-частное партнерство: на пути к эффективности / [Електронний ресурс] – Режим доступу. : http://www.lobbying.ru/print.php?artiele_id=2359

4. Власов А. «Особый путь Петербурга в сфере государственно-частного партнерства» / [Електронний ресурс] – Режим доступу. : <http://www.konkir.ru/artiele.html?id=3772>

5. Закон «Про державно-приватне партнерство» м.Київ, 1 липня 2010 року N 2404 – VI [Електронний ресурс] – Режим доступу. : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2404-17>

6. International investment for sustainable development : balancing rights and rewards / edited by Lyuba Zarsky, London, Sterling, VA, Earthscan, 2005, -225.

7. Зверев О.О. «Розвиток законодавства про ДПП у Європі та країнах колишнього Радянського Союзу: останні тенденції». Предварительная Оценка ЕБРР Концессионного законодательства, 2011 / [Електронний ресурс] – Режим доступу.: http://www.ukrppp.com%2Fimages%2Fstories%2F_radar_charts_Sept_2011.

8. Public private partnerships: best practices for regional and fiscal policies [Електронний ресурс] – Режим доступу.: <http://www.ebrd.com/concessions+PPP&sourceid=opera&ie=utf-8&oe=utf-8>

9. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски / Владимир Гаврилович Варнавский. – РАН; Институт мировой экономики и международных отношений. — М. : Наука, 2005. — 315с.

10. Bousquet F., Fayard A. Road infrastructure concession practice in Europe. No 2675, Policy Research Working Paper Series from The World Bank. / [Електронний ресурс] – Режим доступу. : <http://econpapers.repec.org/paper/wbkwbrwps/2675.htm>

УДК 65:338.242(075.8)

КОНЦЕПТУАЛЬНА МОДЕЛЬ СИСТЕМИ РАНЬОГО ПОПЕРЕДЖЕННЯ ТА РЕАГУВАННЯ НА КРИЗОВІ ЯВИЩА В ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

Чеснакова Л.С., кандидат економічних наук

Гарбар К.В.

Постановка проблеми. В управлінні на підприємствах більшості галузей господарювання, в тому числі на підприємствах автосервісу, відсутня така важлива складова антикризового менеджменту як система раннього попередження та реагування на кризові явища у зовнішньому та внутрішньому середовищі їх функціонування. Таке положення пояснюється відсутністю відповідного методичного забезпечення, що, в свою чергу, вимагає розробки методичних підходів, які можуть бути покладені в основу його створення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В сучасній економічній науці досліджені окремі методологічні та методичні питання створення системи раннього попередження та реагування на кризові явища в діяльності підприємства. Так, О. О. Терещенко запропонував моделі багатofакторного дискримінантного аналізу як інструмент оцінки ймовірності банкрутства підприємства. С. М. Іванюта сформулював основні принципи організації СРПР. В. Я. Окрушко розроблена модель розпізнавання латентної кризи за слабкими сигналами з використанням методу нечітких множин. Найбільш повне уявлення про процес формування та організації роботи СРПР міститься в дослідженні Є. Г. Щербаня [1].

Ціллю статті є розробка методичних засад формування СРПР як складової загальної системи управління діяльністю підприємств на засадах системного та ситуаційного підходів.

Основний матеріал дослідження. СРПР відповідно до сучасних системних уявлень відноситься до функціональних систем, тобто трактується як сукупність певних дій (функцій), які необхідно реалізувати для досягнення поставлених цілей. Одночасно вона є складовою системи управління підприємством і охоплює інформаційний процес та процес розробки (підготовки)