

3. Levchenko, V.O. (2013). Theoretical aspects of logistics system enterprise. *Visnyk Odes'koho natsional'noho universytetu. Ekonomika [Bulletin of the Odessa National University. Economy]*, vol. 1(1), № 18, pp. 211-215 (in Ukr.).

4. Pytuliak, N.S. (2009). Improving the processes of formation of logistics enterprises. *Mekhanizm rehuliuвання ekonomiky, ekonomika pryrodokorystuvannya, ekonomika pidpryiemstva ta orhanizatsiia vyrobnytstva [Mechanism of economic regulation, environmental economics, business economics and organization of production]*, vol. 3 (42), № 2, pp. 230-237 (in Ukr.).

5. Sachyns'ka, L.V. (2010). The impact of logistics costs and efficiency of the machine-building enterprise. *Zbirnyk naukovykh prats' "Ekonomichni nauky" [Proceedings of "Ekonomichni science"]*, vol. 7 (25), № 3, pp. 124-134 (in Ukr.).

6. Sumets', O.M. (2015). System model medium enterprises functioning oil and fat industry as the basis of their logistics activities. *Ekonomichnyj forum [Economic Forum]*, vol. 1, pp. 171-178 (in Ukr.).



УДК 334

**П.І.Шилепницький**, д.е.н., професор,  
**Д.Г. Михайлина**, к.е.н., доцент, **М. В. Ляхович**,  
Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича,  
м.Чернівці

## **ХАРАКТЕРИСТИКА КОНЦЕПЦІЇ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА**

*Анотація*

Стаття присвячена проблемі розробки концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні. Інфраструктура загального користування та надання пов'язаних послуг стосовно вимог сьогодення повинні стати передумовою економічного зростання та забезпечення сталого розвитку держави. Як показує світовий досвід, з огляду на бюджетні обмеження, чільне місце в цьому процесі належить співпраці держави та приватного бізнесу у формі державно-приватного партнерства. Основоположним документом розбудови ДПП в країні має стати концепція розвитку державно-приватного партнерства в Україні. У роботі надається характеристика інвестиційного клімату України. Проаналізована діюча Концепція розвитку державно-приватного партнерства на 2013-2018 роки, виявлені її недоліки. Також запропоновано новий підхід до формування та можливу структуру концепції розвитку державно-приватного партнерства.

**Ключові слова:** державно-приватне партнерство (ДПП), держава, приватний сектор, інфраструктура загального користування, інфраструктурні послуги, концепція розвитку державно-приватного партнерства.

**П.И. Шилепницький**, д.э.н., профессор,  
**Д.Г. Михайлина**, к.э.н., доцент, **М.В.Ляхович**,  
Черновицкий национальный университет им. Ю. Федьковича,  
г. Черновцы

## **ХАРАКТЕРИСТИКА КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА**

*Аннотация*

Статья посвящена проблеме разработки концепции развития государственно-частного партнерства в Украине. Инфраструктура общего пользования и предоставление связанных услуг относительно требований настоящего должны стать предпосылкой экономического роста и обеспечения устойчивого развития государства. Как показывает мировой опыт, учитывая бюджетные ограничения, важное место в этом процессе принадлежит сотрудничеству государства и частного бизнеса в форме государственно-частного партнерства. основополагающим документом разворачивания ГЧП в стране должна стать Концепция развития государственно-частного партнерства в Украине. В работе дается характеристика инвестиционного климата Украины. Проанализирована действующая Концепция развития государственно-частного партнерства на 2013-2018 годы, выявлены ее недостатки. Также предложен новый подход к формированию и возможную структуру концепции развития государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство (ГЧП), государство, частный сектор, инфраструктура общего пользования, инфраструктурные услуги, концепция развития государственно-частного партнерства.

**Постановка проблеми.** Державно-приватне партнерство як співпраця держави та приватного бізнесу у сфері розвитку інфраструктури загального користування та надання пов'язаних послуг у більшості розвинутих економік є на сьогодні одним з основних механізмів розбудови інфраструктурного комплексу держави. Причинами цього є:

1. Великий ступінь зношеності інфраструктури. Зокрема, за окремими оцінками ступінь зношеності інфраструктури житлово-комунального господарства країни сягає 80%; 51,1% автомобільних доріг не відповідає вимогам за рівністю, 39,2% – за міцністю; майже 70% рухомого складу на автомобільному транспорті є технічно та/або морально застарілими, а 50% автобусів експлуатується понад 10 років [2].

2. Об'єкти інфраструктури не відповідають вимогам сьогодення. Зокрема, автошляхи України, окрім того, що потребують капітального ремонту, вже не в змозі справитися зі щоденно зростаючим потоком автотранспорту, а тому їм необхідне розширення.

3. Неспроможність держави до простого відтворення, не говорячи вже про розширене стосовно вимог сьогодення.

4. Операційна неефективність пропонованих послуг, що пов'язано з неефективним менеджментом, загострюється значним ступенем фізичного і морального зносу та, в свою чергу, призводить до зростання їх собівартості.

5. Низький рівень якості пропонованих послуг, що пов'язано з монополістичною природою цієї сфери та відсутністю конкурентних відносин.

6. Брак інновацій в сфері будівництва інфраструктури та надання пов'язаних послуг, які в свою чергу знизили б їх собівартість та підвищили якість.

7. Низький рівень підготовленості персоналу державних та комунальних підприємств до роботи в нових умовах та відсутність в них мотивації [4].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання розвитку державно-приватного партнерства має науковий інтерес для багатьох дослідників, як закордонних, так і вітчизняних. Серед них: Джозеф Стігліц (J. Stiglitz), Стівен Осборн (Stephen P. Osborne), Емануель Савас (E. S. Savas), Геерт Тейсман (Geert R. Teisman), О. В. Берданова, В. М. Вакуленко, В. М. Геєць, О. М. Головінов, Н. Г. Діденко, В. І. Дубницький, І. В. Запатріна, М. О. Лендъел, А. Ф. Мельник, Н. А. Мікула та інші. Проте разом з великою кількістю праць, присвячених цій науковій проблемі, поза увагою більшості дослідників залишилися питання розробки концептуальних підходів до розвитку державно-приватного партнерства в державі.

**Постановка завдання.** Метою даної статті є розробка можливої структури концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні.

**Виклад основного матеріалу.** Процес залучення приватних інвестицій у сферу розвитку інфраструктурного комплексу держави, який характеризується значними термінами повернення коштів та, відповідно, ризиків, передбачає, серед інших складових, створення сприятливого інституційного середовища. В Україні його можна характеризувати наступним чином.

I. Слабкий рівень дотримання законодавства та його стабільності в Україні взагалі, що автоматично означає високу ймовірність недотримання «правил гри» учасниками будь-яких цивільно-правових угод, а надто коли йдеться про вкладання великих сум інвестицій, до того ж з тривалим терміном відшкодування.

II. Більшість нормативно-правових актів загального характеру, виходячи з того факту, що вони були видані ще до прийняття Законів України «Про концесії» та «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», не мають жодного стосунку до державно-приватного партнерства, а відтак, не можуть принести реальної користі в справі розвитку такого виду співпраці та поширенню його в господарській практиці. Зокрема, в податковому законодавстві непередбачені пільги при здійсненні інвестицій в проекти ДПП, хоча саме там вони були б якраз найбільш доречними, оскільки в багатьох випадках мова йде про реалізацію інвестиційних проектів з великим терміном окупності. Винятком тут можуть бути Господарський Кодекс України та нещодавно прийняті державні програми

розвитку інфраструктурного розвитку, в яких передбачається використання державно-приватного партнерства як засобу їх реалізації.

III. Відсутність зв'язку між законодавством загального характеру та спеціалізованими нормативно-правовими актами внаслідок вищезначеної причини (тривалий часовий інтервал у їх прийнятті) спричиняє між ними певну суперечливість, що підвищує ступінь правових ризиків у провадженні цієї діяльності. Проблема полягає в тому, що кожна сторона використовує ті закони, які їй в даний момент вигідні. Наприклад, в Законі України «Про оренду державного та комунального майна» в ст.4, п.2 зазначено, що не можуть бути об'єктом оренди автомобільні дороги, крім тих, що належать підприємствам до першого розгалуження їх за межами території цих підприємств, а це очевидно суперечить положенням Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг». Зрозуміло, що така ситуація діє несприятливим чином на поширення такого виду співпраці між державою та приватним бізнесом.

IV. Відсутність нормативно врегульованого механізму надання державних гарантій, що робить цей процес непрозорим, а залучення інвестицій у вигляді кредитних ресурсів з-за кордону – високо ризиковим, оскільки такі кошти можна отримати тільки під гарантії уряду.

V. Неадекватність розподілу повноважень щодо розвитку й утримання інфраструктурних об'єктів та ресурсів на втілення їх у життя. Виходячи зі специфіки організації державної влади в Україні, а надто її централізації, основна маса надходжень до державного бюджету у вигляді податків та інших обов'язкових платежів спочатку збирається в «центрі», після чого перерозподіляється між регіонами відповідно до їхніх потреб; «на місцях» для потреб розвитку регіонів майже нічого не залишається.

VI. Відсутність будь-яких податкових стимулів на провадження інвестиційної діяльності відповідно до щойно прийнятого Податкового Кодексу України, окрім галузі електроенергетики та енергозбереження. Окрім того, в Податковому кодексі України відсутні посилення на державно-приватне партнерство взагалі; єдиним видом діяльності, який стосується ДПП і для якого передбачено здійснення податкового регулювання, тут є оперативний та фінансовий лізинг, однак про застосування пільг не йдеться.

VII. Неузгодженість програм розвитку інфраструктури, які реалізуються центральними органами влади, в тому числі й у формі ДПП, з реальними потребами регіонів та окремих місцевостей. Через відсутність системного підходу щодо розвитку інфраструктури загального користування на загальнодержавному рівні цей процес носить спонтанний характер.

VIII. Обтяжлива та тривала процедура отримання ліцензій та дозволів, в тому числі і на будівництво. Існуючий порядок отримання дозволів та ліцензій є затратним у питаннях часу, часто складним у питаннях вимог та непрозорим. Все це створює передумови для корупції та відвертає потенційних інвесторів від вкладання коштів.

IX. Відсутність посилянь при реалізації інфраструктурних проектів державного значення на законодавство про державно-приватне партнерство. Так, за своїм змістом проект розвитку аеропорту Львова є нічим іншим, як концесійним проектом, створеним у формі спільного підприємства. Однак те, що у Постанові Кабінету Міністрів України не йдеться про посилення на нормативно-правові акти з питань ДПП, дещо може дезорієнтувати потенційних інвесторів.

X. Прийняття Закону України «Про державно-приватне партнерство» хоч і слугувало свого роду сигналом потенційним інвесторам та компаніям, які спеціалізуються на реалізації проектів ДПП, про нові можливості реалізації інвестиційних проектів в Україні, в той же час надто загальний характер закону поставив більше запитань, ніж дав можливість отримати відповідей. Це, зокрема, питання розподілу відповідальностей, органів управління, фінансування проектів ДПП, визначення тарифів на послуги, визначення показників ефективності тощо.

XI. Інфраструктурні інвестиції приходять в Україну для участі в державно-приватному партнерстві з використанням різноманітних організаційних форм, як-то: лізинг, концесії, спільне підприємство, угоди про розподіл продукції. Дані форми ДПП регулюються різними законодавчими актами, які в свою чергу можуть вступати в суперечку як між собою, так і з Законом України «Про державно-приватне партнерство».

XII. У Законі України «Про концесії на будівництво і експлуатацію автомобільних доріг» зазначено, що Кабінет Міністрів України визначає максимальний і мінімальний розмір плати за проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, порядок розрахунку і надання дотацій, компенсацій, а також порядок розрахунку плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги. Однак залишається незрозумілим, чи урядом передбачається створити певну уніфіковану модель розрахунку даних виплат, чи вони визначатимуться в кожному випадку окремо, що певним чином стримуватиме інвесторів від вкладання коштів.

XIII. В Україні відсутній центральний уповноважений орган державного управління з питань державно-приватного партнерства, а також нормативно-правовий акт, який би регулював його діяльність.

XIV. Існує потреба в законодавчих документах, які б врегулювали питання встановлення тарифів на послуги, вимірювання ефективності

проектів ДПП, відображення таких операцій в бухгалтерському обліку та статистиці.

XV. Відсутні інституції розвитку державно-приватного партнерства, а також будь-які нормативні документи, які б регулювали порядок їх утворення, діяльності, взаємовідносин з учасниками проектів ДПП, а також повноваження в прийнятті рішень щодо започаткування таких проектів, їх моніторингу та контролю.

XVI. Відсутність законодавства (окрім концесіального в сфері будівництва та утримання автомобільних доріг), яке б регулювало застосування державно-приватного партнерства в різних видах економічної діяльності з урахуванням їхньої специфіки. Цим, частково, можна пояснити і застосування концесій саме в автодорожній сфері.

XVII. Брак інституцій фінансування проектів державно-приватного партнерства та нормативно-правових актів, що регламентують їхню діяльність.

Окрім покращення існуючих нормативно-правових актів, існує об'єктивна необхідність в розробці та реалізації відповідної державної політики залучення приватного сектору в проекти створення, відновлення, експлуатації та утримання об'єктів інфраструктури і надання послуг.

Наші висновки підтверджуються результатами, надрукованими в Огляді правових показників (Legal Indicator Survey) 2006 року [10], що оцінював застосовуваність концесійних режимів на практиці. У даному документі режим концесій в Україні був оцінений на середньому рівні ефективності. Особлива увага приділялася можливості відшкодування інвестицій після можливого розірвання концесійної угоди. На нашу думку, це один з найбільш стримуючих факторів розвитку концесій, що виразилося в бездіяльності концесійного закону в Україні, і, також підтверджується розірванням концесійної угоди №1, яка передбачала реалізацію проекту «Будівництво та експлуатація нової автомобільної дороги Львів – Краковець на умовах концесії».

Вищенаведені проблеми, окрім всього іншого, вказують на об'єктивну необхідність надання процесу розвитку співпраці держави та приватного бізнесу в галузі розвитку інфраструктури загального користування та надання пов'язаних послуг системного характеру. Як показує досвід розвинутих країн світу, сприяти у розв'язанні цього завдання покликана розробка та імплементація концепції державно-приватного партнерства. Такий документ, а саме Концепція розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-18 роки, був схвалений Розпорядженням Кабінету Міністрів України № 739-р від 14 серпня 2013 року [3].

У даній концепції насамперед зазначена актуальність розвитку співпраці держави та приватного бізнесу у формі ДПП. Також вказано основні причини уповільнення його розвитку, до яких відносять:

- недостатній рівень уваги держави до реалізації політики у сфері державно-приватного партнерства і недосконалість системи управління розвитком такого партнерства;
- відсутність у сфері державно-приватного партнерства дієвих заходів із створення умов для його розвитку, а також чіткого розмежування повноважень між органами державної влади та координації їх діяльності;
- наявність галузевих особливостей провадження господарської діяльності і складність умов довгострокового та взаємовигідного співробітництва між державою і приватними партнерами;
- низький рівень інституційної спроможності органів державної влади і приватного сектору до впровадження державно-приватного партнерства;
- низький рівень довіри громадян до органів державної влади та обізнаності з питань переваг реалізації інвестиційних проектів на засадах державно-приватного партнерства, недостатній рівень поінформованості населення про переваги і ризики застосування механізмів такого партнерства, неналежне кадрове забезпечення органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування фахівцями у сфері державно-приватного партнерства, недостатній обсяг фінансування реального сектору економіки;
- несприятливий інвестиційний клімат і складність умов провадження підприємницької діяльності під час реалізації проектів державно-приватного партнерства;
- наявність проблем у відносинах між органами державної влади і приватним сектором під час проведення погоджувальних процедур, захисту прав власності інвесторів, розв'язання господарських спорів;
- складність механізму надання державної підтримки для реалізації довгострокових інвестиційних проектів за участю приватних партнерів;
- відсутність ефективного механізму надання державної підтримки у сфері державно-приватного партнерства;
- неузгодженість нормативно-правової бази з питань державно-приватного партнерства;
- недосконалість механізму тарифного регулювання та економічна необґрунтованість тарифів [3].

Далі надається стисла характеристика прийнятого раніше Закону України «Про державно-приватне партнерство», проводиться критичний його аналіз.

Основними проблемами надання державної підтримки у сфері державно-приватного партнерства тут визначено:

- дефіцит бюджетних коштів та складність механізму надання державної підтримки;
- відсутність щорічного фінансування довгострокових проектів державно-приватного партнерства;
- невизначеність методології надання державної підтримки в рамках реалізації проектів державно-приватного партнерства;
- невідповідність принципів і підходів у сфері державно-приватного партнерства міжнародним принципам;
- обмежені можливості отримання державних гарантій для реалізації проектів державно-приватного партнерства на місцевому рівні [3].

Далі в цьому документі наводяться: мета і строки її реалізації; шляхи та способи розв'язання проблеми; очікувані результати; обсяги фінансових, матеріально-технічних та трудових ресурсів. Щодо останнього, то в пропонованій урядом України концепції розвитку ДПП йдеться про те, що її реалізація не потребує залучення додаткових фінансових, матеріально-технічних і трудових ресурсів. Це є некоректним, зважаючи хоча б на той факт, що в переважній більшості державно-приватне партнерство стосується розвитку інфраструктури загального користування та надання пов'язаних із нею послуг; в цьому випадку держава як одна із сторін такої угоди обов'язково нестиме зобов'язання, у тому числі фінансового характеру. Окрім того, реалізація будь-якої концепції вимагає принаймні її інформаційного забезпечення, що в будь-якому випадку спричиняє виникнення транзакційних витрат. І таких схожих формулювань в даному документі є ціла низка.

В цілому, можна зазначити, що пропонована Урядом України Концепція розвитку ДПП носить надто загальний характер і викликає більше нових запитань, ніж надає відповіді на існуючі стосовно співпраці держави та приватного бізнесу у сфері розвитку інфраструктури загального користування та надання пов'язаних послуг. Так, у цьому документі упущено такі моменти, як основні моделі державно-приватного партнерства, що застосовуватимуться у практиці господарювання, джерела фінансування таких проектів з боку держави на різних рівнях влади, принципи здійснення такої діяльності, учасники угод ДПП тощо.

Все це вказує на необхідність корегування чинної на даний момент Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-2018 роки шляхом усунення виявлених вище недоліків і упущень та врахування досвіду передових світових економік у цій сфері.



Насамперед слід визначити, чим повинна слугувати концепція розвитку державно-приватного партнерства в нашій державі як така. Як показує практика країн-флагманів, застосування співпраці держави та приватного сектору в інфраструктурному розвитку, насамперед, Великобританії, такий документ мав би стати певним «скелетом», який дозволив би в подальшому сформуванню цілісну інституціоналізовану структуру розвитку інфраструктури загального користування та надання інфраструктурних послуг із залученням приватного капіталу. Дана концепція повинна стати дороговказом розвитку партнерських стосунків держави та приватного бізнесу у вищезначеній сфері. Вона, передовсім, дозволить:

- розробити стратегії розвитку державно-приватного партнерства, а також відповідні цільові програми, як у цілому по країні, так і в територіальному та в галузевому вимірах;
- напрацювати основні моделі співробітництва держави та приватного сектору у сфері розвитку інфраструктури загального користування та надання пов'язаних послуг;
- визначити необхідні ресурси, необхідні для реалізації вищезначених стратегій та програм, а також виконання державою своїх зобов'язань за угодами ДПП;
- розбудувати систему інституцій управління та розвитку державно-приватного партнерства як в цілому по державі, так і за регіонами;
- розподілити повноваження органів державної влади та місцевого самоврядування в питаннях організації та реалізації проектів державно-приватного партнерства;
- визначити потребу в необхідних фахівцях для реалізації угод державно-приватного партнерства;
- виявити потребу в законодавчому забезпеченні розвитку державно-приватного партнерства через: визначення законів і підзаконних актів, які необхідно прийняти; усунення законодавчих колізій в існуючому законодавстві, які стосуються ДПП; внесення відповідних змін до діючого законодавства, які стосуються інфраструктурного розвитку та передбачали б застосування механізму державно-приватного партнерства тощо;
- розробити систему державних закупівель з приводу відбору учасника від приватного сектору для реалізації проектів співпраці держави та приватного сектору у сфері розвитку інфраструктури загального користування та надання відповідних послуг;
- відпрацювати процедуру практичної реалізації всіх етапів проектів ДПП, починаючи з проектування та закінчуючи утриманням та експлуатацією об'єктів інфраструктури загального користування;
- юридично врегулювати питання перегляду угод ДПП у зв'язку із суттєвою зміною умов господарювання;

*ЕКОНОМІКА  
ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ*

---

- владнати питання гарантування виконання довгострокових зобов'язань держави в угодах державно-приватного партнерства, їх переходу з одного річного бюджету в інший;
- розробити алгоритм залучення фінансових ресурсів для реалізації проектів ДПП та відшкодування вкладених коштів інвесторам;
- законодавчо владнати питання поведження з т. зв. «незатребуваними» проектами державно-приватного партнерства, тобто тими, де ініціатором виступає не держава, а приватний бізнес;
- розробити систему моніторингу реалізації угод ДПП, яка б дозволила контролювати ефективність їх реалізації, дотримання якості пропонованих інфраструктурних послуг, питання ціноутворення тощо.

Проведений аналіз стану розвитку співпраці держави та приватного бізнесу в сфері розвитку інфраструктури та надання пов'язаних послуг в економіках світу та Україні, в т.ч. нормативно-правове забезпечення даного процесу та встановлені вимоги щодо нього з урахуванням вищенаведених чинників, що впливають на розробку політики розвитку ДПП, робить найбільш доцільною наступну змістову структуру концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні: 1) державно-приватне партнерство; 2) обґрунтування та передумови розвитку державно-приватного партнерства в країні; 3) цілі політики; 4) основоположні принципи здійснення ДПП; 5) сфери застосування ДПП; 6) типи угод державно-приватного партнерства; 7) пілотні проекти та їхня роль в розвитку ДПП; 8) етапи провадження проектів ДПП; 9) регуляторна основа ДПП; 10) інституції регулювання ДПП та їхня роль в даному процесі; 11) розподіл та управління ризиками; 12) механізм відшкодування вкладених коштів; 13) моніторинг проектів державно-приватного партнерства) 14) механізм провадження т. зв. «незатребуваних проектів» [4].

Розділ «Державно-приватне партнерство» має бути присвячений характеристиці даного явища, в т.ч. і його основних рис.

У розділі 2 «Обґрунтування та передумови розвитку державно-приватного партнерства в країні» повинні бути наведені основні причини залучення приватного сектору до розбудови інфраструктури загального користування та надання пов'язаних послуг, а саме: обмежені можливості держави (бюджетні, матеріальні, людські, інтелектуальні тощо), з одного боку, та недоліки функціонування державних та комунальних підприємств у цій сфері (технологічна відсталість, відсутність інвестицій розвитку, операційна неефективність тощо) – з іншого. Також вказуються переваги використання приватного сектору порівняно з державним, такі як: інновації та досвід приватного сектору, приватні інвестиційні ресурси, розподіл

ризиків та витрат між сторонами, згрупування у сфері відповідальності однієї компанії всього комплексу робіт з розвитку інфраструктури та надання пов'язаних послуг, запровадження ринкових відносин, комерційний підхід приватного сектору, можливість швидкої реалізації високо пріоритетних проектів, потенціал заощадження бюджетних ресурсів та можливості їхнього перерозподілу, покращення можливостей держави розвивати інтегровані рішення, краще реагування на потреби споживачів, забезпечення найкращої реалізації інтересів як держави, так і приватного сектору тощо.

Окрім того, повинні бути наведені переваги застосування механізму ДПП у господарській практиці: професіоналізм та коректна процедура підготовки проектів; діалог з приватним сектором; прозорість ходу здійснення всього процесу; належно підготовлені контракти ДПП; забезпечення моніторингу.

У наступному розділі розглядаються основна мета та цілі політики розвитку державно-приватного партнерства, які об'єднані в три групи: економічні, соціальні та довкілля.

Розділ «Основоположні принципи здійснення ДПП» присвячений характеристиці основних принципів провадження такої політики: цінності за гроші; суспільного інтересу; розподілу ризиків, орієнтації на кінцевий результат; прозорості; відповідальності.

У наступному розділі наведена сфера застосування механізму співпраці держави та приватного бізнесу в сфері розбудови інфраструктури загального користування та надання пов'язаних послуг.

Надалі повинні бути охарактеризовані моделі взаємовідносин держави та приватного сектору, основними серед яких є: контракти на послуги; послуги соціального характеру; контракти на управління; «Проектування – будівництво»; «Проектування – будівництво – утримання»; «Проектування – будівництво – експлуатація»; угоди лізингового типу; угоди концесійного типу; угоди про розподіл продукції; угоди з розвитку інфраструктури чи надання пов'язаних послуг, що відбуваються в рамках соціальної відповідальності корпорацій.

У розділі «Пілотні проекти та їх роль в розвитку ДПП» повинна бути звернута увага на аналіз тих угод державно-приватного партнерства, які спрямовані на перевірку ефективності використання певних їх моделей на практиці і напрацюванні на цій основі певних методичних підходів. Зокрема, тут мають бути наведені переваги застосування такого підходу, пропонувані галузі, де такі проекти слід започаткувати, а також вказані принципи їх здійснення. Окрім того, повинен бути запропонований типовий алгоритм їх здійснення.

У наступному розділі повинні бути детально відображені всі етапи реалізації проектів співпраці держави та приватного сектору в розвитку інфраструктури загального користування та надання пов'язаних послуг.

Регуляторну основу здійснення державно-приватного партнерства варто розглянути у відповідному розділі, де мають бути вказані нормативно-правові акти, що регулюють відносини в цій сфері, а також проблеми, які потребуватимуть законодавчого врегулювання.

Розділ «Інституції розвитку ДПП та їхня роль в даному процесі» охоплюватиме питання функцій та повноважень центральних органів виконавчої влади в цьому процесі, а також завдань та відповідальності уповноваженого органу держави з питань розвитку державно-приватного партнерства. Окрім того, в даному розділі розглядатиметься діяльність Громадської ради з питань державно-приватного партнерства, яка покликана здійснювати суспільний контроль над бюджетними коштами, що спрямовуватимуться на реалізацію проектів ДПП.

Важливе місце в даній Концепції займає розділ, присвячений розподілу ризиків між сторонами та управлінню ними. Тут повинні бути розглянуті основні ризики, притаманні проектам державно-приватного партнерства, принципи їх розподілу між залученими сторонами, алгоритм управління ризиками, а також відображення розподілу ризиків у контракті ДПП.

Наступний розділ присвячений питанням відшкодування вкладених інвестиційних коштів. Зокрема, тут повинні бути відображені основні вимоги, що ставляться до механізму відшкодування раніше вкладених приватним сектором коштів, його структура, джерела надходжень для відшкодування, питання використання при цьому субсидій.

У розділі «Моніторинг проектів державно-приватного партнерства» повинні бути зафіксовані основні завдання, які покладаються на дану функцію.

І, насамкінець, в даній Концепції необхідно приділити належну увагу т. зв. «незатребуваним» проектам, тобто тим з них, де ініціаторами виступає приватний сектор. Зокрема, тут повинно бути вказано особливості провадження тендерних процедур таких угод.

**Висновки.** Таким чином, концепція розвитку державно-приватного партнерства повинна стати основоположним документом розвитку співпраці держави та приватного бізнесу у сфері розвитку інфраструктури загального користування та надання пов'язаних з ними послуг, як на загальнодержавному, так і на рівні розвитку регіонів. Це в подальшому дозволить наповнити даний процес реальним змістом шляхом розробки відповідних стратегій та програм розвитку, законодавчого забезпечення, а також розбудови інституцій розвитку ДПП як в структурі державних органів, так і неурядових організацій.

**Список використаних джерел:**

1. Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном / Б. Винницький, М. Лендел, Б. Онишук, П. Сегварі. – К.: К.І.С., 2008. – 146 с.
2. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011 року №732-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/732-2011-%D1%80>.
3. Про схвалення Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-18 роки: Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 серпня 2013 року №739-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/739-2013-%D1%80>.
4. Шилепницький П. І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика: [монографія] / П. І. Шилепницький; Інститут регіональних досліджень НАН України. – Львів, 2011. – 455 с.
5. Public-Private Partnerships in the Social Sector: Issues and Country Experiences in Asia and the Pacific (ADB Policy Papers Series №1) / Edited by Yidan Wang. – Tokyo: ADBI Publishing, Asian Development Bank Institute, 2000. – 346 p.
6. Public-private partnerships: managing risks and opportunities / Edited by Akintola Akintoye, Matthias Beck, Cliff Hardcastle. – Wiley-Blackwell, 2003. – 422 p.
7. Public-private Partnerships: Theory and Practice in International Perspective / Edited by Stephen P. Osborne. – Edition: Published by Routledge, 2000. – 348 p.
8. Savas E.S. Privatization and Public-Private Partnerships / E. S. Savas. –New York: Seven Bridges Press, 2000. – 368 p.
9. Stiglitz J. Public-Private Technology Partnerships: promises and Pitfalls. American Behavioral Scientist. – 1998. – Vol. 43. – №1, September. – P. 52–73.
10. 2006 Concession Legal Indicator Survey: Final Report. Available at: [http://www.ebrd.com/downloads/legal/concessions/LIS\\_Report.pdf](http://www.ebrd.com/downloads/legal/concessions/LIS_Report.pdf).

**Pavlo Shylepnytskyi**, Doctor of Economic Sciences, professor,  
**Diana Mykhaylyna**, Candidate of Economic Sciences, *associate professor*,  
**Mykola Lyahovych**,  
Y. Fedkovych Chernivtsi National University,  
Chernivtsi

**CHARACTERISTICS OF THE CONCEPT OF PUBLIC-PRIVATE  
PARTNERSHIP DEVELOPMENT**

*Abstract*

The article is devoted to the elaboration of the concept of public-private partnership development in Ukraine. Public infrastructure and related services provision according to the contemporary requirements should become a prerequisite for economic growth and sustainable development of the state. As international experience shows, given the budgetary constraints, prominent place in this process belongs to cooperation of the state and private business in the form of public-private partnerships. The basic document of the PPP elaboration in the country should be the Concept of public-private partnership in Ukraine. The description of the investment climate in Ukraine is given in the work. The current Concept of public-private partnership development for 2013 – 2018 is analyzed, its shortcomings are revealed. Also, a new approach to formation and possible structure of the concept of public-private partnership development are proposed.

*Keywords:* public-private partnership (PPP), the state, private sector, public infrastructure, infrastructure services, the concept of public-private partnership.

**References:**

1. Wynnycyk, B., Lendel, M., Onyschuk, B., Szegvari, P. (2008). *Dosvid ta perspektyvy vprovadzhennya derzhavno-pryvatnyh partnerstv v Ukraini ta za kordonom* [Mechanisms for establishing and developing public-private partnerships in Ukraine and worldwide]. Kyiv, Ukraine (in Ukr.).
2. Cabinet of Ministers of Ukraine (2011). Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine «On approval of the Concept of the State Target Economic Program of road transport development for the period until 2015». Available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/732-2011-%D1%80> (Accessed 16 May 2016) (in Ukr.).
3. Cabinet of Ministers of Ukraine (2013). Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine «On approval of the Concept of public-private partnership development for 2013-2018». Available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/739-2013-%D1%80> (Accessed 20 May 2016) (in Ukr.).
4. Shylepnytskyi, P.I. (2011). *Derzhavno-pryvatne partnerstvo: teoriya I praktyka* [Public-private partnership: theory and practice], Institute of Regional Research of the National Academy of Sciences of Ukraine. L'viv, Ukraine (in Ukr.).
5. *Public-Private Partnerships in the Social Sector: Issues and Country Experiences in Asia and the Pacific* (2000). Ed. by Yidan Wang, ADBI, ADBI Press, Tokyo, Japan.
6. *Public-private partnerships: managing risks and opportunities* (2003). Ed. by Akintola Akintoye, Matthias Beck, and Cliff Hardcastle. Wiley-Blackwell, London, UK.
7. *Public-private Partnerships: Theory and Practice in International Perspective* (2000). Ed. by Stephen P. Osborne. Routledge, London, UK.
8. Savas, E.S. (2000). *Privatization and Public-Private Partnerships*. Seven Bridges Press, New York, USA.
9. Stiglitz, J. and Wallsten, S. (1998). Public-Private Technology Partnerships: promises and pitfalls. *American Behavioral Scientist*, vol. 43, no. 1, pp. 52–73.
10. 2006 Concession Legal Indicator Survey: Final Report. Available at: [http://www.ebrd.com/downloads/legal/concessions/LIS\\_Report.pdf](http://www.ebrd.com/downloads/legal/concessions/LIS_Report.pdf) (Accessed 10 May 2016).



УДК 331.2:303.005.31

**В. С. Яковенко**, к.е.н., доцент,  
Дніпропетровський національний університет ім. О. Гончара,  
м. Дніпро

**ПРОГНОЗУВАННЯ РОЗВИТКУ РИНКУ ПРАЦІ УКРАЇНИ**

*Анотація*

Досліджено стан і тенденції розвитку ринку праці України. Встановлено відповідності значень показників ринку праці до соціально-економічного становища України. Проаналізовано динаміку кількості економічно активного населення країни, встановлено частку населення працездатного віку, динаміку зайнятого та безробітного населення України, визначено відповідність кількості безробітних до рівня освіти та короткострокову тенденцію щодо офіційно та неофіційно зайнятого населення. У модельному базисі дослідження серед сучасних економіко-математичних методів автором запропоновано використання нейронних