

УДК 330.332
UDC 330.332

ІНВЕСТИЦІЙНЕ ПАРТНЕРСТВО ДЕРЖАВИ І БІЗНЕСУ

Соколова Н.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, nata_ns@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0678-8882

Яценко Б. І., кандидат економічних наук, Державний університет інфраструктури транспорту, Київ, Україна, super_inna@ukr.net, orcid.org/0000-0001-7080-7254

INVESTMENT PARTNERSHIP OF THE STATE AND BUSINESS

Sokolova N.M., Phd (Candidate of Economic Sciences), National Transport University, Kyiv, Ukraine, nata_ns@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0678-8882

Yatsenko B.I., Phd (Candidate of Economic Sciences), State University of Transport Infrastructure, Kyiv, Ukraine, super_inna@ukr.net, orcid.org/0000-0001-7080-7254

ИНВЕСТИЦИОННОЕ ПАРТНЕРСТВО ГОСУДАРСТВА И БИЗНЕСА

Соколова Н.М., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, nata_ns@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0678-8882

Яценко Б. И., кандидат экономических наук, Государственный университет инфраструктуры транспорта, Київ, Україна, super_inna@ukr.net, orcid.org/0000-0001-7080-7254

Постановка проблеми.

Посилення інноваційно-інвестиційної складової економічного розвитку потребує передусім створення в Україні умов для побудови сучасної інфраструктури, яка відповідатиме вимогам переходу до постіндустріального суспільства. Сьогоднішній стан справ в частині розв'язання вказаних проблем вимагає розширення інвестиційного партнерства держави та бізнесу перш за все у зв'язку з обмеженістю бюджетних коштів і, відповідно, з необхідністю пошуку додаткових джерел фінансування проектів, які традиційно фінансувались державою.

В багатьох країнах з перехідною економікою механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу став дієвим інструментом, який держава ефективно використовує для розв'язання таких актуальних проблем, як залучення значних додаткових фінансових ресурсів та задоволення внаслідок цього потреб населення та бізнесу у високоякісних послугах. Тобто поєднання активів держави з інвестиційними, управлінськими та іншими ресурсами приватного сектора дозволяє підвищити ефективність інфраструктурних проектів та використати потенціал, який знаходиться в розпорядженні суспільства.

Актуальність роботи підтверджується неодноразовими пропозиціями держави, щодо співпраці з бізнесом у таких секторах, як транспортна інфраструктура, енергетична, комунальна сфери, сфера освіти тощо. Представники бізнесу також виявляють зацікавленість у співпраці з державою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Розробкою проблем підвищення ефективності бюджетних інвестицій в Україні займалися С.Буковинський, І.Запатріна, Б.Кваснюк, В.Комаров, І.Луїна. Проте їх дослідження, відображаючи такі важливі питання, як ефективність бюджетних інвестицій, вплив державних видатків на економічний розвиток, тощо, не розкривають багатосторонніх аспектів взаємодії держави та бізнесу в інвестиційній сфері із застосуванням механізму інвестиційного партнерства. Серед зарубіжних вчених вагомий внесок у теоретичне обґрунтування взаємовідносин держави та бізнесу в інвестиційній діяльності зробили В. Варнавський, П. Граут, М. Кляйн, які довели ефективність механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу, Д. Грімзі, М. Левіс, Р. Міллер, які запропонували методіку у сфері оцінювання ризиків між сторонами партнерства, Д. Кемпбел, Д. Паркер, Д. Харріс, які визначили основні риси та принципи побудови спільної діяльності між державою та бізнесом, Дж. Стіглітц та С. Волстен, які здійснили оцінку переваг та недоліків механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в інноваційній сфері та ін. Проте теоретичні розробки зарубіжних вчених не можуть беззастережно впроваджуватися в Україні, оскільки не враховують специфічних умов країни та шляхів її розвитку в умовах глобалізації.

Постановка завдання.

Метою роботи є наукове обґрунтування організаційно-методичних засад і рекомендацій щодо використання механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні, зокрема, виявлення необхідних передумов для ефективної взаємодії сторін, а також форм такого партнерства.

У процесі реалізації поставленої мети необхідно вирішити такі завдання:

- уточнити сутність поняття інвестиційного партнерства держави та бізнесу;
- узагальнити міжнародний досвід взаємовідносин держави та бізнесу в процесі інвестиційного партнерства з метою оцінки доцільності його застосування в умовах економіки України;
- розробити рекомендації щодо вибору форм взаємодії держави та бізнесу в Україні та сфер їх застосування.

Виклад основного матеріалу.

Роботи науковців, які досліджують питання щодо доцільності використання державної або приватної власності в інфраструктурній сфері, ґрунтуються на положеннях кейнсіанської, неокласичної теорій та теорії інституціоналізму. Прихильники кейнсіанської теорії наголошують на недосконалості ринку і необхідності державного втручання в економічні процеси. За неокласичною теорією, державі відводиться лише непряма стабілізуюча роль. Теорія інституціоналізму розглядає категорію інституту, як основу соціально-економічного розвитку. Інвестиційне партнерство держави та бізнесу ґрунтується на поєднанні елементів різних теорій. Механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу передбачає, що держава виступає замовником послуг, які генерує інфраструктурний проект, і саме держава визначає рамкові умови такого співробітництва. Але для того, щоб проект було реалізовано ефективно, держава створює для приватного сектора можливості прийняття управлінських рішень, пов'язаних із процесом реалізації проекту. Об'єкт залишається у державній власності, держава здійснює постійний моніторинг, і у разі зловживань з боку бізнесу таке співробітництво може бути зупинено, тобто загроза корупції з боку бізнесу зводиться до мінімуму. У той самий час інфраструктурний проект реалізується у конкурентному середовищі, що створює стимул до втілення інновацій у проект і приводить до ефективності у якісному наданні кінцевих послуг.

За змістом інвестиційне партнерство держави та бізнесу є багатоаспектним складним процесом, який складається з багатьох стадій і передбачає системне визначення необхідного переліку послуг, вимог до їх якості та кількості, платіжного механізму, процедур виявлення й оцінювання ризиків, вибору найкращої форми реалізації проекту, включаючи розроблення комерційних принципів, забезпечення додаткових переваг, нагляд за стадією проектування та будівництва, управління контрактом та моніторинг.

Інвестиційне партнерство держави та бізнесу - це одна із складових проектного фінансування, що передбачає використання приватного капіталу і приватних компаній для побудови та оперування об'єктами проекту, які традиційно фінансувались за рахунок бюджетних коштів і управлялись на неприбутковій основі. Взаємодіючи з приватним сектором, уряд перекладає на нього функцію управління ризиками в період будівництва об'єкта, а по завершенні будівництва - операційним ризиком.

Чисельність країн, в яких у різних формах розвивається інвестиційне партнерство держави і приватного сектора, постійно зростає. У багатьох країнах Європи, Азії, Латинської Америки було здійснено низку заходів щодо підтримки механізмів такого партнерства. Це було викликано зростанням вимог до суспільних послуг та інфраструктури, з одного боку, і обмеженістю державних бюджетів, з іншого. Проекти із застосуванням моделі партнерства держави і приватного бізнесу були успішно реалізовані в таких країнах, як Велика Британія, Ірландія, Франція, Іспанія, Італія, Португалія, Бельгія, Голландія, Австрія, Німеччина, Греція, Австралія, Норвегія, Нова Зеландія, Фінляндія, США, Канада, Японія, Індія та інші. Ці проекти було реалізовано в основному в таких сферах, як транспортна інфраструктура, телекомунікації, водопостачання, енергетична сфера, нерухомість, освіта, охорона здоров'я та інші.

Вагомою перевагою для державного бюджету від застосування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу є зменшення поточних витрат бюджету та заміна їх на ряд майбутніх зобов'язань. Коли держава домовляється з приватним сектором щодо побудови та функціонування об'єкту, то бюджетні витрати держави переносяться на певний термін до початку функціонування проекту. Таким чином, держава переносить строк витрат разом з певними ризиками. Якщо проект є самоокупним, тобто витрати фінансуються через стягнення плати за надані послуги безпосередньо зі споживачів, то майбутні зобов'язання держави суттєво зменшуються. Застосування такої форми взаємодії, як інвестиційне партнерство держави та бізнесу, допомагає уряду вирішувати фіскальну

дилему: цей механізм дозволяє збільшувати інвестиції в інфраструктурні проекти, не змінюючи визначену межу соціальних зобов'язань чи державного боргу. Негативним у застосуванні концепції інвестиційного партнерства держави та бізнесу є те, що такий механізм є достатньо витратним, що викликано двома причинами: великими витратами на тендерну процедуру та дороговизною фінансових ресурсів приватного сектора.

В основних напрямках бюджетної політики на 2016 рік Урядом України декларуються наміри поєднання бюджетного інвестування та формування сприятливих умов для широкомасштабного приватного інвестування. Розвиток та реформування житлово-комунального господарства, створення конкурентного середовища на ринку житлово-комунальних послуг з метою підвищення їх якості, наближення до європейських стандартів у використанні енергетичних та матеріальних ресурсів, активізація виконання програм охорони навколишнього природного середовища із залученням коштів приватних інвесторів розглядаються серед пріоритетних завдань бюджетної політики на 2016 рік. Але на базі існуючого інституційного забезпечення наміри держави залучити бізнес до співпраці матимуть скоріше декларативний характер, оскільки нині відсутні необхідні передумови для такої співпраці.

Характер інституційного середовища, в якому реалізується механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу у розвинених країнах, суттєво відрізняється від умов, що існують в Україні. Основною перешкодою для успішної реалізації концепції є інституційні ризики, які пов'язані з відсутністю політико-економічної стабільності в країні, постійно змінюваним законодавством та механізмами регулювання інвестиційної діяльності. Крім того, в Україні відсутня культура і традиції щодо інвестиційного партнерства держави та бізнесу, а також досвід таких проектів. Україна виникла із соціалістичної системи, за якої ідея щодо залучення приватного сектора в інфраструктуру не була поширена, тому досі існує негативне ставлення з боку державних службовців до участі бізнесу в інфраструктурних проектах. Погане розуміння концепції інвестиційного партнерства держави та бізнесу державним сектором у поєднанні з незнанням механізму організації та управління нею є ще однією перешкодою для розвитку даної моделі в Україні.

Серед основних факторів, що стримують розвиток інвестиційного партнерства в Україні є такі:

- недостатність законодавчої бази (відсутні рамкові умови, які б забезпечували захист інтересів приватного сектора);
- недостатній рівень державного управління (управлінські здібності державного сектора мають бути покращені, що є необхідною умовою для ефективної реалізації проектів);
- фінансові умови, які ґрунтуються на методах проектного фінансування, що є ризиковим за своєю суттю, бо не передбачає застави, а покладається тільки на майбутні грошові надходження від проекту.

Внаслідок цього фінансові інституції України у більшості випадків не схильні фінансувати подібні інвестиційні проекти. Тому, як правило, фінансування надають міжнародні фінансові установи, хоча й для них фактор ризику країни є вирішальним у прийнятті рішення щодо фінансування проекту. Отже, відсутність довгострокових дешевих кредитних ресурсів в Україні є перешкодою для інвестиційного партнерства держави та бізнесу.

В Україні не існує ефективного законодавства, на основі якого міг би працювати механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу. Як показує міжнародний досвід, чіткі рамкові умови є головною передумовою для такого партнерства. Діючі в зазначеній сфері Закон України “Про концесії” від 16 липня 1999 року та Закон України “Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг” від 14 грудня 1999 року є декларативними за своєю суттю і не працюють на практиці. Позитивним моментом цих законів є те, що в Україні проголошена можливість залучення інвестицій шляхом створення концесійних підприємств. Об'єктом концесійної діяльності є інфраструктурна сфера, а нормативні строки здачі об'єктів у концесію встановлені на рівні до 50 років, що відповідає загальноприйнятим нормам міжнародної практики. Негативними рисами цих законів є, по-перше, відсутність механізму проведення тендерів, гарантій повернення капіталовкладень інвесторам, а також конкретного механізму розподілу ризиків між сторонами; по-друге, законами не передбачено створення стимулів для участі приватних інвесторів у концесійній діяльності та мотивацій для ефективної реалізації проектів. Вимоги, які держава висуває до концесіонера, стосуються об'єкту концесії, а не послуг, які мають вироблятися протягом життєвого циклу проекту. На відміну від цього в розвинених країнах специфікація послуг, яка визначається державою окремо для кожного проекту залежно від його мети, створює для приватної сторони мотивацію до інновацій та креативності. Закон “Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг” від 14 грудня 1999 року не має посилення на механізм стягнення плати за

користування дорогою. Водночас розроблення та застосування такого механізму, як свідчить зарубіжний досвід, є обов'язковою передумовою для введення в дію платних доріг. Закон передбачає, що проекти будівництва та експлуатації автомобільних доріг є самоокупними, хоча це неможливо реалізувати в Україні сьогодні. Крім того, цей закон сконцентрований тільки на будівництві нових і не охоплює сферу відновлення існуючих доріг.

Отже, на сьогоднішній день актуальним питанням є ухвалення закону про інвестиційне партнерство держави та бізнесу, який має стати ефективною базою для залучення приватного фінансування до пріоритетних державних проектів та збільшення їх ефективності. Такий закон має бути досить гнучким, що означає його застосування у різних сферах інфраструктури, можливість вибору найкращої форми інвестиційного партнерства держави та бізнесу для конкретного проекту та вибору форми та методу оплати приватній стороні. В основу закону мають бути покладені такі принципи: пріоритетність інтересів держави, чітке виконання зобов'язань між сторонами, ефективний розподіл ризиків між учасниками проекту, прозора політика, політична підтримка держави. У законі мають бути чітко визначені основні терміни, такі як інвестиційне партнерство держави та бізнесу, додаткова вартість, форми інвестиційного партнерства держави та бізнесу.

Основними проблемами, які перешкоджають участі приватних інвесторів в інфраструктурних проектах в Україні є такі: недостатній рівень грошових потоків в інфраструктурних проектах, політичний ризик, обмежені можливості для виходу інвесторів із проекту. Для нейтралізації негативного впливу наявних в Україні проблем та прискорення процесу впровадження концепції інвестиційного партнерства держави та бізнесу у практику доцільно реалізувати такі дії: скористатися механізмом часткової гарантії ризику, запропонованим Світовим Банком для підтримки рамкових умов інвестиційного партнерства держави та бізнесу, створити централізований підрозділ, який буде відповідати за втілення концепції у практику, залучити до співпраці незалежну третю сторону з досвідом реалізації таких проектів. До стратегічних напрямів державної політики слід віднести завдання щодо залучення бізнесу до спільних проектів. Така політика повинна бути прозорою, тобто суспільство, на задоволення потреб якого спрямовані дії партнерів, повинно мати доступ до інформації відносно їх діяльності. Організаційна структура інвестиційного партнерства держави та бізнесу представлена на рис. 1.

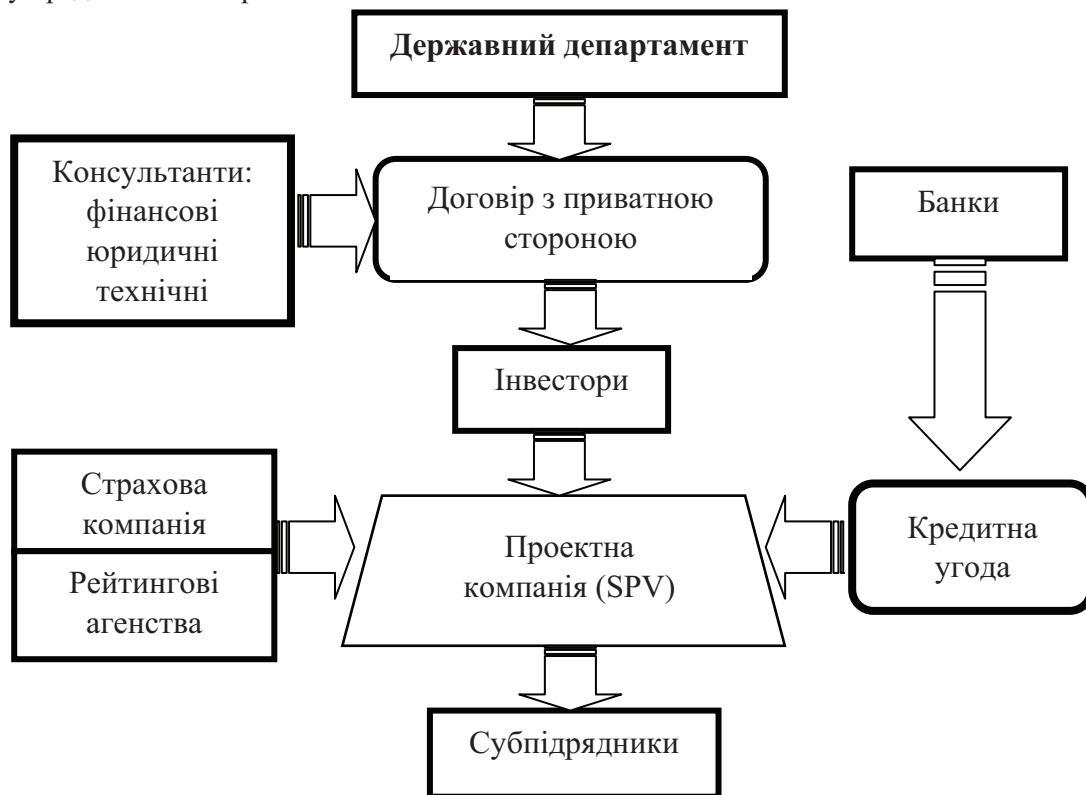


Рисунок 1 – Організаційна структура інвестиційного партнерства держави та бізнесу
 Figure 1 – Organizational structure of the investment partnership

Головним критерієм для прийняття рішення щодо реалізації проекту на основі інвестиційного партнерства держави та бізнесу має стати обсяг отримання додаткових переваг за умов вчасного

завершення проекту згідно з запланованими бюджетними витратами та надання якісних послуг, які відповідають заданій специфікації. В іноземній літературі такий критерій визначається терміном “value for money”, що у перекладі означає “вартість грошей”. Оскільки дослівний переклад назви цього критеріального показника українською мовою не має економічного сенсу, то на основі критичного аналізу існуючих підходів до визначення його змісту в роботі запропоновано тлумачити його як “додаткова вартість”. Зміст цього показника полягає в оптимальному обсязі витрат протягом усього життєвого циклу проекту з урахуванням ризиків перевищення запланованих витрат та строків його виконання. Рішення щодо реалізації проекту на основі інвестиційного партнерства держави та приватного сектора ухвалюється після тестування даного підходу на предмет забезпечення додаткової вартості. Якщо додаткова вартість є наявним фактом - проект схвалено. Оскільки проекту властиві потоки готівки протягом усього часу його функціонування, то й оцінка робиться за допомогою визначення класичного показника - чистої теперішньої вартості (Net Present Value, NPV).

Традиційний підхід до взаємодії між державою і приватним сектором в інфраструктурній сфері передбачає, що останній несе обмежену відповідальність за проект, а весь тягар покладено на державу. Як правило, бізнес залучається до співпраці на контрактній основі, але він має тільки розробляти та будувати об'єкт і отримує за це винагороду у фіксованому еквіваленті середньоринкової ціни. Функції бізнесу цим обмежуються. Він не несе відповідальності за фінансування і не здійснює управління проектом

Для України запропоновано наступну схему дії механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу та механізму вибору форми партнерства. Спочатку держава оголошує перелік тих проектів, до яких вона пропонує залучити бізнес. Після отримання попередніх заяв від зацікавлених партнерів держава оголошує про проведення тендеру. Партнером уряду в реалізації проектів виступатиме консорціум, в який входять декілька компаній, включаючи будівельну компанію, управляючу компанію та інші. Консорціум може також скористатися послугами проектної компанії. У такому об'єднанні всі партнери мають довготерміновий інтерес в проекті, так як несуть відповідальність за об'єкт протягом всієї дії контракту. Будівельна та проектна компанії зацікавлені у спільній роботі ще на ранніх етапах розробки проекту, коли визначається найефективніший спосіб виконання своїх обов'язків по контракту. Механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу передбачає інтеграцію процесів щодо проектування та будівництва, що призводить до більш ефективного використання коштів. Члени консорціуму зацікавлені у довготерміновому співробітництві, так як несуть спільну відповідальність і результати їх праці прямо впливають на рівень прибутку від проекту. Такі консорціуми мають надіслати детально опрацьовані пропозиції щодо реалізації конкретних проектів. В своїх пропозиціях приватна сторона має продемонструвати, яким чином вона здатна забезпечити необхідну якість послуг, які для цього вимагаються витрати, строк будівництва об'єкту та який прибуток планує отримати бізнес. Держава здійснює аналіз отриманих пропозицій і обирає варіант, який є найбільш прийнятним з точки зору витрат, строку та здатності партнера впроваджувати інновації для надання якісних послуг.

Процес застосування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні доцільно починати з транспортної сфери через існування двох наявних проблем. Першою є проблема нестачі бюджетних коштів для задоволення потреб у цій сфері. Річна потреба інвестицій у галузь транспорту, зв'язку та дорожнього господарства з державного бюджету України задовольняється в середньому лише на 20%. Друга проблема пов'язана з неефективним використанням виділених коштів, що підтверджується неодноразовими перевітками правильності витрачання бюджетних коштів на потреби даної галузі. Так, Рахунковою палатою України за результатами розгляду матеріалів перевірки використання коштів державного бюджету, пов'язаних з будівництвом та реконструкцією автомобільних доріг загального користування, зроблено висновок щодо непрозорості та неефективності існуючої системи бюджетного фінансування. Так, через неефективне управління бюджетними коштами допущено значні фінансові порушення, які оцінюються у 49,8 млн грн. Визнано також, що бюджетні інвестиції в сумі 9,4 млн грн було використано неефективно. Результатом застосування у транспортній галузі традиційного механізму реалізації інвестиційних проектів є велика кількість незавершених проектів, які вимагають значних додаткових інвестицій. Як правило, така проблема вирішується шляхом залучення додаткових кредитів. За цих умов в Україні виникла ситуація, коли зростають боргові зобов'язання держави за кредитами, залученими для реалізації транспортних проектів, які в заплановані строки не реалізовані. Таке становище є наслідком відсутності ефективного механізму реалізації проектів у транспортній сфері. Інвестиційне партнерство держави та бізнесу може допомогти вирішити як проблему нестачі фінансових ресурсів для розвитку транспортної сфери, так і проблему неефективності реалізації транспортних проектів.

Іншою сферою, в якій залучення управлінських здібностей та фінансових ресурсів бізнесу може допомогти вирішити існуючі проблеми, є комунальна. Недосконалість системи управління житлово-комунальним господарством України, зволікання з його реформуванням призвели до того, що підприємства галузі в ринкових умовах не спроможні ефективно працювати і надавати споживачам послуги належного рівня та якості. Підготовчий процес до вступу в Європейський Союз, який відбувається в багатьох країнах, що розвиваються, потребує втілення міжнародних стандартів у сферу надання комунальних послуг населенню. Україна також рухається в цьому напрямку, тому існує необхідність переходу до більш складних стандартів якості у комунальному секторі, які, перш за все, передбачають збереження навколишнього середовища. Для цього Україна має впроваджувати системи моніторингу, створювати правила та розробляти нові плани дій для забезпечення необхідної якості та кількості послуг. Все це вимагає збільшення інвестицій у комунальну сферу з метою приведення її у відповідність до вимог ЄС та інших міжнародних вимог щодо навколишнього середовища. Оскільки фінансування цієї інфраструктури з джерел державного бюджету є обмеженим, уряд особливо має бути зацікавленим у пошуку додаткових джерел інвестицій.

Як показує досвід багатьох зарубіжних країн, інвестиційне партнерство держави та бізнесу досить ефективно застосовується для реалізації проектів у сфері постачання води та каналізації. Існуючий досвід може бути використаний в умовах України. Для України характерні наступні проблеми у сфері постачання води та каналізації: низький рівень тарифів, які покривають тільки частину витрат на послуги з постачання води та каналізацію, ігнорування комерційних принципів управління проектами у зазначеній сфері, великий рівень споживання води через недбале ставлення до цього споживачів, велика кількість працюючих на комунальних підприємствах, що здійснюють такі проекти. Зазначена сфера потребує як інвестицій для модернізації існуючої системи постачання води та каналізації, так і якісно нового управління

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Лугова М. О. Ідентифікація інвестиційного партнерства держави та бізнесу / М. О. Лугова // Економіка і прогнозування. – 2006. – № 2. – С. 101-116.
2. Циганкова М. О. Ефективність залучення бізнесу до інфраструктурних проектів / М. О. Циганкова // Економіст. – 2008. – № 12. – С. 34-37.

REFERENCES

1. Luhova M. O. (2006) Identyfikatsiia investytsiinoho partnerstva derzhavy ta biznesu [Authentication of investment partnership of the state and business]. Ekonomika i prohnozuvannia. № 2. – S. 101-116 [in Ukrainian].
2. Tsyhankova M. O. (2008) Efektyvnist zaluchennia biznesu do infrastrukturykh proektiv [Efficiency of bringing in of business is to the infrastructural projects]. Ekonomist. № 12. – S. 34-37 [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Соколова Н.М. Інвестиційне партнерство держави і бізнесу / Н.М. Соколова, Б.І. Яценко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки», Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

В статті досліджено теоретико-методичні та науково-практичні засади формування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу з метою реалізації інвестиційних проектів в інфраструктурній сфері у таких галузях, як транспортна інфраструктура, комунальна, тощо. Метою роботи є наукове обґрунтування організаційно-методичних засад і рекомендацій щодо використання механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні, зокрема, виявлення необхідних передумов для ефективної взаємодії сторін, а також форм такого партнерства.

Об'єктом дослідження – інвестиції в інфраструктурну сферу.

Мета роботи – наукове обґрунтування організаційно-методичних засад і рекомендацій щодо використання механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні, зокрема, виявлення необхідних передумов для ефективної взаємодії сторін, а також форм такого партнерства.

На основі міжнародного досвіду виявлено переваги від залучення бізнесу до реалізації інфраструктурних проектів. Сформульовано рекомендації щодо створення необхідних передумов для ефективної співпраці між державною та приватною сторонами з урахуванням особливостей перехідної економіки. Визначено форми взаємодії держави та бізнесу, які доцільно використовувати

в Україні та запропоновано механізм вибору форм партнерства, обґрунтовано першочергові напрямки застосування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в інфраструктурній сфері.

Практична цінність одержаних результатів полягає у тому, що було розроблено механізм реалізації інвестиційного партнерства держави та бізнесу, що за умов браку бюджетних коштів на реалізацію інвестиційних проектів в інфраструктурній сфері України та неефективного їх використання є необхідним кроком для вирішення цієї проблеми розвитку економіки.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНВЕСТИЦІЙНЕ ПАРТНЕРСТВО, УПРАВЛІННЯ, ДОДАТКОВА ВАРТІСТЬ, ПОЗАБАЛАНСОВІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ, РОЗПОДІЛ РИЗИКІВ, ІНФРАСТРУКТУРА, ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ПРОЕКТ, ЧИСТА ТЕПЕРІШНЯ ВАРТІСТЬ.

ABSTRACT

Sokolova N., Yatsenko B. The investment Partnership of the State and Business. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection.– Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41)

The article explores the theoretical and methodological and scientific and practical foundations for the formation of the mechanism of investment partnership between the state and business with the aim of implementing investment projects in the infrastructure sector in such sectors as transport infrastructure, communal, telecommunications, energy, healthcare and so on. The aim of the work is the scientific substantiation of the organizational and methodological foundations and recommendations on the use of the mechanism of investment partnership between the state and business in Ukraine, in particular, identification of the necessary prerequisites for effective interaction of the parties, as well as forms of such partnership.

The object of the study is investment in the infrastructure sector.

The purpose of the work is the scientific substantiation of the organizational and methodological foundations and recommendations on the use of the mechanism of investment partnership between the state and business in Ukraine, in particular, identification of the necessary prerequisites for effective interaction of the parties, as well as forms of such partnership.

Based on international experience, the advantages of attracting businesses to the implementation of infrastructure projects are revealed. Recommendations are formulated to create the necessary prerequisites for effective cooperation between the public and private parties, taking into account the characteristics of the transition economy. The forms of interaction between the state and business are determined, which are expedient for using in Ukraine and the mechanism for choosing the forms of partnership is proposed, the priority areas for the application of the mechanism of investment partnership between the state and business in the infrastructure sector are proposed.

The practical value of the study lies in the fact that a mechanism has been developed for implementing the investment partnership between the state and business, in the conditions of a shortage of budgetary funds for the implementation of investment projects in the infrastructure sector of Ukraine and inefficient use of them is a necessary step to solve this problem of economic development.

KEY WORDS: INVESTMENT PARTNERSHIP, MANAGEMENT, ADDITIONAL VALUE, OFF-BALANCE LIABILITIES, RISK DISTRIBUTION, INFRASTRUCTURE, INVESTMENT PROJECT, NET PRESENT VALUE.

РЕФЕРАТ

Соколова Н.М. Инвестиционное партнерство государства и бизнеса / Н.М. Соколова, Б.И. Яценко // Вестник национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник-К.: НТУ, 2018. – Вып. 2 (41).

В статье исследованы теоретико-методические и научно-практические основы формирования механизма инвестиционного партнерства государства и бизнеса с целью реализации инвестиционных проектов в инфраструктурной сфере в таких отраслях, как транспортная инфраструктура, коммунальная, и тому подобное. Целью работы является научное обоснование организационно-методических основ и рекомендаций по использованию механизма инвестиционного партнерства государства и бизнеса в Украине, в частности, выявление необходимых предпосылок для эффективного взаимодействия сторон, а также форм такого партнерства.

Объектом исследования – инвестиции в инфраструктурную сферу.

Цель работы – научное обоснование организационно-методических основ и рекомендаций по использованию механизма инвестиционного партнерства государства и бизнеса в Украине, в

частности, выявление необходимых предпосылок для эффективного взаимодействия сторон, а также форм такого партнерства.

На основе международного опыта выявлены преимущества от привлечения бизнеса к реализации инфраструктурных проектов. Сформулированы рекомендации по созданию необходимых предпосылок для эффективного сотрудничества между государственной и частной сторонами с учетом особенностей переходной экономики. Определены формы взаимодействия государства и бизнеса, которые целесообразно использовать в Украине и предложен механизм выбора форм партнерства, обоснованно первоочередные направления применения механизма инвестиционного партнерства государства и бизнеса в инфраструктурной сфере.

Практическая ценность исследования заключается в том, что был разработан механизм реализации инвестиционного партнерства государства и бизнеса, в условиях нехватки бюджетных средств на реализацию инвестиционных проектов в инфраструктурной сфере Украины и неэффективного их использования является необходимым шагом для решения этой проблемы развития экономики.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИНВЕСТИЦИОННОГО ПАРТНЕРСТВА, УПРАВЛЕНИЕ, ПРИБАВОЧНАЯ СТОИМОСТЬ, ВНЕБАЛАНСОВЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА, РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РИСКОВ, ИНФРАСТРУКТУРА, ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ, ЧИСТАЯ ПРИВЕДЕННАЯ СТОИМОСТЬ.

АВТОРИ:

Соколова Наталя Михайлівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного будівництва та управління майном, e-mail: nata_ns@ukr.net, тел. +380442807909, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к.206. <https://orcid.org/0000-0003-0678-8882>

Яценко Богдан Ігорович, кандидат економічних наук, Державний університет інфраструктури транспорту, асистент кафедри транспортних технологій, e-mail: super_inna@ukr.net, тел. +380444196775, Україна, м. Київ, вул. Героїв Сталінграду, 2а, [https:// orcid.org/ 0000-0001-7080-7254](https://orcid.org/0000-0001-7080-7254)

AUTHORS:

Sokolova Natalia M., Phd (Candidate of Economic Sciences), Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of Department of Transport Construction and Property Management, e-mail: nata_ns@ukr.net, tel. +380442807909, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovycha-Pavlenka, 1, k.206. [https:// orcid.org/0000-0003-0678-8882](https://orcid.org/0000-0003-0678-8882)

Yatsenko B.I., Phd (Candidate of Economic Sciences), State University of Transport Infrastructure, Kyiv, Ukraine, Heroes of Stalingrad, 2a, super_inna@ukr.net, тел. +380444196775, Ukraine, 01010, Kyiv, [https:// orcid.org/ 0000-0001-7080-7254](https://orcid.org/0000-0001-7080-7254)

АВТОРЫ:

Соколова Наталья Михайловна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного строительства и управления имуществом, e-mail: nata_ns@ukr.net, тел. +380442807909, Украина, 01010, Киев, ул. Емельяновича-Павленко, 1, к.206. <https://orcid.org/0000-0003-0678-8882>

Яценко Богдан Игоревич, кандидат экономических наук, Государственный университет инфраструктуры транспорта, ассистент кафедры транспортных технологий, e-mail: super_inna@ukr.net, тел. +380444196775, Украина, Киев, ул. Героев Сталинграду, 2а, [https:// orcid.org/ 0000-0001-7080-7254](https://orcid.org/0000-0001-7080-7254)

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Кучерук Н.Ю., доктор економічних наук, професор кафедри менеджменту Державного університету інфраструктури транспорту, Київ, Україна

Гречан А.П., доктор економічних наук, професор кафедри економіки Національного транспортного університету, Київ, Україна

REVIEWERS:

Kucheruk N.Yu., Doctor of Economics, Professor, Department of Management, State University of Transport Infrastructure, Kyiv, Ukraine

Hrechak A.P., Doctor of Economics, Professor, Department of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine