

ної політики» // Методологія, теорія та практика соціологічного аналізу сучасного суспільства: Зб. наук. праць. – Харків : Видавничий центр Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна, 1999. – С. 126–131.

3. Васильєв О. В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України. Монографія. – Харків: ХНАМГ, 2007. – 341 с.

4. Маркетинг інновацій і інновації в маркетингу : монографія / за ред. д.е.н., проф. С. М. Ілляшенка. – Суми: ВТД «Університетська книга», 2008. – 615 с.

5. Науковий супровід, моніторинг та оцінка ефективності соціальних проектів / О. О. Яременко, Артюх О. Р., Балакірева О. М. та ін. – К.: Державний центр соціальних служб для молоді; Державний ін-т проблем сім'ї та молоді, 2002. – 123 с.

6. Самоорганізація в громаді: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://samoorg.com.ua>.

7. Софронова В. М. Прогнозирование и моделирование в социальной работе: Учеб. пособ. Для студ. высш. учеб. заведений. – М.: Издательский центр «Академия», 2002. – 192 с.

8. Український інститут соціальних досліджень імені Олександра Яременка: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uisr.org.ua/about>.

9. Яременко О. О. Науковий супровід соціальних проектів: ідеологія і структура процесу // Соціологія. – 2004. – №. 3. – С. 76–87.

аеропортів, неолік якісних автомобільних доріг. Наявність цих проблем обумовлена відсутністю ефективної єдиної транспортної політики.

✎ Питання, пов'язані з державним регулюванням в сфері транспорту, є актуальними і досліджувались такими авторами: І. А. Кузнецова, Н. А. Троцька, В. Б. Авер'янов, Ю. Старілов. Такі автори, як А. В. Базиліук, Є. В. Сич, Ю. В. Слободчиков, Л. П. Бортницька, Ю. В. Вдовенко, В. Г. Варнавський, займалися дослідженням концесій у дорожній галузі, однак вони не досліджували питання пошуку та впровадження найбільш оптимальної форми державно-приватного партнерства у сфері транспорту.

✎ Розглянути імплементацію державно-приватного партнерства у транспортну систему України.

✎ Виявлення і вирішення проблем, з якими стикається транспортна система України.

Транспорт – це одна з найважливіших галузей суспільного виробництва, її ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях, захисті економічних інтересів України [4].

Згідно з законодавством України, до сфери транспорту відносяться транспорт загального користування (автомобільний, залізничний, морський, річковий, авіаційний), промисловий залізничний, відомчий, трубопровідний [1]. Коопераційні і конкурентні стосунки між різними підсистемами роблять транспорт не просто сумою галузей, а єдиною системою, що забезпечує для користувачів транспортних послуг додатковий системний ефект [8].

Державне регулювання транспортом здійснюють: Міністерство інфраструктури, спеціально уповноважені на те органи виконавчої влади, а також місцеві ради. Міністерство інфраструктури є центральним органом, який забезпечує управління транспортом на території всієї держави. Міністерство реалізує державну політику в області транспорту і дорожнього господарства; сприяє структурній перебудові економіки; здійснює керівництво транспортно-дорожнім комплексом; несе відповідальність за його розвиток; координує роботу об'єднань, установ, підприємств і організацій залізничного, морського, річкового, авіаційного, автомобільного і дорожнього господарства, які входять до сфери його управління. На нього покладені такі завдання: здійснення державного управління транспортним комплексом України; реалізація державної політики становлення і розвитку транспортного комплексу України для забезпечення своєчасного, повного і якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях; забезпечення взаємодії і координації роботи автомобільного, авіаційного, залізничного, морського і річкового транспорту і дорожнього господарства; створення єдиної транспортної системи України; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту всіх форм власності; забезпечення входження транспортного комплексу України до європейських і світових транспортних систем [6].

В останні роки питанням модернізації транспортної інфраструктури приділяється особлива увага. Транспортні вузли, артерії – це одна з визначальних умов зростання економіки. Саме транспортна інфраструктура визначає інтенсивність господарських зв'язків, мобільність робочої сили, товарів і послуг.

Регулювання відносин у сфері діяльності транспорту відноситься до пріоритетних напрямків внутрішньої

УДК 351.82:338.47

Ольга Ляшенко

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ

Стаття присвячена дослідженню транспорту як найважливішої галузі суспільного виробництва. В ній розглянуті основні проблеми, з якими стикається транспортна система внаслідок відсутності ефективної транспортної політики, та проаналізовано зарубіжний досвід вирішення таких проблем. На основі дослідженого європейського розвитку транспортної системи було розглянуто таку форму співпраці, як державно-приватне партнерство.

Ключові слова: транспорт, державно-приватне партнерство, концесія, світовий досвід, транспортна політика, форми державно-приватного партнерства, інвестиційна привабливість.

✎ Транспорт – це одна з найважливіших галузей суспільного виробництва, яка розглядається державою як пріоритетна, оскільки її функціонування безпосередньо впливає на розвиток економіки і соціальної сфери. У останні роки транспортна система України стикається з великою кількістю проблем, основними з яких є: значний знос основних фондів і недостатнє бюджетне фінансування об'єктів державної власності, низька пропускна спроможність портів,

політики держави, оскільки створення правових стимулів щодо розвитку транспортної системи є одним з основних резервів підвищення добробуту суспільства, його економічного потенціалу відповідно до напрямків розвитку держави. Розвиток транспорту та інших засобів комунікації визначає не тільки структуру економічного простору держави, тобто екстенсивний процес економічного росту, але й якісне вдосконалення економіки, тобто процес інтенсивного росту. Відповідне функціонування транспорту стає найважливішим фактором розвитку економіки, суспільства в цілому.

У сучасних умовах транспортна система світових країн, у тому числі й України, стикається з великою кількістю проблем, основними з яких є значний знос основних фондів і недостатнє бюджетне фінансування об'єктів державної власності, низька пропускна спроможність портів, аеропортів, недолік якісних автомобільних доріг. Наявність цих проблем обумовлена відсутністю ефективної єдиної транспортної політики, яка є комплексною програмою дій з різних напрямів діяльності транспортно-дорожнього комплексу, включаючи його техніко-технологічну модернізацію, адаптацію до ринкових умов господарювання, інституційні перетворення у сфері форм власності, систему управління і економічну безпеку країни [2, с. 24].

Останнім часом вітчизняна транспортна політика зазнала змін через усвідомлення феномену «транспортної бюджетної діри» – розуміння того, що бюджетних грошей за будь-якої системи державного управління не вистачить для створення і забезпечення життєздатної транспортної системи. Тому особливий інтерес для України представляє механізм регулювання транспортної інфраструктури в країнах, що вже пройшли через істотні реформи [5].

В європейських країнах для вирішення таких проблем дедалі частіше заохочують приватні компанії. Світова практика має досвід подібної співпраці між державою і приватними компаніями, яка називається державно-приватним партнерством, що представляє собою угоду у формі контракту між органами державної влади і приватними підприємствами. Така співпраця розглядається як стабільна форма довгострокового інвестування за умови правильного оформлення договірних стосунків [5]. У Великобританії понад 12 % інвестиційних проєктів є суспільно-приватним партнерством. У розвинених країнах такі контракти укладались ще у 80-х роках, хоча вони дещо відрізнялись за своїм змістом від сьогоденних моделей партнерства. Вони були майже нейтральними для бюджету, держава отримувала розбудовану інфраструктуру і сама сплачувала приватному інвестору за його послуги [3].

Ступінь розвитку державно-приватного партнерства в транспортній сфері в розвинених країнах Європи представлений в таблиці 1 [7, с. 297].

Державно-приватне партнерство передбачає розподіл прав між державою і приватним сектором таким чином, що інвестор отримує повну комерційну незалежність і доходи, а держава зберігає за собою повноваження регулювання і контролю. Модель приватно-державного партнерства передбачає, що держава й інвестори, приватні компанії є партнерами. Для держави це один з найефективніших методів виконання своїх функцій на високому рівні, а для інвестора – це передусім комерційна пропозиція, яка має покрити усі витрати і забезпечити отримання прибутків [3].

Основними формами державно-приватного партнерства є:

- концесії – приватна компанія бере на себе відповідальність за управління підприємством, що знаходиться в державній власності, на певний період, протягом якого компанія переймає на себе значні інвестиційні зобов'язання і ризики;
- передача активів – приватна компанія купує пакет акцій державного підприємства через майнові аукції, державну пропозицію про продаж або програму масової приватизації;
- проєкти «Зеленого поля» (greenfield) – приватна компанія або спільне державно-приватне підприємство будує і управляє новим інфраструктурним об'єктом протягом періоду, визначеному в контракті. Інфраструктурний об'єкт після закінчення терміну контракту може повернутися в державну власність;
- контракти на управління і лізинг – приватна компанія бере на себе відповідальність за управління державним підприємством на певний термін, при цьому право власності й інвестиційні рішення залишаються в руках держави [5].

Ці види проєктів все активніше залучають до себе інтерес з боку інвесторів, оскільки міра їх ризиків нижча у порівнянні з проєктами суто приватного фінансування. Концесія є однією з самих використовуваних форм державно-приватного партнерства. Лідерами транспортної концесії є Австралія, Канада, Франція, Греція, Ірландія, Італія, Нова Зеландія, Іспанія, Великобританія, Сполучені Штати Америки [3].

Концесія набула широкого поширення переважно в автодорожньому господарстві й отримала назву «Автодорожня концесія» як найвідоміший варіант такої форми співпраці на умовах державно-приватного партнерства. Автодорожні концесії проявили себе ефективно майже у всіх країнах, що мають подібний досвід, адже концесії залучають для підвищення операційної ефективності державних підприємств, впровадження технічних та управлінських нововведень, підвищення якості послуг та мобілізації фінансових ресурсів [3]. Найпопулярнішими моделями приватно-державного партнерства в сфері автодорожнього господарства є наступні.

1. Будівництво – управління – передача (BOT): тобто концесіонер згідно з концесійним договором відповідає за фінансування, будівництво, експлуатацію і технічне обслуговування автомобільної дороги та за якість послуг наданих споживачам протягом визначеного терміну. Право власності на поліпшене, реконструйоване, технічно переоснащене майно залишається, відповідно, за державою або територіальною громадою. Але концесіонер має право на адекватне й ефективне відшкодування витрат на поліпшення майна, отриманого в концесію, за рахунок отриманого прибутку, якщо інше не передбачено концесійним договором. Як правило, концесіонер отримує право стягувати плату за проїзд платною автомобільною дорогою. Розмір плати встановлюється за домовленістю між концесієдавцем і концесіонером. Концесійні платежі вносяться концесіонером відповідно до умов концесійного договору незалежно від наслідків господарської діяльності до державного або місцевих бюджетів. Разом з тим, концесієдавець відповідно до закону може надавати концесіонерам збиткових і низькорентабельних об'єктів концесії, які мають важливе соціальне значення, пільги щодо концесійних платежів, а також передбачати у концесійному договорі надання дотацій, компенсацій та пільг. При цьому держава частково може фінансувати будівництво об'єкта концесії. Наприклад, при будівництві концесійної дороги Львів

Ступінь розвитку державно-приватного партнерства к країнам Європи

	автодороги	залізниці	аеропорти	порти
Велика Британія	+++	++	+++	
Іспанія	+++		*	+++
Франція	+++	++	0	0
Німеччина	+	++	+++	
Італія	++		0	0
Нідерланди	+	+		*
Швеція	*	*		

Примітка:

+++ - велика кількість завершених проектів

++ - багато активних проектів

+ - невелика кількість проектів

0 – здійснюються заходи з підготовки проектів

– Краків частка державного сектору в інвестиціях становила 40 % [3].

2. Реконструкція – Експлуатація – Передача (ROT/MOT): фактично концесійний

процес відбувається аналогічно, але відмінністю є те, що відбувається реконструкція наявної мережі автомобільних доріг, яка не переходить до власності концесіонера, а надається тільки право експлуатації об'єкта концесії. Наприклад, у Франції і США платні автомобільні дороги будуються і експлуатуються концесійними товариствами або змішаними – з приватним і державним капіталом [3].

У Мексиці програму будівництва платних автомобільних доріг почали реалізовувати приватні оператори на основі концесійних договорів з урядом, але реалізація проекту провалилась через значні відхилення фактичної інтенсивності руху (5 %) від планової (20–40 %). В Японії існує Фонд підтримки платних доріг, який перерозподіляє кошти між малоприбутковими проектами. Дорожнє господарство Італії привертає особливу увагу, адже концесійні фірми будують і експлуатують понад 85 % протяжності всіх автомагістралей країни. При цьому держава бере активну участь у цьому процесі, що свідчить про нестачу фінансових ресурсів. А після закінчення терміну концесії об'єкт концесії переходить у власність держави. Концесії позитивно проявили себе і в Угорщині, але ¼ від загальної суми фінансування будівництва і реконструкції автомобільних доріг здійснюються за рахунок бюджету [3].

Хоча траплялися і банкрутства концесійних компаній, причинами яких стали: короткі терміни окупності концесії, надання державою права концесіонерам права на встановлення тарифів, низький рівень фінансової участі держави у реалізації концесійних проектів. Яскравим прикладом стали приватні інвестиційні проекти будівництва і експлуатації платних доріг Гонконгу і Сінгапура, які окупилися самостійно. Їх реалізації сприяли – ліберальність законодавства, висока щільність мережі, висока пропускна здатність і транзитний транспортний потік, високий рівень доходів населення [3].

Через зростання товарообігу між країнами, стратегічно важливим різновидом транспорту є і авіап перевезення. У країнах Європи, Азії і США, для їх розвитку на умовах державно-приватного партнерства так само застосовуються концесії. Для прикладу можна привести такі об'єкти:

- Паризький авіаційний вузол і аеропорт «Heathrow», де в концесію передана вся неавіаційна діяльність;
- головний хаб-центр Північної Європи – аеропорт Копенгагена, форма власності на землю якого є на 34 % державною;
- аеропорт Бангкока, найбільший і найнавантажений термінал Південно-східної Азії, що належить державі, яка передала управління призначеному оператору в особі Адміністрації Аеропорту Таїланду, але термінали залізниці і стикувальна платформа швидкісної автомагістралі працюють на умовах концесії [5].

Участь у розвитку хабів цікава як державі, так і приватному сектору, і одним з механізмів взаємодії можуть бути концесійні угоди. Важливість їх створення в принципі обумовлена як необхідністю розвитку системи перевезень усередині країни, так і розвитком транзиту як пасажиропотоку, так і вантажів [5].

Для України така форма співпраці, як державно-приватне партнерство, відносно нова і не набула такого поширення, як в інших країнах. Для того, щоб вона набула зростаючого значення і закріпилась у нашій країні, необхідно підвищити інвестиційну привабливість країни: в першу чергу потрібно провести ряд реформ не лише в області транспорту, оскільки окремо транспортна реформа не може бути успішно реалізована, але і в інших областях, а саме: реформи державних підприємств, бюджетну реформу, реформи ринку праці. По-друге, необхідно сформувати нормативно-правову базу для забезпечення ефективного правового регулювання діяльності державно-приватного партнерства, а саме: прийняти або окремий закон про державно-приватне партнерство, як це зробили Польща, Румунія, Словенія, або адаптувати і застосувати тут існуючі закони, зробивши до них відповідні зміни, як це зробили Угорщина, Грузія і Латвія

✎ Виходячи з вищезазначеного, ми можемо зробити висновок, що: транспорт – це одна з найважливіших галузей суспільного виробництва. Регулювання відносин у сфері діяльності транспорту відноситься до пріоритетних напрямків внутрішньої політики держави. У сучасних умовах транспортна система світових країн, у тому числі й України, стикається з великою кількістю проблем, наявність яких обумовлена відсутністю ефективної єдиної транспортної політики. Для вирішення цих проблем необхідно впроваджувати розвиток державно-приватного партнерства. Задля того, щоб державно-приватне партнерство набуло зростаючого значення, необхідно перш за все підвищити інвестиційну привабливість шляхом проведення ряду реформ та вдосконалити нормативно-правову базу, яка повинна відповідати новим умовам господарювання. Цього мож-

ливо досягти прийняттям нових нормативно-правових актів про державно-приватне партнерство або адаптуванням і застосуванням існуючих законів, зробивши в них відповідні зміни.

Література.

1. Закон України «Про транспорт» від 0.11.1994 №232/94-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>.
2. Єдін О. Транспортна політика в Україні/ О. Єдін, Ю. Цветов, Л. Соколов // Економіка України: зб. наук. праць. – 2000. – № 1. – С. 24–34.
3. Жулін О. В. Особливості приватно-державного партнерства у транспортній галузі: еволюція і світовий досвід // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки». Збірник. Чернігів: ЧДТУ, 2011. – №3(52). – Режим доступу: http://www.esteticamente.ru/portal/Soc_Gum/Vcndtu/2011_52/23.htm.
4. Концепция развития транспортно-дорожного комплекса Украины до 2015 года и последующий период [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.uts.in.ua/ru/kontseptsyya_razvytyya_transportno-dorozhnogo_kompleksa_tdk_ukrayny_do_2015_goda_y_posleduyuschyj_peryod_.html.
5. Опыт зарубежных стран в развитии транспортной инфраструктуры [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.group-global.org/ru/lecture/view/1492>.
6. Органы управления транспортном и дорожным хозяйством [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.pravo.vuzlib.org/book_z902_page_146.html.
7. Підгаєць С. Європейський досвід застосування моделей державно-приватного партнерства/С. Підгаєць//Журнал європейської економіки. – 2011. – Т. 10, № 3. – С. 291–305.
8. Транспорт как объект государственного управления [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.mintrans.ru:8080/prensa/TransStrat_Gossovet_Rab_Groop_16.htm.

УДК 316.61:323

Володимир Малінін

ФОРМУВАННЯ СОЦІОКУЛЬТУРНОЇ ІДЕНТИЧНОСТІ У ПУБЛІЧНІЙ ПОЛІТИЦІ: РЕТРОСПЕКТИВА ТА ПЕРСПЕКТИВА

Статтю присвячено аналізу формування соціокультурної ідентичності, її місця та ролі у процесі впровадження публічної політики та публічного адміністрування. Визначено, що соціокультурна ідентичність виступає вагомим чинником підвищення ефективності публічної політики та публічного адміністрування.

Ключові слова: ідентичність, соціокультурна ідентичність, публічна політика, публічне адміністрування, «політика ідентичності».

✎ Багатьма дослідниками стан, в якому перебуває українське суспільство, характеризується як криза

ідентичності, що пов'язується не тільки з наслідками посттрансформаційної соціокультурної «травми», але і з загальними особливостями розвитку сучасного соціуму. Зокрема, глобалізація в соціокультурній сфері, що супроводжується відмовою від багатьох традиційних цінностей, справила вплив на ідентичність сучасних українців.

У зв'язку з цим перед публічною політикою постає питання про вироблення технологій і моделей формування нової соціокультурної ідентичності громадян України, яка має стратегічне значення для успішного майбутнього української державності.

Актуальність теми статті обумовлена величезною практичною значущістю процесів формування соціокультурної ідентичності у публічній політиці та публічному адмініструванні та визначенні демократичних механізмів формування соціокультурної ідентичності як важливої складової суспільних трансформацій.

Проблема конструювання соціокультурної ідентичності як важливого чинника урядування та процесу реалізації публічної політики актуалізується у зв'язку з інституціоналізацією демократичних практик, правил та норм політичної та соціальної взаємодії.

✎ Слід відзначити, що феномен ідентичності виступає об'єктом міждисциплінарного аналізу та стає предметом досліджень з позицій філософії та соціології, політичної науки, юриспруденції, економічної теорії, державного управління, комунікативістики.

Дослідженням механізмів формування соціокультурної ідентичності присвячено роботи таких зарубіжних та вітчизняних авторів, як Б. Андерсон, С. Байрачний, З. Бауман, П. Бергер, У. Бек, Р. Брюейкер, М. Гібернау, Е. Гіденс, С. Гантингтон, М. Головатий, О. Зернецька, М. Кастельс, Ф. Кесиді, Н. Ковтун, С. Леш, М. Мунтян, О. Панарін, Ю. Павленко, О. Стегній, В. Чагілов, А. Урсул, Л. Яковлева, К. Ясперс та ін.

У роботах Ж. Дельоза, Ф. Гваттарі, Ж. Деріда, Ф. Джеймсона, Ф. Ліотара, У. Еко, М. Калінеску, Ю. Крістєвої, Р. Барта, М. Ліповецького, А. Етціоні, Р. Інґхарта, В. Вельша, П. Козловські та ін. представлено різні ідентичності у ситуації постмодерну.

✎ Феномен впливу ідентичності на сферу публічної політики потребує дослідницької уваги через високу суспільну необхідність підвищення ефективності публічної політики та публічного адміністрування у сучасному суспільстві із урахуванням впливу соціокультурної ідентичності.

✎ Мета статті – проаналізувати механізми формування соціокультурної ідентичності у публічній політиці.

✎ Історично дослідження ідентичності формувались під час модернізації та урбанізації, постановки соціокультурної та політичної ідентичності пов'язується зі становленням сучасного суспільства, індустріалізацією, діяльністю політичних партій, розвитком мас-медіа (засобів масової інформації), появою політичних спільнот, груп та організацій.

В історичному контексті кризові явища у процесі формування механізмів соціокультурної ідентичності, конструювання індивідуальної, групової ідентичності, суспільної ідентифікації в цілому супроводжують політичні, економічні та соціокультурні зміни, а часто – передують змінам у публічній політиці та публічному адмініструванні.

Проблема соціокультурної ідентичності актуалізується у процесі переходу від традиційного до індустріального суспільства і від індустріального – до постіндустріального (інформаційного). У традиційному

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

Мета

Виклад основного матеріалу

Постановка проблеми