

Н. В. Безбах,
генеральний директор, "Перша страхова компанія",
В. В. Брагінський,
генеральний директор, УДП "Укрінтеравтосервіс"

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО В РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЄКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

У статті розглядаються питання реалізації проєктів будівництва транспортної інфраструктури через державно-приватне партнерство.

The article examines the implementation of projects of construction of transport infrastructure through public-private partnership.

Ключові слова: державне управління, державно-приватне партнерство, транспортна інфраструктура, інвестиції.

Key words: public administration, public-private partnerships, transportation infrastructure, and investments.

ВСТУП

Автомобільні шляхи України є невід'ємною складовою частиною транспортної системи нашої держави і значною мірою визначають темпи соціально-економічного розвитку країни. Вони впливають не тільки на ефективність роботи промисловості, сільськогосподарського виробництва, але і мають забезпечувати належний рівень життя населення.

Сьогодні ремонту потребують 80 % трас. Дефіцит коштів призводить до економії на матеріалах, в результаті чого не витримуються технології дорожнього ремонту і будівництва. З всіх українських доріг тільки траса Київ — Бориспіль і окремі ділянки дороги Київ-Одеса, Ужгород — Львів відповідають європейським стандартам. На сучасному етапі потрібно опікатися не розширенням мережі автомобільних доріг, не будівництвом нових і навіть не про підвищення їх класу, а докладати зусиль щодо доведення їх до нормального стану за рахунок поточного ремонту.

Вирішення проблем удосконалення існуючих та побудови нових автомобільних шляхів України потребує комплексного підходу до розв'язання низки завдань, різних за своєю суттю та спрямованістю.

Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить, що для покращення політики фінансування будівництва, ремонту та експлуатації автомобільних доріг необхідно керуватися принципом комерціалізації, що лежить в основі розвитку дорожньої галузі та її адаптації до ринкових умов.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

У викладеному матеріалі за мету дослідження взято поєднання новітніх форм активізації владних і бізнесових структур через ДПП з метою отримання позитивного ефекту у розвитку транспортної інфраструктури в Україні.

РЕЗУЛЬТАТИ

Інфраструктура формується як сукупність галузей виробничої і невиробничої сфери, покликаних забезпечити стабільно динамічний, інтенсивний та ефективний розвиток економічної системи. Традиційно у якості її складових виділяють: транспортну систему; мережу засобів масової

інформації та комунікацій, систему грошово-фінансового обігу, єдину систему комерційної інформації, єдину систему науково-технічної інформації, уніфіковану статистичну службу. Окрім цього, до інфраструктурних належать галузі, що забезпечують відтворення робочої сили та розвиток людини як особистості та як трудової одиниці в економіці (рис.1).

Хрестоматійним прикладом інфраструктурної галузі є сфера транспорту. Стратегічне значення даної галузі, її роль у забезпеченні функціонування інших секторів економіки та соціальна значущість зумовлюють її вплив на макропараметри розвитку держави та пояснюють пряму залежність між станом економічної безпеки та рівнем розвитку транспортної інфраструктури у країні. Транспорт є рівним чином фактором політичного розвитку у зовнішньому та внутрішньому вимірах, інструментом реалізації національних інтересів, забезпечення гідного місця країни у світовій господарській системі.

Стійке та ефективне функціонування транспортної інфраструктури є необхідною умовою стабілізації, підйому та структурної перебудови економіки, забезпечення цілісності, безпеки та обороноздатності держави, покращення рівня та умов життя її громадян. Транспорт генерує міжгалузеві послуги і виступає, по суті, інфраструктурою інфраструктури, оскільки попит на послуги транспорту значним чином залежить від попиту на результати інших сфер діяльності. Ключовим фактором функціонування та розвитку транспортної інфраструктури є стан транспортних шляхів країни. Варто зазначити, що розвиток транспортної інфраструктури залежить від політики держави у цьому напрямі, тобто від національної транспортної політики. При цьому транспортна політика держави має декілька напрямів: тарифна політика, податкова політика, забезпечення безпечності перевезень, організація будівництва транспортної інфраструктури, розвиток законодавства та ін. Залежно від того, яким чином співвідносяться усі ці компоненти між собою, визначається ефективність регулюючого впливу транспортної політики.

На сьогодні український транспортний комплекс має 6

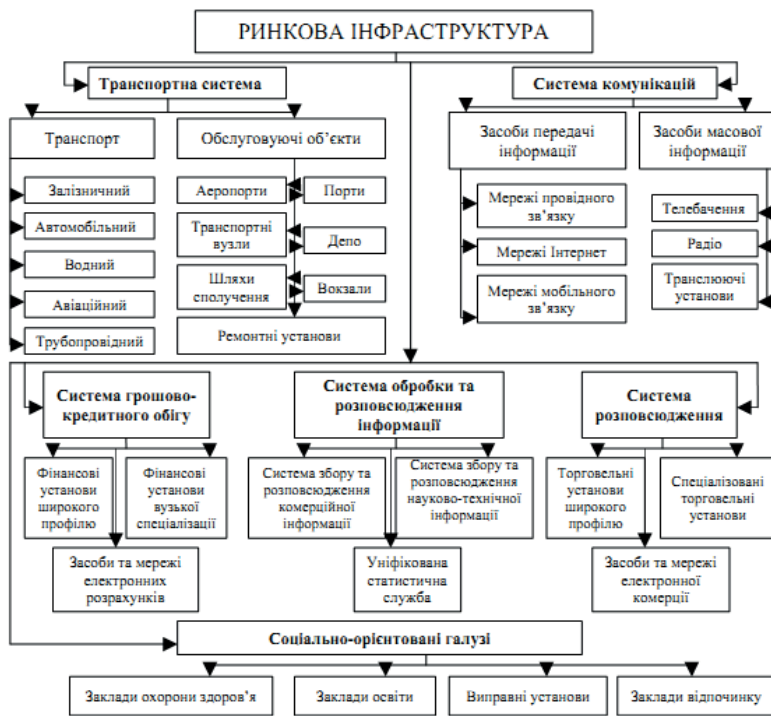


Рис. 1. Складові ринкової інфраструктури

залізниць, 3 морські пароплавства та АТ "Укррічфлот", 67 авіакомпаній, 800 підприємств автомобільного транспорту, 50 тис. км трубопроводів (газо-, нафто- та продуктопроводів), комплекс науково-виробничих підприємств. У сфері транспорту зайнято 20% населення та 30% основних фондів. У табл. 1 наведено довжину та щільність транспортних шляхів України.

Аналіз представлених даних приводить до висновку, що за останні п'ять років кількість шляхів сполучення, які формують транспорту мережу, майже не змінилася, у той час як розвинені європейські країни постійно нарощують свій потенціал. Зокрема, майже рівна за площею Франція має у 14,5 разів більше транспортних шляхів, ніж наша держава [6, с. 153—155].

Україна ж зі своїм найвищими показниками суттєво відстає за рівнем забезпеченості шляхами (табл. 2). І це є одним з факторів, що негативно впливають на конкурентоспроможність України у сфері транзиту. Відсутність суттєвих змін у системі шляхів сполучення в перспективі може виключити нашу державу з переліку привабливих для транзиту країн і знизити рівень транзитного потенціалу. Щоб уникнути такого сценарію розвитку, необхідно регулярно і

цілеспрямовано інвестувати даний сектор.

Транспортні магістралі України є невід'ємною складовою міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією нашої країни, з'єднуючи її із загальноєвропейською мережею, і є ще одним ресурсом зростання економічного потенціалу держави. Зокрема, Єврокомісією визначено та затверджено п'ять основних, пріоритетних напрямів європейських транспортних осей: північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими портами. Територією України проходить центральна вісь, в рамках якої визначено основні маршрути: Катівце — Львів — Київ, Будапешт — Львів, Мінськ — Київ, Київ — Харків, Москва — Київ — Одеса, а також водна вісь, яка з'єднує зону Чорного моря з Атлантикою (Середземним, Балтійським, Баренцовим, Червоним морями та Суецьким каналом) і включає внутрішні водні шляхи: Білорусь — Київ (по Дніпру) з виходом до Одеського та Іллічівського портів.

У Законі України "Про джерела фінансування дорожнього господарства" [3] зазначено, що витрати, пов'язані з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг, здійснюється за рахунок бюджетних та інших коштів для реалізації програм розвитку дорожнього господарства України з метою підвищення соціального рівня життя населення, особливо в сільській місцевості, забезпечення автомобільних перевезень пасажирів та вантажів, оздоровлення екологічної обстановки, створення на дорогах належних умов безпеки руху та сучасних елементів дорожнього сервісу, зменшення збитків через незадовільні умови.

У Державному бюджеті України щорічно передбачаються видатки на фінансування дорожньо-будівельних робіт. Для цих цілей у складі Державного бюджету створюється Державний дорожній фонд України.

На сучасному етапі проблему фінансування дорожньої галузі можна вирішити за рахунок відокремлення коштів Дорожнього фонду від консолідованого Державного фонду. Це покращить розподіл коштів і, як результат, принесе певні переваги користувачам доріг.

На спеціальному рахунку Укравтодору може бути створений спеціальний рахунок куди будуть надходити наступні податки та збори:

- акцизний збір із ввізних на територію України нафтопродуктів і транспортних засобів;
- ввізне мито на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них;
- податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів як збір за користування мережею доріг;
- плата за реєстрацію автомобілів як збору за користування автомобільними дорогами;

— плата за проїзд транзитних засобів автомобільними дорогами України (за кожен кілометр проїзду);

— додаткова плата за кожен кілометр проїзду автомобільних засобів з перевищенням встановлених розмірів, загальної маси, осьових навантажень та габаритних параметрів;

— кошти від розміщення реклами вздовж доріг та від здачі в оренду смуги відводу.

Доходи від зазначеного фонду не повинні йти з дорожнього сектора.

Адаптація дорожнього сектора до ринкових умов можлива в тому випадку коли користувачі доріг будуть сплачувати за користування мережею, а отримані доходи будуть покривати витрати на її утримання і розвиток.

Для врегулювання зазначеного питання, тобто проведення відокремлення коштів Дорожнього фонду від Державного бюджету, потрібно врегулювати законодавчі та нормативні акти України.

Сьогодні декілька автомобільних доріг будується за рахунок кредитів. Причини, що

Таблиця 1. Довжина і щільність транспортних шляхів в 2005—2009 рр.

Показник	Роки				
	2005	2006	2007	2008	2009
Довжина шляхів, км					
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування	21980,4	21870,4	21852,2	21654,7	21657,5
у тому числі електрифікованих	9383,8	9556,8	9647,5	9727,9	9732,7
Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування	2191,2	2151,7	2175,7	2165,8	2150,2
Довжина автомобільних доріг загального користування	169322,8	169104,2	169421,6	169501,6	169494,9
у тому числі із твердим покриттям	164956,7	165155,0	165611,2	165799,9	165820,0
Щільність шляхів, км шляхів на 1 тис. км ² території					
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування	36,4	36,2	36,2	35,9	35,9
Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
Автомобільні шляхи загального користування з твердим покриттям	273,2	273,6	274,3	274,6	274,7

спонукали Укравтодор залучати міжнародні кредити, пов'язані з інтенсивним розвитком автомобільних перевезень. Завдяки зручності багатьох виробників почали надавати перевагу саме такому виду транспортування. А отже, постала проблема браку якісних автошляхів. Низькі транспортно-експлуатаційні показники доріг зумовлюють зниження експлуатаційних швидкостей транспортних засобів, підвищення витрат паливно-мастильних матеріалів та збільшення частки транспортної складової у собівартості продукції.

Пожевлення різнобічних зв'язків України з іншими державами зумовило й відповідне навантаження на дороги міжнародного та державного значення. Так, наприклад, за останні роки воно зросло в кілька разів на автомагістралях М 06 Київ — Чоп та М 07 Київ — Ковель — Ягодин. А в перспективі збільшуватиметься до 6—9% щорічно. Значну частку в цьому плані відіграв і відіграє рух великовантажних каміонів, особливо з Росії та Білорусії.

За результатами реалізації двох кредитних угод між Україною та Європейським банком реконструкції та розвитку наша держава отримала більше 400 км сучасного дорожнього покриття європейського рівня. На сучасному етапі стає можливим надходження коштів на фінансування будівництва та експлуатації автомобільних доріг за рахунок концесії. Повернення коштів здійснюється шляхом впровадження плати за проїзд з користувачів платних автомобільних доріг. Основними принципами концесійної діяльності щодо будівництва автомобільних доріг та їх експлуатації є:

- надання на період будівництва автомобільної дороги концесіонеру пільг щодо сплати податків і зборів;
- обов'язкова наявність безоплатних автомобільних доріг чи окремих смуг руху вздовж об'єкта концесії, що знаходяться у належному для експлуатації технічному стані, як альтернативного варіанта зручного проїзду транспортних засобів у необхідному напрямі.

Визначення об'єктів, які надаються в концесію, та затвердження їх переліку здійснюється Кабінетом Міністрів України на підставі державної стратегії розвитку мережі автомобільних доріг та пропозицій Верховної Ради Автономної Республіки Крим, Ради міністрів Автономної Республіки Крим, обласних, районних, Київської та Севастопольської міських рад та відповідних державних адміністрацій [3].

Відносини, пов'язані з концесійною діяльністю щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг, базуються на Конституції України і регулюються Законом України "Про концесії" [8], Земельним Кодексом України, Законом України "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг" [9], концесійним договором та іншими нормативно-правовими актами.

В Україні за роки реформ в економіці істотно скоротився державний сектор, а функції управління найважливішими об'єктами життєзабезпечення почали поступово передаватися приватному бізнесу.

Досвід розвинених країн показує, що в соціально-економічному розвитку все більшу роль відіграє налагодження системи державно-приватного партнерства. Така форма співпраці виникає в тих сферах, за які держава традиційно несе відповідальність: об'єкти загального користування (транспортна, комунальна, соціальна інфраструктура, об'єкти культури), ремонт, реконструкція і зміст об'єктів загального користування, прибирання територій, житлово-комунальне господарство, освіта, охорона здоров'я.

Багато фундаментальних проблем сучасного суспільства не можуть бути успішно вирішені без ефективної сфери соціальних послуг, що стала одним з найважливіших джерел економічного зростання, тому що рівень освіти, охорони здоров'я, соціального забезпечення і стан навколишнього середовища впливають на якість робочої сили, яка створює необхідні суспільству матеріальні й духовні блага. Однак система соціальних послуг проявляє свою недостатність, вступаючи у протиріччя з функціональною роллю держави як стабілізатора соціальної рівноваги. Найбільш простим прикладом у цьому випадку є регулювання заробітної плати. З одного боку, її підвищення вимагає значних бюджетних витрат, оскільки підвищення заробітної плати в бюджетній сфері відображається на багатьох соціальних трансфертах, які, так чи інакше, пов'язані з мінімальною

Таблиця 2. Довжина і щільність шляхів сполучення у деяких країнах Європи

Країна	Площа країни, тис. км	Автошляхи		Залізниці	
		довжина, тис. км	щільність, км/тис. км ²	довжина, тис. км	щільність, км/тис. км ²
Україна	603,7	169,5	274,7	21,7	35,9
Польща	312,6	424,0	1355,9	22,3	71,4
Франція	551,6	951,5	1749,1	29,2	53,7
Німеччина	357,0	644,5	1805,3	41,9	117,4
Іспанія	307,6	681,2	1349,5	15,3	30,3
Італія	301,2	487,7	1618,7	19,7	65,5

заробітною платою. З іншого боку, у рамках соціального партнерства роботодавці прагнуть зберегти максимальну свободу в оплаті праці своїх працівників.

Що стосується пріоритетів у взаємодії держави і приватного капіталу безпосередньо у виробничій сфері, то такими, за станом на сьогоднішній день, повинна бути транспортна інфраструктура. Характерно, що самі українські компанії пріоритетною областю партнерства у цій сфері називають інфраструктурні проекти.

Основні бар'єри, які обмежують розвиток державно-приватних партнерств в Україні:

- недостатнє нормативне й інституційне забезпечення;
- брак політичної волі;
- нестача стандартних, простих і прозорих процедур проведення конкурсу для проектів ДПП, а також визначення пріоритетних сфер для їх реалізації;
- незавершеність процесу оформлення власності на землю і їх розмежування;
- нестабільне законодавство щодо залучення прямих іноземних інвестицій;
- адміністративні бар'єри і відсутність податкових стимулів, особливо для упровадження малодохідних проектів соціальної сфери.

Крім того, в Україні бракує розуміння форм і методів управління партнерством у провадженні його існування, визначення оптимального співвідношення між ціною та якістю запропонованих варіантів проекту, методології оцінки пропозицій бізнесу, використовуючи публічні критерії, ризиків, і в цілому інструментів створення партнерських відносин між публічним і приватним секторами.

Процес розбудови ДПП є доволі складним, тривалим і неодмінно тягне за собою, окрім переваг, певні недоліки і великі матеріальні ресурси. Проте ці інвестиції спрямовані на реформування і переорієнтацію національної економічної системи на нові соціально-економічні пріоритети і цивілізаційні цінності, що необхідні країні як її стабільності і добробуту в майбутньому.

Як зазначають вітчизняні урядовці і як демонструє практика, основними формами ДПП, згідно з чинною правовою базою, в Україні є: контракти на надання послуг, концесії, фінансовий лізинг, оренда, спільні підприємства (державно-приватні) й угоди про розподіл продукції.

У 1998 році було ініційовано побудову першої в Україні концесійної дороги "Львів — Краківець". Ця ініціатива належала Львівській обласній державній адміністрації. Упродовж 1998—1999 років формувалася нормативно-правова база для реалізації концесійних проектів, зокрема у сфері будівництва й експлуатації автомобільних доріг.

Після проведення концесійного конкурсу щодо будівництва дороги "Львів-Краківець", договір концесії був укладений наприкінці 1999 року з вітчизняним інвестором — львівським консорціумом "Концесійні транспортні магістралі". Предметом договору, який з боку концесіодавця — Міністерства транспорту України — підписав Укравтодор, було визначено будівництво й експлуатацію 84 км дороги протягом 45 років.

Однак, як відомо, цей проект усе ще знаходиться на початковій стадії реалізації, його виконання супроводжується багатьма порушеннями договору, зокрема: початок будівництва було розпочато на 1,5 роки пізніше запланованого; сума вкладених приватних інвестицій є мізерною.

Неефективним виявилось рішення про пайову участь концесіодавця, тобто Укравтодору, у фінансуванні будівництва в обмін на відповідну участь у розподілі прибутків від експлуатації дороги. Частка державних інвестицій, згідно з договором, складає 40% вартості. Окрім того, Укравтодор не використовує передбачений правовою базою

та укладеним договором механізм штрафних санкцій щодо партнера, який не виконує умови угоди.

У рамках Державної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2005—2010 роки було розроблено пілотний проект будівництва відрізка платної дороги "Харків — Дніпропетровськ" (118,1 км). Для будівництва першої ділянки дороги пропонується використати механізм ДПП за моделлю "Плата за експлуатаційну готовність дороги", за якою передбачається таке:

— "проектна компанія" — інвестор (переможець конкурсу), здійснить будівництво і розпочне експлуатацію дороги;

— "проектна компанія" візьме на себе ризики, пов'язані з будівництвом і експлуатацією автомобільної дороги;

— держава відшкодує "проектній компанії" затрати на будівництво й експлуатацію автомобільної дороги шляхом періодичної сплати "за експлуатаційну готовність" протягом терміну дії договору (20—50 років);

— держава отримує надходження від платної експлуатації дороги, які в першу чергу спрямує на компенсацію витрат "проектної компанії".

Окрім того, в рамках Програми було передбачено 11 об'єктів доріг чи дорожньої інфраструктури, для яких розробляються інвестиційні пропозиції на умовах ДПП. Також вивчається можливість застосування ДПП для будівництва Південної транс'європейської автомагістралі "Західний кордон України (с. Косини) — м. Київ" [7].

Наразі в Україні відсутній позитивний досвід застосування механізму концесії для будівництва доріг.

Відтак, виходячи з досвіду низки європейських країн, ухвалення спеціального закону в Україні може стати передумовою, але не є гарантією початку здійснення і тим паче успішності ДПП-проектів. Окрім того, на даному етапі неможливо однозначно сказати, що закон вносить остаточну ясність у механізм здійснення співпраці між державою і бізнесом, скоріше, він містить масу декларативних норм.

Передумовою успішних ДПП-проектів є не тільки відповідна законодавча база, але і наявність потужного державного сектора, створення достатньої гнучкості для учасників проектів при ухваленні ключових рішень, а також максимальне їх стимулювання. Крім того, досягненню мети, безперечно, сприяють ретельне планування ДПП-проектів, зокрема із залученням експертів, створення належної юридичної і регуляторної бази, розробка заходів для максимального зниження ризиків і толерантність при управлінні ризиками, чітке дотримання учасниками ДПП-проектів умов контрактів, ретельне прогнозування прибутковості. Часто вирішальне значення має також елементарна зацікавленість влади в реалізації таких проектів.

У цілому, ухваленням закону про ДПП законодавець виявляє зацікавленість в таких проектах, що, власне, є позитивом. Тим паче, це актуально для України у рамках підготовки до "Євро — 2012", що дозволило би належним чином зустріти гостей чемпіонату.

ВИСНОВКИ

Проаналізувавши комплекс транспортних шляхів України, можна зробити висновки щодо недостатнього рівня його розвитку, значного ступеню зносу, зниження рівня використання за останні роки, а також суттєвого відставання від аналогічних показників розвинених європейських країн. Отже, транспортний потенціал нашої держави повинен не тільки номінально визначати місце України в системі міжнародних зв'язків на євразійському континенті, але й ефективно реалізовуватися, нарощуватися і сприяти розвитку усіх пов'язаних з ним сфер економіки країни, зокрема промисловості, сфери послуг, транспортного комплексу, який відіграє у цьому процесі провідну роль.

В умовах обмеженого бюджетного фінансування недостатньо використовуються приховані резерви і можливі додаткові джерела покриття частини витрат дорожніх організацій на утримання і розвиток дорожньої мережі. Зокрема, законодавством слід передбачити механізм перерозподілу частини доходів від функціонування об'єктів придорожньої інфраструктури, що знаходяться в смугах відведення або придорожніх смугах автомобільних доріг на користь організацій, що здійснюють їх експлуатацію й утримання.

Реалії ДПП свідчать, що взаємини держави і бізнесу поки сприймаються практикою як одна з безлічі важливих, проте периферійних проблем, від вирішення яких

слабко залежить вектор розвитку національної економіки. У суб'єктів партнерства дуже повільно формується усвідомлення того, що їх взаємні дії повинні не тільки погоджувати базові принципи соціальної і економічної політики, але, що найголовніше, забезпечувати баланс інтересів різних груп населення і суспільних інститутів, стимулювати створення передумов для реформування соціально-економічної системи країни з метою підвищення ефективності її функціонування і максимально можливого її розвитку.

Неодмінною умовою активізації взаємних дій у формі партнерства повинна виступати організуюча і стимулююча функція держави. Поки вона реалізує себе у формуванні законодавчої основи ДПП, назвати ж сфери, в яких партнерство найбільш просунулося, складно, оскільки стадія його становлення, особливо в транспортній сфері, усе ще перебуває на початковому етапі. З метою активізації цього процесу доцільно:

— розробити комплекс урядових заходів щодо стимулювання суб'єктів підприємництва, орієнтованих у своїй діяльності на соціальний характер партнерства, що поєднає інтереси приватного капіталу із транспортною політикою держави;

— активізувати формування спеціальної нормативно — правової і інституціональної основи для забезпечення сталого розвитку державно-приватного партнерства;

— сприяти розширенню практики використання цільових фондів фінансування добродійної діяльності в стратегічно значимих галузях із введенням податкових пільг на даний вид добродійності і їх законодавчим підтвердженням;

— налагодити державну статистичну базу обліку процесу формування і сфер діяльності державно-приватних партнерств.

Реалізація цих та інших подібних заходів повинна сприяти досягненню складних цілей держави, бізнесу і населення, у першу чергу в підвищенні шансів адаптуватися до змін у глобальному світі, виходячи з національних інтересів і економічних можливостей.

Література:

1. Геєць В. Наука і виробництво: партнери чи конкуренти? Деякі аспекти сучасної інноваційної політики України / В. Геєць // Президентський вісник. — 2004. — № 3. — 7 квітня. — С. 3—4.
2. Новікова О. Ф. Соціальна орієнтація економіки: механізми державного регулювання: моногр. / О. Ф. Новікова, С. М. Гринецька, Л. А. Шамілева; НАН України, Інститут економіки промисловості. — Донецьк, 2009. — 220 с.
3. Про джерела фінансування дорожнього господарства // Закон України від 18.09.1991 № 1562 — XII
4. Про державно-приватне партнерство // Закон України від 01.07.2010 р. № 2404-VI: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2404-17>
5. Про затвердження Порядку надання державної підтримки здійсненню державно-приватного партнерства: Постанова КМУ від 17 березня 2011 р. № 279: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=279-2011-%EF>
5. Про затвердження Методики виявлення ризиків, пов'язаних з державно-приватним партнерством, їх оцінки та визначення форми управління ними: постанова Кабінету Міністрів України від 16 лютого 2011 р. № 232: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=232-2011-%EF>
6. Про затвердження Порядку надання приватним партнером державному партнеру інформації про виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства: постанова Кабінету Міністрів України від 9 лютого 2011 р. № 81: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=81-2011-%EF>
7. Про затвердження Державної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2005—2010 роки: постанова КМУ від 3 серпня 2005 р. № 710: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1091.710.1&nobreak=1>
8. Про концесії // Закон України від 16.07.1999 № 997 — XIV.
9. Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг // Закон України від 14.12.1999 № 1286 — XIV.
10. Хумаров О. А. Підвищення конкурентоспроможності України: мобілізація транзитного потенціалу / О. А. Хумаров // Стратегічні пріоритети. — 2009. — № 2(11). — С. 152—158.

Стаття надійшла до редакції 21.07.2011 р.

І. А. Гасюк,

доцент, кандидат наук з фізичного виховання та спорту, завідувач кафедри фізичної культури та валеології, Хмельницька гуманітарно-педагогічна академія

ПРОФЕСІОНАЛІЗАЦІЯ ДЕРЖАВНОГО СЛУЖБОВЦЯ В ГАЛУЗІ ФІЗИЧНОЇ КУЛЬТУРИ І СПОРТУ: ТЕХНОЛОГІЯ ТА ЗМІСТ

У статті розглянуто технологічну модель професіоналізації державного службовця в галузі фізичної культури і спорту. Визначено зміст магістерської підготовки фахівців у галузі знань "Державне управління" за спеціальністю "Державне управління в сфері фізичної культури і спорту".

In article the remedial model of preparation of the civil servant in physical training and sports sphere is considered. The maintenance of preparation of masters in branch of knowledge "Government" on a specialty "Government in physical training and sports sphere" is defined.

Ключові слова: державний службовець, підготовка, професія, спорт, фізична культура.

Keywords: the civil servant, preparation, a trade, sports, physical training.

ВСТУП

Приведення у відповідність до міжнародних стандартів якості освіти і процесу підготовки державних службовців у галузі фізичної культури і спорту є пріоритетним завданням усієї освітньої системи галузі. Система професіоналізації державних службовців сфери фізичної культури і спорту потребує нормативно-правового, методичного, організаційного, змістового оновлення, яке у свою чергу дозволить вирішити проблему підвищення якості і ефективності державного управління фізичною культурою і спортом. Для вирішення усього комплексу завдань становлення особистості та формування професійної компетентності державного службовця в галузі необхідна дієва система професіоналізації, яка має забезпечити процес безпервної, перманентної професійної освіти.

Про надзвичайно велику актуальність даної проблеми свідчить низка наукових праць, яка була присвячена процесам стандартизації, підвищенню якості освіти державних службовців у загальному, так і за окремими галузями [2; 3; 4; 5; 6; 7; 8]. Усе вищенаведене актуалізує необхідність розробки технологічної моделі професіоналізації державного службовця в галузі, регламентації умов відбору до проходження державної служби, кар'єрного зростання тощо.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Мета статті — на теоретико-методологічному рівні розробити та обґрунтувати технологічну модель професіоналізації державного службовця в галузі фізичної культури та спорту, визначити зміст кожного з етапів цього процесу.

РЕЗУЛЬТАТИ

Технологічна модель професіоналізації державного службовця в сфері фізичної культури і спорту розроблена нами на основі концептуальних положень тріади: "індивідуальне — особливе — загальне" (див. рис. 1). Базисом професіоналізації державних службовців є індивідуальне, адже саме ця складова моделі визначає професійну придатність, успішність навчання, подальший кар'єрний успіх особи, яка має намір пов'язати своє майбутнє саме з цією професійною діяльністю. Індивідуальне — це генетично зумовлені вроджені задатки та здібності індивіда, які великою мірою визначають його схильність до відповідного виду діяльності. Фізичний, інтелектуальний, духовний розвиток особи, його мотиваційно-ціннісна сфера є тим підґрунтям, яке створює передумови для реалізації диференційованого та індивідуального підходів в процесі навчання, обумовлює темпи і якість засвоєння навчального матеріалу, визначає міру професійної адаптації та соціалізації в професійному середовищі майбутніх державних службовців у галузі.

До особливого в нашій моделі віднесено систему вищої освіти в галузі фізичної культури і спорту за освітньо-кваліфікаційним рівнем "бакалавр" за напрямом підготовки "Здоров'я людини", "Спорт", "Фізичне виховання", "Теорія і методика середньої освіти. Фізична культура". Ця складо-

ва моделі забезпечує науково-методичний базис та первинні професійні компетентності майбутнього державного службовця в сфері фізичної культури і спорту. Метою є підготовка фахівців в галузі фізичної культури і спорту за обраним напрямом, формування системи знань про фізичну культуру і спорт, оволодіння основами навчання рухових в дій в процесі заняття фізичними вправами, раціональне формування індивідуального фонду рухових умінь і навичок у багаторічному процесі фізичного виховання, формування в навчально-виховному процесі ідейних основ раціональної поведінки, етичних норм і навичок, оволодіння основами спортивної майстерності в обраному виді спорту тощо. Вирішення усього спектра завдань здійснюється шляхом реалізації циклів підготовки: гуманітарної, соціально-економічної, природничо-наукової, професійної та практичної підготовки, які забезпечують відповідний освітньо-кваліфікаційний рівень. Успішність навчально-виховної діяльності щодо набуття спеціально-професійних знань в галузі фізичної культури і спорту визначається дотриманням низки принципів, до яких нами віднесено такі: активності і свідомості, наочності, доступності й індивідуалізації, систематичності, науковості, міцності і прогресування, циклічності, пріоритетності освітньої спрямованості процесу фізичного виховання, поєднанні державного управління і студентського самоврядування. Основними методами і засобами навчально-виховного процесу вирішення завдань фізкультурної освіти, підвищення рівня фізичної підготовленості основним засобом будуть виступати рухова активність людини (фізичні вправи, побутові та професійні дії, якщо вони виконуються за певною програмою); технічні засоби навчання термінової інформації; словесні, наочні, практичні, пояснювально-ілюстративний метод, репродуктивний, проблемного викладення, частково-пошуковий, дослідницький методи тощо. Основними формами навчання будуть виступати: денна, вечірня, заочна, дистанційна, екстернатна. Навчально-виховний процес має здійснюватись переважно за такими формами: навчальні заняття (лекції, лабораторні, практичні, семінарські, індивідуальні заняття, консультації); самостійної роботи студента; практичної підготовки; контрольних заходів тощо. Контроль за навчальною діяльністю здійснюється перманентно і передбачає наявність таких його видів: поточного, етапного, семестрового та підсумкового. Оцінювання навчально-виховного процесу та визначення рівня якості засвоєння студентами знань, сформованості умінь та навичок відбувається у відповідності до стандартів вищої освіти в галузі фізичної культури і спорту, може здійснюватись за кредитно-рейтинговою системою.

Зміст загального в нашій моделі утворює система підготовки фахівців за освітньо-кваліфікаційним рівнем "магістр" за напрямом підготовки "Державне управління" спеціальність "Державне управління в сфері фізичної культури і спорту". Слід відзначити, що на цьому рівні державний службовець в галузі оволодіває фундаментальними знаннями за напрямом підготовки "Державне управління", адже,