

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)

**Ефективна ЕКОНОМІКА**

Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет



№ 2, 2014 [Назад](#) [Головна](#)

УДК 338

*К. А. Андриющенко,  
к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки підприємства,  
ДВНЗ «Київський університет управління та підприємництва» м. Київ*

## ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЧОГО ІНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСУ

*K. Andriushchenko*

### STATE REGULATION OF THE MANUFACTURING INFRASTRUCTURE OF THE COMPLEX

*Визначено механізм державно-приватного партнерства як масового інституту фінансування виробничого інфраструктурного комплексу та умови формування необхідних передумов для його застосування. Розглянута класифікація форм державно-приватного партнерства. Сформульовані основні причини уповільнення розвитку державно-приватного партнерства у виробничому інфраструктурному комплексі.*

*The mechanism of public-private partnerships as a mass institution financing the infrastructure sector and the manufacturing conditions of the necessary conditions for its application. Consider the classification of forms of public-private partnerships. Formulated the main reasons for slowing the development of public-private partnerships in the manufacturing infrastructure sector.*

**Ключові слова:** *виробничий інфраструктурний комплекс, національна економіка, механізм державно-приватного партнерства, ризики інфраструктурних проектів ДПП, Концепція розвитку державно-приватного партнерства.*

**Keywords:** *industrial infrastructure complex national economy, Public-Private Partnerships, PPP risks of infrastructure projects, the concept of public-private partnerships.*

**Вступ.** Структура і зміст розвитку виробничого інфраструктурного комплексу визначається державним регулюванням, напрямками науково-технічного розвитку, розвиненістю ринкової інфраструктури регіону. Розвиток виробничого інфраструктурного комплексу є передумовою інноваційного розвитку науково-технічного і виробничого комплексу України та її регіонів. Система державного регулювання виробничого інфраструктурного комплексу, її методологія та практика повинні бути спрямовані на досягнення стратегічної мети – прискорення науково-технічного розвитку і підвищення ефективності функціонування національної економіки в цілому.

У сучасний період регіональні умови і фактори розвитку справляють винятково значний вплив на всі сторони життя суспільства. Диверсифікація форм власності призвела до різкого скорочення державного сектора в економіці, створення значної кількості підприємств різних організаційно-правових форм і, як наслідок, до ослаблення державного та регіонального регулювання і управління соціально-економічним і науково-технічним розвитком. Сучасні програми переходу до ринку, численні декларації, законодавчі та нормативні акти, як правило, містять слабкі розділи з регіональної політики і не передбачають будь-якої стрункої системи заходів в галузі науково-технічного розвитку. Недо врахування регіональних аспектів суспільних відносин уже призвело до різкого загострення протиріч у регіонах, падіння обсягів виробництва.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми розвитку виробничого інфраструктурного комплексу і науково-технічного і виробничого комплексу регіону висвітлені у працях таких українських вчених, як: О.Бакаєв, С.Бандур, Т.Засць, М.Герасимчук, В.Куценко, В.Геєць та інші. Дослідження проблем розвитку та реалізації соціальної політики на рівні регіону останнім часом присвятили свої дослідження В.І.Куценко [1; 2; 3], С.І.Бандур, Б.М.Данилишин [1; 2], Л.В.Дейнеко, Т.А.Засць, В.С.Мищенко, М.А.Хвесик, Я.В.Коваль, О.В.Кухленко, Л.Г.Чернюк, А.В.Степаненко та інші.

**Постановка задачі.** Метою статті є дослідження державного регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу з відповідністю до потреб основного виробництва країни в контексті розв'язання проблеми досягнення сталого економічного зростання завдяки впровадженню державно-приватного партнерства.

**Результат.** Вдосконалення державного регулювання розвитку виробничого інфраструктурного комплексу в національній економіці вимагає залучення в інфраструктурні проекти великого капіталу фінансових ресурсів, які повинні доповнюватись приватними інвестиціями в рамках державно-приватного партнерства. Який є гнучким механізмом, що дозволяє максимально ефективно використовувати, з одного боку, наявні державні фінансові ресурси, а з іншого, залучити відсутні кошти, досвід та ресурси приватного підприємництва. Однак запуск механізму державно-приватного партнерства як масового інституту фінансування дорожньо-транспортної системи вимагає формування необхідних передумов.

У матеріалах представництва ООН в Україні з питань розвитку державно-приватного партнерства у виробничий інфраструктурний комплекс пропонується наступна класифікація форм державно-приватного партнерства.

**Контракти на послуги (державні контракти).** Цей тип передбачає можливість підписання контракту між державною стороною та приватним підприємством для виконання поставлених завдань щодо розвитку виробничого інфраструктурного комплексу. Ці контракти застосовуються в операційній діяльності і містять в собі завдання щодо впровадження, функціонування та утримання нового обладнання. Такі контракти є короткотерміновими, від декількох місяців до декількох років. Вони дозволяють державі застосовувати технічний досвід приватного сектору, його робочий потенціал та зберігати кошти. Обов'язки щодо управління та надання фінансових ресурсів у повній мірі залишаються за урядом[4].

**Контракти на управління (O&M, OM&M).** Такі контракти дозволяють державі перекладати відповідальність щодо функціонування та управління об'єктом виробничого інфраструктурного комплексу у приватний сектор. Вони укладаються на короткий строк, але він є довшим ніж у контрактах першого типу. Приватне підприємство отримує фіксовану плату, або плату у вигляді премій в залежності від ефективності своєї роботи. Функція щодо фінансування об'єкту за цим типом відносин залишається за державою.

*Лізингові угоди (BLT, BLTM, LROT).* Лізинг дозволяє приватному підприємству протягом певного часу отримувати грошові надходження від проекту розвитку виробничого інфраструктурного комплексу за визначену лізингову плату уряду. Підприємство несе відповідальність за функціонування та утримання об'єкту. Таким чином, приватний сектор приймає на себе комерційний ризик, бо для того, щоб отримувати оптимальний рівень прибутку, виробничий інфраструктурний комплекс має зменшувати операційні витрати і, в той самий час, підтримувати належний рівень послуг, що надаються. Підприємство стає зацікавленим в ефективному управлінні об'єктом. Однак, обов'язки щодо стратегічного планування та фінансування об'єкту повністю залишаються за державою. Такі угоди укладаються, як правило, на строк від п'яти до п'ятнадцяти років. Найчастіше цей тип угод застосовується у проектах, що самостійно генерують грошові надходження, тобто є самокупними.

*Змішані типи контрактів (BOT, DBOT, ROT, BOOT, DBFO, DCMF, DBFOM, BOO).* Форма партнерства обирається в залежності від розподілені між партнерами ризиків, які фіксуються у контракті. Назва механізму відображує функції, які виконує приватний партнер відповідно до контракту. Такі механізми передбачають, що державна сторона сплачує бізнесу за надані послуги. Строк дії контрактів не перевищує 30 років. Нижче представлені визначення деяких змішаних типів ДПП у виробничому інфраструктурному комплексі[5].

*BOT (будівництво-управління-передача).* Бізнес буде об'єкт, управляє проектом та передає державі. Держава сплачує бізнесу за надані послуги. Такі контракти є короткотерміновими (3-5 років).

*DBOT (проекткування-будівництво-управління-передача).* Перевага цього підходу полягає в тому, що він містить у собі відповідальність приватного сектора щодо виконання одразу декількох функцій: проектування, будівництво та утримання об'єкту виробничого інфраструктурного комплексу. Таке поєднання є ефективним з огляду на те, що приватний сектор застосовує комплексний підхід до проекту і одразу визначає програму щодо довготермінового утримання об'єкту. Такий підхід зменшує ризик, пов'язаний з непередбачуваними витратами у майбутньому.

Актуальність даного підходу зумовлена тим, що більшість проектів інфраструктури потребують набагато більше витрат в період експлуатації об'єкту, ніж в період розробки і впровадження. Такі угоди є довготерміновими, що робить приватний сектор стратегічним партнером уряду, але функція щодо фінансування залишається за державою.

*ROT (відновлення - управління - передача).* Цей тип є схожим на розглянутий вище. Різниця полягає в тому, що приватна сторона виробничого інфраструктурного комплексу приймає в управління вже існуючий об'єкт і в її обов'язки входить його відновити.

*DBFO (проекткування-будівництво-фінансування-управління).* Така форма партнерства є найголовнішим механізмом для залучення додаткових фінансових ресурсів приватного сектору до проектів в виробничому інфраструктурному комплексі. Такі угоди вповноважують приватне підприємство проектувати, будувати, фінансувати та управляти проектом в обмін та можливість отримувати грошові надходження протягом зафіксованого у контракті терміну. Строк дії таких угод складає 25-30 років, або, навіть більше. Згідно з умовами договору право володіння об'єктом залишиться у державній власності. Держава буде контролювати, щоб об'єкт належним чином функціонував і утримувався протягом строку дії договору, а потім був повернений в належному стані. Такі контракти укладатимуться на конкурсній основі і визначальними критеріями в наданій документації будуть наступні: кінцева ціна послуг для споживача, обсяг фінансової підтримки від держави, здатність бізнесу впровадити проект. В кінці строку дії контракту може бути прийнято рішення про передачу права власності на об'єкт виробничого інфраструктурного комплексу приватній стороні[6].

*Концесії.* Така форма партнерства має довгостроковий характер (40-50 років), що дозволяє сторонам здійснювати стратегічне прогнозування та планування свої діяльності, та надає можливість диверсифікувати ризики між всіма приймаючими участь сторонами виробничого інфраструктурного комплексу, завдяки чому суттєво підвищується життєздатність концесійних проектів. Бізнес матиме високу, а часто і повну волю у прийнятті інвестиційних, адміністративно-господарських та управлінських рішень. Регулююча функція залишається за державною стороною. Концесії поєднують елементи таких типів контрактів, як лізингові угоди та контракти на управління. Але, на відміну від зазначених контрактів, співпрацюючи з державою на засадах концесії, бізнес приймає на себе більшу частину ринкових на операційних ризиків. Відповідно до концесійної угоди, приватний партнер має право використовувати інфраструктурний об'єкт для надання послуг безпосередньо споживачам і отримує прибуток залежно від якості та кількості наданих послуг. Приватна сторона (концесіонер) відповідає за утримання об'єкта в належному стані та, у разі необхідності, здійснює його поновлення. Функція щодо фінансування, як правило, також належить приватному сектору. Концесійні угоди, на відміну від традиційних контрактів, повинні бути довготерміновими. Чим більше строк дії контракту, тим привабливішим для приватної сторони виробничого інфраструктурного комплексу стає така форма бізнесу, оскільки дозволяє покрити витрати капіталу та максимізувати прибуток.

*Спільна діяльність держави та бізнесу.* Часткова передача об'єкта виробничого інфраструктурного комплексу у власність приватному сектору. Така модель передбачає спільну діяльність щодо проекту. У таких проектах обидві сторони мають здійснювати інвестиції, але повний контроль в процесі управління залишатиметься за приватною стороною. Участь держави у таких проектах може мати різні форми, такі як надання пільгових кредитів, субсидій, участь у статутному капіталі, передача активів та інше[7].

Таблиця 1.

## Характеристика форм державно-приватного партнерства у виробничому інфраструктурному комплексі

Форми ДПП	Модель	Способи утримання	Інвестиції	Власність	Ризик	Строк контракту, років
Будівництво-володіння-передача (BOT)	«із зеленого поля»	Приватне	Приватні	Напів-приватна	Приватний	20-30
Будівництво-володіння-управління-передача (BOOT)	«із зеленого поля»	Приватне	Приватні	Напів-приватна	Приватний	30+
Будівництво-володіння-управління (BOO)	«із зеленого поля»	Приватне	Приватні	Приватна	Приватний	30+
Будівництво-оренда-володіння (BLO)	«із зеленого поля»	Приватне	Приватні	Приватна	Приватний	30+
Часткова приватизація	«відокремлення активів»	Приватне	Приватні	Приватна	Приватний	30+
Повна приватизація	«відокремлення активів»	Приватне	Приватні	Приватна	Приватний	Не визначений
Реконструкція-управління-передача (ROT)	Концесія	Приватне	Приватні	Державна	Напів-приватна	20-30
Реконструкція-оренда-лізинг-передача (RLRT)	Концесія	Приватне	Приватні	Державна	В основному приватний	20-30
Будівництво-реконструкція-управління-передача (BROT)	Концесія	Приватне	Приватні	Державна	Приватний	20-30

Контракт на управління	Контракт	Приватне	Державні	Державна	Державний	3-5
Лізинг	Контракт	Приватне	Державні	Державна	Напів-приватна	8-15

Нормативно-правова база щодо державно-приватного партнерства в Україні представлена в табл. 2.

**Таблиця 2.**  
**Нормативно-правова база щодо державно-приватного партнерства в Україні**

Закони України:	Постанови Кабінету Міністрів України	Накази Міністерства економічного розвитку і торгівлі України
- "Про Державно-приватне партнерство"; - "Про угоди про розподіл продукції"; - "Про концесії"; - "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг"; - "Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів централізованого водо-, теплопостачання і водовідведення, що перебувають у комунальній власності"; - "Про особливості оренди чи концесії об'єктів паливно-енергетичного комплексу, що перебувають у державній власності".	Постанови Кабінету Міністрів України: - від 18.01.2000 № 72 "Про реєстр концесійних договорів"; - від 12.04.2000 № 639 "Про затвердження Методики розрахунку концесійних платежів"; - від 12.04.2000 № 642 "Про затвердження Положення про проведення концесійного конкурсу та укладення концесійних договорів на об'єкти права державної і комунальної власності, які надаються у концесію"; - від 12.04.2000 № 643 "Про затвердження Типового концесійного договору"; - від 16.02.2011 № 232 "Про затвердження Методики виявлення ризиків, пов'язаних з державно-приватним партнерством, їх оцінки та визначення форми управління ними"; - від 17.03.2011 № 279 "Про затвердження Порядку надання державної підтримки здійсненню державно-приватного партнерства"; - від 11.04.2011 № 384 "Деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства" (затверджено Порядок проведення конкурсу з визначення приватного партнера для здійснення державно-приватного партнерства щодо об'єктів державної, комунальної власності об'єктів, які належать Автономній Республіці Крим та Порядок проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства).	- від 23.10.2001 № 249 "Про затвердження Інструкції з організації проведення конкурсу на укладання угоди про розподіл продукції та Інструкції з розроблення, узгодження та підписання угоди про розподіл продукції" (зарєєстрованов Міністерстві юстиції України 12.11.2001 за № 946/6137 та за № 947/6138); - від 16.08.2011 № 40 "Про затвердження форми подання пропозиції щодо здійснення державно-приватного партнерства" (зарєєстровано в Міністерстві юстиції України 20.10.2011 за № 1217/19955); - від 27.02.2012 № 255 "Деякі питання проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства" (затверджено форму техніко-економічного обґрунтування здійснення державно-приватного партнерства та методику проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства, зарєєстровано в Міністерстві юстиції України 15.03.2012 за №399/20712).

Державний партнер – орган державної влади та орган місцевого самоврядування. Держава, органи державної влади та органи місцевого самоврядування не є суб'єктами господарювання (стаття 8 ГКУ).

Господарська компетенція органів державної влади та органів місцевого самоврядування реалізується від імені відповідної державної чи комунальної установи. Безпосередня участь держави, органів державної влади та органів місцевого самоврядування у господарській діяльності може здійснюватися лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що визначені Конституцією та законами України.

**Таблиця 3.**  
**Ключові ознаки державно-приватного партнерства вітчизняного та іноземного законодавства**

Закон України «Про державно-приватне партнерство»	Європейське законодавство
Державно-приватне партнерство - співробітництво між державою України, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних органів державної влади та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами - підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору в порядку, встановленому цим Законом та іншими законодавчими актами.	Державно-приватне партнерство (ДПП) – це взаємодія центральних чи місцевих органів влади та приватного сектору, заснована на довгостроковій угоді щодо постачання послуг, які традиційно надавались державними/комунальними підприємствами. У деяких типах ДПП вартість використання послуги покриваються за рахунок користувачів послуги (наприклад, плата за утилізацію відходів), у деяких типах вартість послуги покриваються повністю або частково за рахунок бюджету (наприклад, утримання парку чи дороги), іноді компанія, заснована приватною стороною для надання публічних послуг (компанія

ДПП), за надані послуги отримує плату від обох

Суб'єктами господарювання визнаються учасники господарських відносин, які здійснюють господарську діяльність у виробничому інфраструктурному комплексі, реалізуючи господарську компетенцію (сукупність господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно і несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством (стаття 55 ГКУ).

Органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України (стаття 19 Конституції України).

Основні ознаки правового статусу приватного партнера в взаємозв'язках державно-приватного партнерства у виробничому інфраструктурному комплексі:

- приватний партнер визначається під час проведення конкурсу.
- Законодавство не містить спеціальних вимог щодо правового статусу приватного партнера.
- Приватним партнером можуть бути юридичні особи, крім державних та комунальних підприємств, або фізичні особи – підприємці.
- На стороні приватного партнера у договорі, що укладається в рамках державно-приватного партнерства, можуть виступати декілька осіб, які відповідно до цього Закону можуть бути приватними партнерами. Такі особи несуть солідарну відповідальність за зобов'язаннями, передбаченими договором, що укладається в рамках державно-приватного партнерства.
- Особливості участі на стороні приватного партнера декількох осіб у конкурсах на визначення приватного партнера для здійснення державно-приватного партнерства визначаються Кабінетом Міністрів України.

**Таблиця 4.**

**Типові ризики інфраструктурних проектів ДПП у виробничому інфраструктурному комплексі та їх гіпотетичне розміщення**

Категорія ризику	Приклад	Кращий партнер для управління ризиком
Форс-мажорні обставини	Втрати від стихійного лиха	Державний партнер
Політичні ризики	Перенесення строків затвердження проектів, придбання земельних ділянок, зміни закону, що впливають на дохід	Державний партнер
Ризик доходності/попиту	Недостатній дохід через низький обсяг руху чи нижчі ціни через еластичність попиту	В основному державний – іноді приватний партнер
Дизайнерські/технічні ризики	Інженерські чи дизайнерські помилки	Приватний партнер
Будівельні ризики	Збільшення витрат через затримання із несправною технікою	Приватний партнер
Операційні ризики	Затратні операції та підтримка життєвого циклу	Приватний партнер
Ризики у сфері довкілля	Відшкодування збитків, компенсаційні витрати/погашення зобов'язань через нанесення шкоди довкіллю	Приватний партнер
Фінансові ризики	Витрати, що виникають через невідповідне хеджування доходів та управління боргом	В основному приватний партнер – іноді державний
Ризик дефолту	Банкрутство проекту через будь-який/всі вищезазначені фактори	Поділено державний/приватний партнер

Ролі партнерів можна визначити із урахуванням їх ступеня відповідальності за виконання зобов'язань в проекті шляхом розподілу ризиків. Порядок розподілу ризиків між партнерами закріплений в Методичці виявлення ризиків, пов'язаних з державно-приватним партнерством, їх оцінки та визначення форми управління ними, затвердженої Постановою КМУ від 16 лютого 2011 р. N 232.

14 серпня 2013 р. № 739-р схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України Концепцію розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-2018 роки. В якій зазначається, що розвиток національної економіки обумовлює необхідність визначення ступеня втручання держави у функціонування ринків з метою забезпечення розвитку виробничого інфраструктурного комплексу та її конкурентоспроможності. В умовах загострення глобальної економічної кризи приватний сектор набуває статусу рівноправного партнера держави у виконанні стратегічних завдань соціально-економічного розвитку національної економіки.

Плани антикризових дій та посткризового відновлення національної економіки, запроваджені в багатьох країнах, передбачають розширення співробітництва між державою, приватним сектором та інститутами громадянського суспільства, що можливо лише за умови формування відносин державно-приватного партнерства. Значне поширення принципів державно-приватного партнерства у розвитку виробничого інфраструктурного комплексу пов'язане не лише з прагненням держави залучити фінансові ресурси приватного сектору до виконання суспільно значущих завдань соціально-економічного розвитку, а і з необхідністю використання складних організаційних, управлінських та виробничих технологій.

В умовах посткризового відновлення національної економіки і забезпечення конкурентоспроможного соціально-економічного розвитку виробничого інфраструктурного комплексу та впровадження такого прогресивного механізму співробітництва між органами державної влади, органами місцевого самоврядування, приватним сектором та інститутами громадянського суспільства, як державно-приватне партнерство сприятиме виконанню поставлених завдань.

Прийняття Закону України “Про державно-приватне партнерство” (далі - Закон) та відповідних підзаконних актів свідчить про прагнення до широкого впровадження державно-приватного партнерства.

Закон регулює договірні відносини держави і приватного сектору у формі концесії, спільної діяльності та інших договорів. У подальшому механізм взаємодії держави і приватного сектору на засадах державно-приватного партнерства у виробничому інфраструктурному комплексі регулюватиметься законодавством, гармонізованим із законодавством ЄС.

Україна має досвід залучення приватного сектору до розвитку національної економіки. За даними Світового банку, протягом 1990-2012 років за участю приватного сектору реалізовано 40 інфраструктурних проектів, при цьому загальний обсяг інвестицій у зазначені проекти становив 12,1 млрд. доларів США, з яких близько 90 відсотків були спрямовані на реалізацію проектів у сфері телекомунікацій. В інших країнах з рівнем доходу на одну особу нижче середнього загальний обсяг інвестицій, залучених у 1990-2012 роках для реалізації інфраструктурних проектів за участю приватного сектору, становив 588,5 млрд. доларів США. Ураховуючи те, що до зазначеної категорії належать переважно країни Африки, найменш розвинені країни Південно-Східної Азії та країни СНД, рівень залучення приватного сектору до реалізації інфраструктурних проектів в Україні є незадовільним.

Автором визначені основні причини уповільнення розвитку державно-приватного партнерства у виробничому інфраструктурному комплексі [8]:

- 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.

Автором зазначається, що у Законі також не чітко визначені суб'єкти, які мають право бути державними партнерами у проектах, що реалізуються за участю центральних органів виконавчої влади, не передбачене застосування механізму інституційного партнерства, можливості для двох і більше органів державної влади або органів місцевого самоврядування бути одночасно державними партнерами, заборонена участь державних та комунальних підприємств у реалізації проектів державно-приватного партнерства.

На виконання Закону прийняті підзаконні акти, що з урахуванням викладеного мають недостатню дієвість.

Міжнародний досвід свідчить, що для стрімкого економічного розвитку, крім прийняття актів національного законодавства у сфері державно-приватного партнерства, необхідне застосування механізму державної підтримки з метою залучення приватних інвестицій на засадах такого партнерства.

Основними проблемами надання державної підтримки у сфері державно-приватного партнерства у виробничому інфраструктурному комплексі є:

- 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.

Ураховуючи відсутність позитивних результатів у сфері реалізації проектів державно-приватного партнерства на національному та місцевому рівні, був розроблено Закон України "Про Концепцію розвитку державно-приватного партнерства в Україні".

Метою Концепції є визначення єдиного підходу до розроблення механізму ефективної взаємодії між органами державної влади, органами місцевого самоврядування, приватним сектором та інститутами громадянського суспільства на засадах державно-приватного партнерства для забезпечення успішної реалізації проектів, спрямованих на поліпшення показників національної економіки, якості життя населення і стану навколишнього природного середовища.

В Україні на кінець червня (за 2 квартали 2013 року) у рамках державно-приватного партнерства (ДПП) розпочата реалізація 160 проектів. Вони реалізуються у різних сферах господарської діяльності, зокрема, 71 проект стосується водопостачання (44% від укладених угод), 32 - виробництва, транспортування і постачання тепла, 16 проектів - будівництва та експлуатації транспортної інфраструктури (в тому числі морських і річкових портів), 9 проектів реалізуються у сфері туризму, відпочинку, рекреації, культури та спорту, ще 8 - у галузі геологорозвідки та видобування корисних копалин, 7 проектів направлені на оброблення відходів, по 3 реалізуються у сферах охорони здоров'я та енергетики.

На сьогодні найпоширенішою формою співробітництва між державним та приватним секторами залишається концесія - взаємовигідний договір, коли держава передає бізнесу права на використання якогось об'єкта або майна. На цих умовах зараз в Україні укладено 77 договорів, в основному у сфері надання житлово-комунальних послуг, таких як забезпечення водопостачання жителів селищ (61 договір), виробництва та постачання тепла й електроенергії, забезпечення послуг зі збору і вивозу сміття, надання послуг у житлово-експлуатаційній сфері. Більшість з укладених договорів концесії реалізується на території АР Крим (56 договорів).

Ще 39 договорів державно-приватного партнерства - про спільну діяльність щодо об'єктів державної (комунальної) власності, з яких 16 укладено морськими торговельними портами. Крім того, на сьогодні 44 проекти реалізуються із застосуванням інших форм ДПП: укладено 42 договорів оренди та 2 - про пайову участь.

На даний час департаментом інвестиційно-інноваційної політики та розвитку державно-приватного партнерства Мінекономрозвитку, вже визначено 394 об'єкти комунальної власності на яких планується реалізувати проекти із застосуванням механізму державно-приватного партнерства.

У галузі теплопостачання та водопостачання використовують декілька форм участі приватного сектору, в тому числі концесію та оренду об'єктів комунальної власності. Так, наприклад у м. Чернівці дві приватні компанії забезпечують місто теплом на основі договорів оренди: ТОВ "Технова" та ВАТ "Теплокомуненерго" [4].

У 2006 р. компанія Contour Global разом з місцевою владою м. Краматорськ створили нову компанію - ТОВ "Краматорськтеплоенерго" (КТЕ), яка орендує у міста енергогенеруюче обладнання теплоелектроцентрала потужністю 150 МВт строком до 50 років. Ця ТЕЦ, управління якою здійснює компанія Contour Global, постачає електричну та теплову енергію населенню та основним промисловим підприємствам міста Краматорськ.

В цілому у 2007-2009 рр. інвестиції в Краматорську ТЕЦ склали 20 млн. дол. США. Протягом цього часу була виконана повномасштабна реконструкція та модернізація основного і допоміжного обладнання Краматорської ТЕЦ.

У 2006 р. у м. Кіровоград цілісний майновий комплекс комунального підприємства "Кіровоградводоканал" був наданий в оренду на 49 років ТОВ "Водне господарство". За час роботи ТОВ "Водне господарство" впродовж 2006-2008 років фінансово-економічні показники підприємства погіршуються. Головною причиною різкого погіршення фінансового стану підприємства була невідповідність тарифів на послуги з водопостачання та водовідведення, що призвело до додаткових збитків майже на 2 млн. грн.

Основні проблеми на підприємстві: умови вкладення інвестицій у розвиток водопровідно-каналізаційного господарства м. Кіровограда договором оренди не передбачено; невідповідність затверджених тарифів собівартості послуг; зношеність основних фондів, висока енергоємність та ресурсовитратність у виробничих процесах централізованого питного водопостачання та водовідведення.

Багато муніципалітетів зацікавлені у залученні приватного сектору у житлово-комунальний сектор на основі концесійних договорів.

Зокрема, наприкінці 2010 року Львівська облдержадміністрація передала в концесію терміном на 49 років замок XVII ст. - пам'ятку архітектури і містобудування національного значення у селі Старе Село Пустомитівського району Львівської області [4].

Учасникам концесійного конкурсу пропонувалось здійснити консервацію замку, виготовити проектно-кошторисну документацію реставрації та пристосування пам'ятки. Пропозиція претендента мала передбачити: проведення протиаварійних робіт; повний комплекс консерваційних робіт оборонних мурів; проведення ремонтно-реставраційних робіт по відновленню споруд комплексу із збереженням та відтворенням основної планувальної структури, фасадів замку; влаштування повного комплексу інженерних мереж та комунікацій.

У відповідності до плану робіт на період 2010-2015 років концесіонер до 2013 - відновити функціонально одну з веж, а до кінця 2015 року - ввести об'єкт в експлуатацію. Після відновлення, замок функціонуватиме як туристично-відпочинковий центр.

Замок у Старому Селі (XVII ст.) - пам'ятка архітектури національного значення. Він розташований у центрі села, котре відноситься до древніх поселень. Замок використовувався як оборонна споруда, тому неодноразово зазнавав руйнувань, але відбудовувався та зміцнювався. Пам'ятка займає територію 1,1 га, оточена товстими мурами і стінами висотою до 8 м. Раніше замок мав шість башт, проте зараз залишилися лише три. Найкраще збереглася східна вежа із вцілілими зубцями корони. Нині пам'ятка перебуває у незадовільному стані - необхідно провести термінові протиаварійні та ремонтно-реставраційні роботи.

**Висновки.** Підсумовуючи вищезазначене, можна зробити висновок, що ДПП в Україні поки що не набуло великого поширення. До спільних причин невдач проектів виробничих інфраструктурних комплексів перш за все, треба віднести великі політичні ризики. Вони спричинені намаганням використання моделей ДПП у спробах отримання контролю над важливими інфраструктурними об'єктами, що призводить до виникнення опозицій до відповідних проектів. Інша негативна риса більшості проектів ДПП в Україні - брак досвіду щодо залучення приватного партнера до надання суспільних послуг. Такий інституційний досвід має накопичуватися державою та бути доступним зацікавленим органам влади на всіх рівнях.

#### Література.

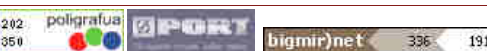
1. Данилишин Б.М., Куценко В.І., Остафійчук Я.В. Сфера та ринок послуг у контексті соціальної модифікації суспільства: Монографія.- К.: ЗАТ «Нічлава», 2005.- 328 с.
2. Данилишин Б.М., Куценко В.І. Культурно-освітня сфера як соціальна база підтримки ринкової трансформації в Україні.- К.:РВПС України НАН України, 1999.- 122 с.
3. Куценко В.І., Остафійчук Я.В. Трансформації соціальної сфери України: регіональний аспект: Монографія / За ред.С.І.Дорогунцова.- К.: Оріони, 2005.- 400 с.
4. Авксентьев М.Ю. Державно-приватне партнерство як сучасний механізм залучення інвестицій в інфраструктурні галузі України [Текст]: автореф. дис. ..канд.еко.н.гаук:спец.08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / М.Ю. Авксентьев.-К., 2010.-20с.

5. Бельський П.Ю., Гомольська Н.І. Ринкова інфраструктура і проблеми економічного розвитку в умовах формування конкурентного середовища // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Інвестиції і реструктуризація економіки регіону: Щорічник наук. праць. - НАН України. Інститут регіональних досліджень. - Львів. - 2000. - Вип. XI. - С. 8-21.
6. Кондаурова І. О. Виробнича інфраструктура первинної структурної ланки економіки в умовах переходу до ринку : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.01.01 „Економічна теорія” / І. О. Кондаурова. — Донецьк, 2001. — 17 с.
7. Родцевич С.М. Виробнича інфраструктура у трансформаційній економіці України // Наукові вісті НТУ КІП Науково-технічний журнал. - №5 (25). - 2002. - С.5-13.
8. Андрищенко К.А. Управління розвитком виробничої інфраструктури регіону // Збірник наукових праць ДонДУУ: «Економіка та соціальна сфера: деякі питання взаємозв'язків»: Серія «Економіка». – Т. ЧП, вип.. 209. – Донецьк: ДонДУУ, 2011. – С. 5-13.

#### References.

1. Danylyshyn B.M., Kutsenko V.I., Ostafijchuk Ya.V. (2005), *Sfera ta rynek posluh u konteksti sotsial'noi modyfikatsii suspil'stva* [Scope and market services in the context of social modification Society], ZAT «Nchlava», Kyiv, Ukraine.
2. Danylyshyn B.M., Kutsenko V.I. (1999) *Kul'turno-osvitnia sfera iak sotsial'na baza pidtrymky rynkovoї transformatsii v Ukraini* [Cultural and educational sphere as a social base of support market transformation in Ukraine], RVPS Ukrainy NAN Ukrainy, Kyiv, Ukraine.
3. Kutsenko V.I., Ostafijchuk Ya.V. (2005) *Transformatsii sotsial'noi sfery Ukrainy: rehional'nyj aspekt* [Transformation social Ukraine: a regional perspective], Oriony, Kyiv, Ukraine.
4. Avksentev M. (2010) *Public-private partnerships as a modern mechanism for raising investment in infrastructure sector in Ukraine* [Abstract. di ... candidate. Econ. sciences: 08.00.03] "Economics and Management of National Economy", Kyiv, Ukraine.
5. Belenky PY, Homolska NI (2000), "Market infrastructure and problems of economic development in the emerging competitive environment", *Socio-economic research in transition. Investment and restructuring of the regional economy: Yearbook of Science. works.*, National Academy of Sciences of Ukraine. Institute for Regional Studies, Vol. XI, pp. 8-21. Lviv, Ukraine.
6. Kondaurova I.O. (2001), *Industrial infrastructure of primary structural units of the economy in the transition to market* [Abstract. di ... candidate. Econ. sciences: 08.01.01] "Economics", Donetsk, Ukraine.
7. Rodtsevych S.M. (2002) *Industrial infrastructure in the economy of Ukraine* // *Scientific news NTU KPI scientific journals.* – vol. 5 (25), pp.5-13.
8. Andryushchenko K.A. (2011) *Managing the development of industrial infrastructure in the region* // *Proceedings DonDUU 'economic and social development: some issues of relationships "series" Economics* ". - Т. ЧП, No. 209, DonDUU, pp. 5-13, Donetsk, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 03.02.2014 р.



ТОВ "ДКС Центр"