

Удосконалення моделі організації інвестиційної діяльності на державному рівні на основі використання міжнародного маркетингу

У статті проведено дослідження історичних особливостей становлення та впровадження моделі державно-приватного партнерства (ДПП) у різних країнах світу, що розвиває тему впливу глобалізації бізнесу на формування конкурентного середовища підприємства та визначення сутності механізму державно-приватного партнерства як запоруки успішного впровадження інвестиційних проектів.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, глобалізація бізнесу, інвестиційні проекти.

В статье проведено исследование исторических особенностей становления и внедрения модели государственно-частного партнерства (ГЧП) в разных странах мира, что развивает тему влияния глобализации бизнеса на формирование конкурентной среды предприятия и определения сути механизма государственно-частного партнерства как залога успешного внедрения инвестиционных проектов.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, глобализация бизнеса, инвестиционные проекты.

Постановка проблеми у даній тематиці полягає в необхідності та важливості переймання закордонного досвіду створення, функціонування та застосування ДПП як особливого механізму у господарстві країни. Виділення недоліків та переваг впровадження проектів у багатьох галузях інфраструктури, в тому числі в будівництві.

Широкого застосування механізм державно-приватного партнерства при впровадженні проектів національного масштабу набув не одразу, а пройшовши досить довгий шлях та трансформувавшись у процесі до форм, що відомі та широко використовуються сьогодні в багатьох галузях переважної більшості країн світу.

Метою статті є залучення світового досвіду запровадження партнерських стосунків держави та бізнесу для України на основі використання міжнародного маркетингу.

Виклад основного матеріалу

1. Огляд історичних особливостей становлення ДПП у світі.
2. Аналіз закордонних «успіхів» та «невдач» впровадження існуючих маркетингових стратегій ДПП.
3. Комплексна характеристика вітчизняних умов для повноцінного функціонування механізму ДПП в Україні.
4. Визначення принципів питань загальнодержавного характеру, вирішення яких є запорукою практичної реалізації ДПП у вітчизняній економіці.

Історично застосування своєрідного механізму державно-приватного партнерства відбулося ще в далекому 1552 році у Франції королем Генріхом II під час будівництва каналів. Відома Ейфелева вежа у Парижі також є результатом роботи ДПП. У 1920-х роках у СРСР розбудовувалося народне господарство: золотодобувна, лісова, рибна та інші сфери розвивалися із залученням приватного та державного секторів.

У Фінляндії із застосуванням ДПП були побудовані центральні автошляхи, в Португалії модернізовано аеропорти.

За останні 30 років партнерські стосунки державного та приватного сектору набули чітко виражених, законодавчо врегульованих стосунків. Так, у 70-ті роки збудовані платні тунелі в Гонконгу; в 80-х роках американські компанії, що займалися функціонуванням в'язниць, були першими, хто залучив приватний сектор.

Активного впровадження модель ДПП набула у східноєвропейських країнах наприкінці 1990-х років – початку 2000-х років через підготовку до вступу до ЄС у сферах транспортної інфраструктури та міському господарстві.

Загалом засновником практики застосування механізму ДПП є Великобританія, адже сам термін «державно-приватного партнерства» з'явився саме там.

У 1992 році британським урядом Д. Мейджора було проведено реформи, що почалися з впровадження моделі ПФІ (приватної фінансової ініціативи); наступним кроком було в 2000 році опублікування програми «Державно-приватне партнерство: урядовий підхід», в якій Лейбористська партія розглядала ДПП як основне джерело для відновлення інфраструктури Британії у транспортній та соціальній сферах.

У цей же період у Великобританії був прийнятий закон «Про ініціативу приватного фінансування», що значною мірою полегшив приватному сектору «вхід» у повноцінну систему функціонування партнерства [3, с. 38].

За умовами моделі ПФІ відносин держава була замовником, але проводила оплату послуг, що надавалися приватним сектором. Після закінчення робіт держава брала об'єкт у довгострокову оренду, але тільки за умови, що бізнес-структура експлуатувала об'єкт після закінчення робіт. А оплата за послуги бізнесу поверталася у вигляді орендної плати від держави. Після закінчення строку оренди об'єкт переходив у власність держави.

Прикладом співпраці держави та бізнесу в Британії є надання приватним сектором з вересня 1993 року послуг із

проекування, будівництва, забезпечення повного функціонування в'язниць (у тому числі перевезення в'язнів до місць відбування покарання).

Результатом вдалого поєднання досвіду та мобільності приватного сектору та національних гарантій і відповідальності державного сектору, а також правильної мотивованої політики впровадження механізму ДПП у Великобританії є домінування моделі приватної фінансової ініціативи (ПФІ) механізму ДПП, за якою щороку підписується до 80 нових угод та забезпечуються до 17% економії бюджетних коштів.

Французький приклад впровадження ДПП має свої особливості. Так, по-перше, ДПП було сфокусоване на будівництві доріг та в'язниць. При цьому приватний сектор відповідав тільки за будівництво будівель та споруд для в'язниць, оскільки виконання всього спектру робіт стало предметом дискусії навколо того, хто має нести відповідальність за громадську безпеку. З 2001 року у Франції почала своє функціонування екстенсивна програма по проектах в'язниць, яка передбачала надання так званих м'яких послуг: прибирання, приготування їжі, професійне навчання. Проте приватним сектором ще не надаються послуги з охорони в'язнів, на відміну від британського досвіду [2].

Також необхідно відмітити, що основною формою ДПП у Франції є концесійні угоди, сутність яких полягає в тому, що концедент (держава) передає концесіонеру (бізнес-структура) право на експлуатацію об'єктів договору.

Концесії на будівництво та експлуатацію об'єктів водопостачання та очистки стічних вод функціонують у Франції досить активно, що стало поштовхом для розвитку великих і диверсифікованих приватних компаній – операторів об'єктів водопостачання та водовідведення.

Із введенням у дію вимог директив Європейської Комісії щодо якості питної води та очистки стічних вод суттєво зросла і відповідальність органів державної влади в питанні забезпечення споживачів якісною питною водою. Для того щоб виконати вимоги директив, багато з країн повинні інвестувати значні кошти в будівництво нових або реконструкцію існуючих об'єктів водопостачання та очистки стічних вод. У результаті країни, які дотепер не залучали до цієї комунальної сфери приватний сектор, розглядають можливість використання

технологій, досвіду та ресурсів приватного сектору для виконання вимог зазначених вище директив [1, с. 34–35].

За результатами недавнього дослідження Світового банку (Public – Private Partnerships for Urban Water Utilities, 2009), яке стосувалося реалізації 65 великих проектів публічно-приватного партнерства в секторі комунального водопостачання та водовідведення на основі таких форм ППП, як контракти на управління, договори концесії та оренди, протягом останніх 15 років в 32 країнах, що розвиваються, і країнах з перехідною економікою найбільші успіхи приватних операторів полягають у підвищенні ефективності господарської діяльності та якості послуг.

Відмінність сфер використання моделі ДПП у країнах насамперед залежить від трактування самого поняття державно-приватного партнерства.

Так, наприклад, в ЮАР під терміном ДПП розуміють контрактні відносини між державним та приватним секторами, за яких приватний сектор певний період виконує функції та володіє власністю державного сектору, отримуючи від цього вигоду.

Японське тлумачення поняття ДПП полягає в наступному: механізм ДПП – працює задля покращення інфраструктури, гарантування якості наданих суспільству послуг шляхом ефективного регулювання щодо об'єктів державного сектору із застосуванням приватного фінансування та усіх можливостей, як технічних так і фінансових, що сприяло розвитку економіки.

Різноманітність потреб при укладанні договорів державно-приватного партнерства вимагає існування великої кількості форм ДПП (див. табл.). Проекти ДПП загалом можна поділити на дві форми: договірні та інституційні [7, с. 3]. До договірних форм відносяться концесійні угоди. Особливістю концесійних угод є оплата послуг, що здійснюється користувачем об'єкта, що був створений концесіонером.

За даними Міжнародного банку реконструкції та розвитку, в країнах з перехідною економікою на концесії припадає більше 60% угод.

Інституційні форми існування ДПП є найбільш поширеними у комунальному господарстві та поєднують у собі всі форми спільних підприємств. При цьому держава в таких альянсах бере постійну участь у процесі на всіх етапах впровадження.

Елементи різноманітних схем ДПП

		Аутсор-сінг	ПФІ (PFI)	Концесія	Оренда	БВТ (BOT)
Операції	Робота служб	X	X	X	X	X
Фінанси	Капітальні інвестиції приватних компаній		X	X		X
	Відшкодування іншими користувачами			X	X	
	Відшкодування за договором із муніципалітетом	X	X			X
Будівництво	Будівництво за допомогою активів приватної компанії.		X	X		X
Володіння	Публічне протягом та після завершення договору	X	X	X	X	
	Приватне протягом дії договору, державне після			X		X
	Приватне нескінченно					

ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНА ПОЛІТИКА

Викладені вище існуючі форми ДПП є різноманітними та видозмінюваними залежно від ситуації та умов виконання робіт. При правильному підході до конкретного випадку проект будь-якої складності буде впроваджено з використанням схем ДПП вчасно та вигідно для обох учасників партнерства.

Основна модель функціонування механізму ДПП представлена на рис. 1.

Успішними прикладами державно-приватного партнерства стали проекти у сфері залізничного транспорту: Tunnel Rail Link (Великобританія), високошвидкісна магістраль HSL Zuid (Нідерланди), лінія Oresund (Данія – Швеція). Із застосуванням механізму ДПП були закінчені проект Євротунель під Ла-Маншем, Сіднейський портовий тунель, Центральний парк у Нью-Йорку, окремі гілки метрополітену в Лондоні.

Не менш показовим є приклад вдалого впровадження проекту з розширення та модернізації міжнародного аеропорту у Варшаві генеральним підрядником «Хохтиф ейрпорт ГмБХ», а згодом аеропортів міст Дюссельдорфа, Гамбурга

та Сіднея. Та найбільш масштабним у транспортній галузі є проект з реконструкції найбільшого аеропорту Німеччини у Франкфурті-на-Майні [6].

В Угорщині було впроваджено проект приватизації суспільних послуг у сфері надання комунальних послуг «Fovagosi Vizmuvek» (Будапештський водоканал) у 1997 році, в результаті чого водоканал було передано у власність іноземному операторові Suez-Lyonnaise. Основним власником є муніципалітет. Термін контракту становить 25 років. Спочатку справи йшли не надто успішно, проте починаючи з 1999 року ситуація помітно поліпшилася, і вже сьогодні, за даними проведеного опитування серед споживачів, 100% із них задоволені якістю основних послуг та 60% якістю додаткових послуг [3, с. 55].

Світове визнання механізм ДПП отримав порівняно нещодавно. Проте вже сьогодні фінансування проектів ДПП у багатьох країнах світу здійснюється такими міжнародними організаціями, як Світовий банк, Організація економіч-

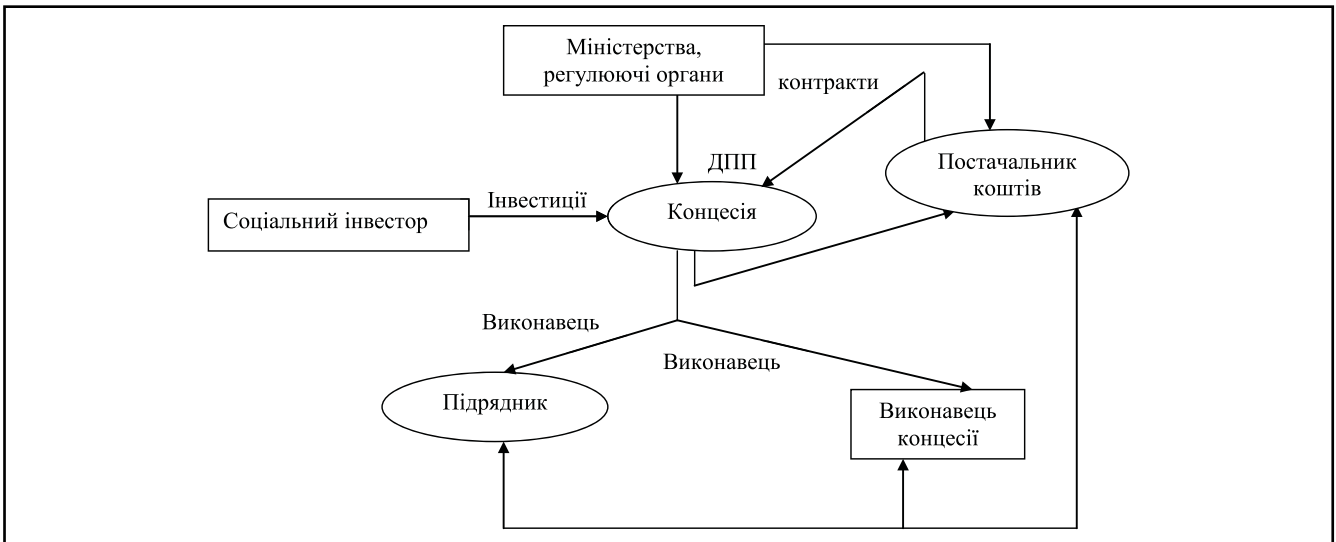


Рисунок 1. Основна (початкова) схема моделі ДПП

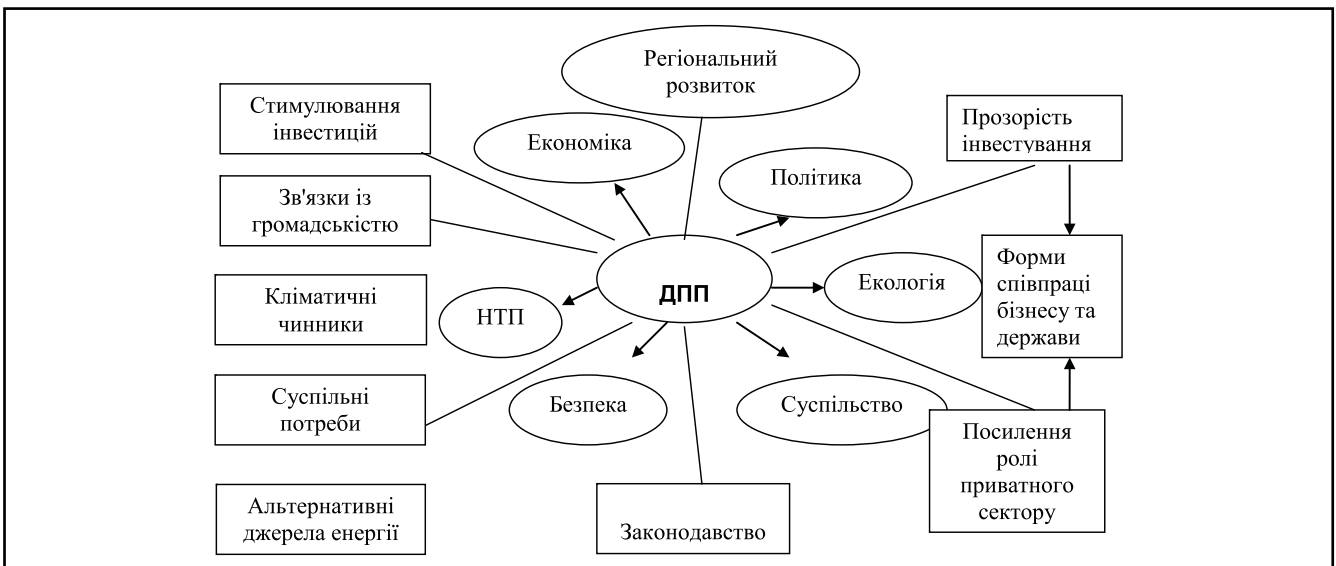


Рисунок 2. Функціонування механізму ДПП

ного співробітництва та розвитку, Європейський інвестиційний банк.

Проте досвід застосування механізму ДПП не завжди був позитивним. Так, країни Центральної та Східної Європи, де економіка та політична система знаходилися на стадії становлення, мали певні труднощі в процесі створення та забезпечення функціонування ДПП.

Проблеми були такого характеру: через політичний вплив на впровадження державно-публічного партнерства у країнах, політична ситуація в яких була нестабільною, розповсюдження набули випадки перегляду первинних контрактів з приватними партнерами.

Наступною проблемою, що стала на заваді ефективного функціонування механізму, в цих країнах була недостатність повноважень у муніципалітеті при укладенні ним на партнерських угод з бізнес-структурами.

Також наявність двох попередніх чинників досить часто призводила до довготривалих переговорів перед укладання угод між партнерами внаслідок збільшення вартості угод.

Аналізуючи «перемоги» та «невдачі» при впровадженні проектів за допомогою ДПП за кордоном, важливо насамперед замислитися над наявністю вище перелічених чинників в Україні та, перейнявши досвід їх подолання, вирішити проблеми, що вже існують, та передбачити ті, що можливі в майбутньому, активною протидією вже сьогодні.

Кожний проект, виконання якого передбачається за допомогою моделі ДПП, функціонує в системі, що впливає не тільки на фінансування даного проекту, а й на соціальну напругу та відповідність. Система, що оточує механізм ДПП, складається з багатьох чинників, кожний з яких має вплив на кінцевий результат (повноцінне впровадження та функціонування в подальшому) (рис. 2).

Важливість удосконалення відносин приватного сектору та держави є першочерговим завданням при створенні повноцінно функціонуючого механізму державно-приватного партнерства.

Вітчизняний бізнес ще не має досвіду співробітництва з державним сектором порівняно з іноземними колегами. На сьогодні механізм ДПП є недостатньо популярним через брак інформації, відсутність законодавчого регулювання та забезпечення правомірності партнерських стосунків як для державного, так і приватного партнерів, і, як наслідок, ризикованість такого партнерства.

Важливим фактором, що гальмує рух у напрямі державно врегульованих відносин партнерства, є бюрократизм та корупція у всіх ешелонах влади. Ці чинники знижують рівень довіри серед представників бізнесу та унеможливають рівносторонні партнерські відносини.

Застосування моделі ДПП у формі концесійних угод в Україні, яка на той час входила до складу Російської імперії, прийшлося на кінець 19-го століття, коли у 1885 році інженер А. Струве запропонував проект будівництва міської залізниці. За концесійним договором, що був укладений між міською ду-

мою та інженером, після зведення залізничних шляхів А. Струве мав право 45 років експлуатувати, отримувати прибутки від цього (при цьому оговорену частину віддаючи державі) і 1 листопада 1934 року передати у власність міста.

Електричний трамвай, що був першим у Російській імперії та Східній Європі, та побудований трохи пізніше централізований водопровід, побудовані із застосуванням механізму ДПП, стали предметами гордості жителів столиці та уособленням економічного процвітання столиці України дореволюційних часів [9].

Зародження механізму ДПП у незалежній Україні почалося з підписання Закону «Про концесії» в 1999 році, що надав можливість підвищення ефективності використання державних коштів. Наступним кроком стало підписання у 2009 році Закону «Про загальні засади державно-приватного партнерства», що визначив загальні засади функціонування моделі ДПП, забезпечення державою стабільних умов при впровадженні проекту, формування сприятливого середовища для реалізації проектів за допомогою ДПП.

17 березня 2011 року була прийнята постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження порядку надання державної підтримки здійсненню державно-приватного партнерства», що передбачає державну підтримку у вигляді державних та місцевих гарантій, фінансування заходів та ін. в іншій формі, згідно із законом.

За останній рік у більшій мірі через інвестиційну зацікавленість іноземних партнерів до міжнародної співпраці в області інвестування, не в останню чергу через наближення Євро-2012, процес практичного впровадження програми державно-приватного партнерства набув активного характеру, що відобразилося у прийнятті ряду нормативно-правових регулюючих документів:

1. Порядок проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства, постанова Кабінету Міністрів України від 11.04.2011 №384.

2. Методика виявлення ризиків, пов'язаних з державно-приватним партнерством, їх оцінки та визначення форми управління ними, постанова Кабінету Міністрів України від 16.02.2011 №232.

3. Порядок надання державної підтримки здійсненню державно-приватного партнерства, постанова Кабінету Міністрів України від 17.03.2011 №279.

4. Порядок проведення конкурсу з визначення приватного партнера для здійснення державно-приватного партнерства щодо об'єктів державної, комунальної власності та об'єктів, які належать Автономній Республіці Крим, постанова Кабінету Міністрів України від 11.04.2011 №384 [5].

Для подолання існуючого проблемного кола питань, що є перепорою для практичного застосування моделі ДПП в Україні, необхідно забезпечити прийняття низки рішень, що стануть точкою відліку при формуванні нової інвестиційної політики в сфері впровадження проектів національного масштабу.

Так, по-перше, надання бізнес-структурам необхідної реальної підтримки з боку держави задля підвищення можливості надання конкурентоспроможного продукту та формування позитивного іміджу вітчизняних підприємств на міжнародній арені.

Також важливою складовою для повноцінного запровадження механізму ДПП є формування позитивної громадської думки щодо залучення приватного сектору до виконання робіт та надання йому права володіння державними об'єктами на певний період.

За результатами досліджень, що були проведені в 2011 році в рамках впровадження Програми державно-приватного партнерства в Україні, що фінансована Агентством США з міжнародного розвитку, більше 35% респондентів вірно розуміють механізм функціонування ДПП та вважають, що причинами невикористання цього механізму в Україні є: 1) складності, пов'язані із законодавством; 2) відповідальний орган був визначений лише у травні 2011 року; 3) недостатня обізнаність центральних та місцевих органів влади щодо впровадження ДПП; 4) відсутність зрозумілих прикладів використання ДПП [10].

Висновки

Необхідним кроком задля забезпечення формування у суспільстві надійного іміджу ДПП є правове регулювання відносин між державним та приватним секторами, особливо щодо питань передачі прав власності бізнес-структурам. Саме регульованість даного аспекту при впровадженні моделі ДПП та запобігання на державному рівні корупції та протизаконній приватизації приватними особами об'єктів державної власності відкриє для вітчизняної господарської системи нові перспективи в сфері модернізації існуючих об'єктів та проведення активної політики запровадження інновацій на всіх рівнях.

Список використаних джерел

1. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства: Практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу / С. Грищенко. – К., ФОП Москаленко О.М., 2011. – 34–35 с.
2. Черемухин С.А. Государственно-частное партнерство: тенденции развития / С.А. Черемухин // Вестник ТГУ. – 2010. – №1(81). – С. 37–42.
3. Вінницький Б. Досвід та перспективи впровадження державно-приватного партнерства в Україні та за кордоном / Б. Вінницький, М. Лендъел, Б. Онишук, П. Сегварі. – К.: «К.І.С.», 2008. – 55 с.
4. Public-Private Partnerships and Community Participation On Applications Of Space Technology For Socio-Economic Development Compilation Of Policies And Practices In Selected Escap Member Countries/ Economic And Social Commission For Asia And The Pacific. – 2007. – Mode of access. – http://www.unescap.org/idd/pubs/STAS_PPP_and_CP_in_space_applications.pdf. – P.9
5. http://dpp.tabu.ru/novosti/472375_Derzhavno-privatne-partnerstvo_v_Ukraini-pravoviy-aspekt.html
6. Public-Private Partnership: Ein Leitfaden für Öffentliche Verwaltung und Unternehmer
7. Green Paper on Public – Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions. – Brussels, 2004. – 3 p.
8. The European Public Services Union (EPSU) Terminology of Public-Private Partnerships By David Hall, Robin de la Motte, Steve Davies, 2003 PSIRU University of Greenwich, School of Social Sciences, Cardiff University
9. Рожановский В. Инженер А. Струве: вверх по Александровскому спуску. [Електрон. ресурс]. – http://www.zerkalo_nedeli.com/nn/show/212/18658/
10. Програма державно-приватного партнерства за підтримки Агентства США з міжнародного розвитку (USAID) (матеріали презентації Форуму державно-приватного партнерства квітень 2012 р. м. Львів).

О.М. МАЛИХІНА,
аспірант, Київський національний університет будівництва і архітектури

Концептуальні основи управління людським капіталом у процесі розширеного відтворення інвестиційно-інноваційного потенціалу підприємства

У роботі запропоновано методологічні підходи щодо сутнісних характеристик та структури відтворення трудового потенціалу, суть яких полягає у розробці теоретико-методичних основ переважно інтенсивного типу розширеного відтворення трудового потенціалу на основі теорії неокласичного синтезу, та обґрунтування основ-

них напрямів щодо формування вітчизняної конкурентоспроможної соціально орієнтованої економіки на основі інтелектуальної складової людського капіталу.

Ключові слова: трудовий потенціал, інтелектуальна складова, людський капітал.