

П. І. Шилепницький,
 д. е. н., професор, в. о. завідувача кафедри міжнародної економіки,
 Чернівецький національний університет ім. Юрія Федьковича, Чернівці

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО У ТРАНСКОРДОННОМУ СПІВРОБІТНИЦТВІ

P. Shylypnytskyi,
 Doctor of economic sciences, Professor, Department of International Economics,
 Yurii Fedkovych Chernivtsi National University, Chernivtsi

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN CROSS-BORDER COOPERATION

Стаття присвячена проблемам застосування співпраці держави та приватного бізнесу у сфері розвитку інфраструктури загального користування та надання пов'язаних послуг у транскордонному співробітництві (ТКС). Державно-приватне партнерство (ДПП) стає на сьогодні основною формою розвитку інфраструктурного комплексу держави. Причому воно стосується не тільки інфраструктури всередині країни, але й відіграє важливу роль у міждержавних відносинах. Однією з форм реалізації відносин між державами є транскордонне співробітництво, яке в числі інших заходів передбачає розвиток інфраструктурних об'єктів у транскордонній зоні. В статті розглядаються теоретичні аспекти використання державно-приватного партнерства у транскордонному співробітництві. Наводяться особливості застосування механізму ДПП у розвитку транскордонної інфраструктури. Аналізуються різні типи угод державно-приватного партнерства у розвитку транскордонної співпраці. Досліджуються можливості застосування ДПП у різних видах діяльності. Визначаються шляхи активізації використання державно-приватного партнерства в розвитку транскордонної взаємодії.

This article is devoted to problems of application of cooperation between state and private business in the field of public infrastructure development and related services provision in cross-border cooperation (CBC). Public-private partnership (PPP) is currently the main form of public infrastructural complex development. And it concerns not only infrastructure in the country, but also plays an important role in international relations. One of the forms of implementation of relations between the states is cross-border cooperation, which, among other measures envisages the development of infrastructure facilities in the border area. The article deals with theoretical aspects of public-private partnerships in cross-border cooperation. Peculiarities of PPP mechanism application in the development of cross-border infrastructure are given. Different types of agreements of public-private partnership in the development of cross-border cooperation are analyzed. Possibilities of PPP usage in different kinds of activities are studied. Identify Ways of accelerating the use of public-private partnership in the development of cross-border cooperation are identified.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, транскордонне співробітництво, інфраструктура загального користування, інфраструктурні послуги, держава, приватний бізнес.

Key words: public-private partnership, cross-border cooperation, public infrastructure, infrastructure services, government, private business.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Основним напрямом побудови конкурентоспроможної економіки, а отже, і потужної держави, в нашій країні визначено євроатлантичну інтеграцію та, зокрема, реалізацію Угоди про Асоціацію між Україною та Європейським Союзом. У числі інших інструментів досягнення цієї мети чільне місце займає здійснення політичних та економічних реформ і врахування досвіду в цьому інших держав (тепер уже членів ЄС). І в цьому сенсі тут варто згадати транскордонне співробітництво (ТКС) як співпрацю прикордонних територій суміжних країн у

різних аспектах суспільного життя (економіка, культура, соціальна сфера тощо) з метою вирішення спільних проблем громади. Сенс такої співпраці полягає в тому, що місцевим громадам простіше і легше вирішувати власні питання, звертаючись до сусідів, хоч і через кордон, ніж розраховувати на державну владу своєї країни, яка знаходиться хоч і у своїй країні, проте десь в обласному центрі, чи навіть у столиці. Також, зважаючи на розвиток транскордонного співробітництва в основному з країнами-членами Європейського Союзу, чи за їх участі в силу політичних та економічних обставин (з однієї сторони, фактичний військовий конфлікт з Росією, в результаті чого будь-яка взаємодія між громадами суміжних територій заморозилась; а з іншої —

наявність фінансування проектів ТКС у межах т. зв. "Програм сусідства" тільки за рахунок коштів Європейської комісії), таку співпрацю можна і слід розглядати як практичну реалізацію євроінтеграційних заходів України на низовому рівні безпосередньо місцевими громадами. Причому, беручи до уваги той факт, що такий вид співробітництва нашої країни з іншими державами був започаткований ще в першій половині 90-х років минулого століття, існує певний досвід у реалізації проектів ТКС, який можна і слід використати для здійснення практичних заходів в реалізації євроінтеграційних прагнень України.

Важливою складовою реалізації такої співпраці є фінансування транскордонного співробітництва. Як показує світовий досвід, однією з таких форм, яка довела свою ефективність, виступає взаємодія держави та приватного сектора у формі державно-приватного партнерства. Йдеться про те, що функції, які традиційно вважаються монополією держави, а саме: будівництво та утримання автомобільних доріг, мостів, залізничних та автовокзалів, аеропортів, шкіл, закладів культури та охорони здоров'я і навіть пенітенціарних установ, — віддати за певних умов до сфери відповідальності приватного сектору.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Проблеми розвитку транскордонного співробітництва, досліджувались багатьма науковцями, серед яких: П. Бєленький, Є. Бойко, З. Бройде, П. Буркінський, М. Долішній, Н. Мікула, А. Мокій, В. Пила, С. Писаренко, А. Гальчинський, В. Геєць, М. Долішній, Є. Крикавський, О. Кузьмін, Н. Мікула, А. Мокій, С. Писаренко, Я. Побурко, І. Школа та ін.

Використання державно-приватного партнерства у розбудові інфраструктурного комплексу держави та надання інфраструктурних послуг аналізувались такими дослідниками: Д.Е. Стігліц, С.П. Осборн, Е.Р. Йєскомб, Е.С. Савас, М.Р. Рейч, М. Геддес, К. Магаріннос, Ф. Оладеінд, Д. Піл, Г. Паолетто, Е.-Г. Клін, Г.Р. Тейсман, Н.А. Клевцевич, О.В. Берданова, В.М. Вакулєнко, В.М. Геєць, О.М. Головінов, Н.Г. Дідєнко, В.І. Дубницький, І.В. Запатріна, М.О. Лендєл, А.Ф. Мельник, Н.А. Мікула, К.В. Павлюк, Н.А. Сич, А.Ф. Ткачук та ін.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою статті є дослідження особливостей реалізації угод державно-приватного партнерства в умовах здійснення транскордонного співробітництва.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Аналізуючи становлення Європейського Союзу, можна зазначити, що успішними європейські інтеграційні процеси стали ще й тому, що, починаючи ще з часів Римського договору, який започаткував Європейське об'єднання вугілля і сталі, вони здійснювалися не тільки на макро-, але й охоплювали мезо- та мікро-рівень. Тобто для того, щоб таке інтеграційне об'єднання відбулося, потрібно було, щоб бажання урядів держав було підкріплено зв'язками на рівні їх регіонів шляхом здійснення транскордонного співробітництва та безпосередніх учасників економічних процесів — підприємств та організацій.

Зважаючи на те, що Україна зараз знаходиться на початку свого євроінтеграційного шляху, вона обов'язково повинна взяти до уваги досвід інших європейських країн, які вже стали членами ЄС. Зокрема це стосується і розвитку транскордонного співробітництва між суміжними територіями сусідніх країн. Серед інших причин, які підкреслюють актуальність цієї проблеми для нашої держави, можна назвати й такі:

— 19 із 25 областей України є прикордонними. Це в свою чергу вказує на те, що необхідно розробити стратегію транскордонного співробітництва на рівні держави;

— історичні традиції співіснування народів суміжних територій, економічні, культурні та родинні зв'язки між ними;

— наближення кордонів Європейського Союзу безпосередньо до України. Це означає денонсацію раніше укладених угод з країнами Східної та Центральної Європи, що обернеться для нашої держави ускладненням економічних зв'язків з ними. Тому саме через транскордонне співробітництво видається можливим дещо нівелювати негативний вплив такого розвитку подій, адаптувати національну економіку до нових умов господарювання та залучитися до європейських економічних процесів;

— тенденції децентралізації влади, що передбачає перенесення владних повноважень з центру на місця. Це підвищить мобільність управлінських рішень органів влади на місцях, що в кінцевому рахунку виллється у підвищенні ефективності використання місцевих ресурсів на основі спільних зусиль;

— реалізація спільних підприємницьких проектів на основі місцевих ресурсів та можливостей;

— розвиток інших, крім економічних, форм співпраці. Мова ведеться про реалізацію спільних культурних, освітніх, соціальних та інших проектів, набуття позитивного досвіду в цій сфері;

— обмін досвідом у сфері державного управління;

— можливість використання ресурсів Європейського Союзу, призначених для розвитку транскордонного співробітництва, для вирішення нагальних проблем місцевих громад.

Згідно із визначенням, яке пропонується Законом України "Про транскордонне співробітництво", транскордонне співробітництво — це спільні дії, спрямовані на встановлення і поглиблення економічних, соціальних, науково-технічних, екологічних, культурних та інших відносин між територіальними громадами, їх представницькими органами, місцевими органами виконавчої влади України та територіальними громадами, відповідними органами влади інших держав у межах компетенції, визначеної їх національним законодавством.

Віповідно до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними громадами або властями, транскордонне співробітництво означає будь-які спільні дії, спрямовані на посилення та поглиблення добросусідських відносин між територіальними громадами або властями, які знаходяться під юрисдикцією двох або декількох Договірних Сторін, та на укладання з цією метою будь-яких необхідних угод або досягнення домовленостей. ТКС здійснюється в межах компетенції територіальних обшин або властей, визначеної внутрішнім законодавством [1].

Основними завданнями транскордонного співробітництва можна визначити наступні:

- стимулювання приросту обсягів взаємної торгівлі, розвиток і підтримка господарських, культурних і гуманітарних зв'язків між прикордонними регіонами;
- збереження історичної культурної спадщини;
- створення і ефективний розвиток соціально-економічної інфраструктури у прикордонних регіонах;
- створення умов спрощеного режиму перетину товарів через митний кордон, включаючи сприяння облаштуванню митниць та пунктів пропуску на кордоні системою електронного документообігу, удосконалення транспортної інфраструктури, митних складів, терміналів;
- підвищення ефективності використання виробничої і соціальної бази прикордонних територій;
- створення умов для взаємодії систем попередження і ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій суміжних прикордонних територій;
- підвищення ефективності використання наявних місцевих ресурсів;
- вирішення проблем розвитку прикордонних територій на основі спільних зусиль;
- інші заходи, спрямовані на активізацію інтеграційних процесів на мезо- та мікрорівні.

Важливим аспектом транскордонного співробітництва є фінансування проектів транскордонної співпраці. Зазвичай, джерелами тут повинні слугувати кошти державного бюджету України. Проте, як показує ретроспективний аналіз розвитку цього явища в нашій державі, з моменту прийняття Закону України "Про транскордонне співробітництво" (впродовж 2004—2012 рр.) у Державному бюджеті України кошти на транскордонне співробітництво не передбачалися [2]. Через це, основним джерелом фінансування проектів ТКС стали ресурси Європейського Союзу, що здійснювалося в рамках т. зв. "Програм сусідства", які зазвичай покривали 90% всіх витрат таких заходів; 10% коштів складала ту частку співфінансування, яку повинні були забезпечити безпосередні учасники таких угод із суміжних територій сусідніх країн. Такі ж умови передбачені і в діючих "Програмах сусідства".

Важливою складовою транскордонного співробітництва є розвиток транскордонної інфраструктури, насамперед, мостів, доріг, прикордонних переходів тощо, яка повинна стати визначальною передумовою економічного зростання та сталого розвитку прикордонних територій суміжних країн. З одного боку, такі інфраструктурні об'єкти часто є предметом таких угод, а з іншого — необхідною передумовою такої співпраці, а також — важливим чинником залучення інвестицій взагалі.

Транскордонній інфраструктурі, на противагу внутрішньодержавній, притаманні певні характеристики.

Визначальною рисою транскордонних комунікаційних проектів є не розподіл інвестицій між декількома регіонами, а те, що вони в основному чинять вплив на витрати, пов'язані з переміщенням товарів та людей через самі території, а не всередині них.

Іншою характеристикою транскордонної інфраструктури є те, що вони перетинає політичні кордони. Через те, що її вплив поширюється далеко за межі того регіону, чи регіонів, де ця інфраструктура була створе-

на (і таким чином за межі політичної юрисдикції відповідної території), простежується тенденція до недоінвестування транскордонних інфраструктурних об'єктів окремими урядами.

Також внаслідок того, що транскордонна інфраструктура протягується через низку регіонів, це спричинятиме проблеми координації, оскільки сполучення, побудоване чи покращене одним урядом до кордону, буде мало використовуваним, якщо інша сторона його не продовжить на своєму боці кордону; проблема, що ускладнюватиметься, якщо проект містить особливо асиметричні проекти [10].

Визначальними чинниками здійснення інвестицій в об'єкти транскордонної інфраструктури є наступні.

Внутрішні, мультинаціональні специфічні проектні фактори, до яких відносять масштаб проекту, міра технологічної складності, інтенсивність НДДКР, тривалість проекту, період повернення інвестиційних вкладень тощо.

До зовнішніх політичних та інституційних факторів належать центри суперництва всередині уряду, боротьба за сфери впливу між різними міністерствами, нечітка процедура відбору та присудження тендерів, нерівномірна дія законів та підзаконних актів, потенційна відмова від обіцянок, зроблених попередньою владою, опір з боку існуючих операторів державних інфраструктурних об'єктів, індекс корупції, стабільність уряду, індекс сили закону тощо. Ці чинники застосовуються у всіх країнах, що беруть участь у транскордонних проектах.

Зовнішні економічні чи фінансові фактори, як і в попередньому випадку, стосуються країн, які залучені до транскордонної співпраці та включають належний рівень зростання доходу, зміни облікової ставки, податкову політику, торговельний протекціонізм, обсяги торгівлі, поточний та очікуваний рівні інфляції, ступінь закордонної заборгованості тощо.

Координаційні чинники охоплюють узгодженість юридичних та соціальних традицій, різноманітні групи громадянського суспільства в країні, координація проблем з урядовими органами на різних рівнях, збалансування прийнятної справедливості віддачі на інвестиції для різних сторін та країн [9].

Зважаючи на обмежені можливості державного бюджету в питаннях фінансування програм транскордонного співробітництва навіть у співфінансуванні, не кажучи вже про покриття всіх витрат, що викликано в основному наслідками кризових явищ в українській економіці, існує об'єктивна необхідність у пошуку альтернативних джерел фінансових ресурсів. Найбільш очевидним виходом з цієї ситуації може стати залучення фінансів приватного сектору у формі державно-приватного партнерства. Причому у цьому випадку ДПП розглядається не просто як джерело приватних коштів, а як принципово новий механізм реалізації проектів ТКС, який базується на співпраці держави та приватного сектору на партнерських засадах. Тим більше, що сферою застосування державно-приватного партнерства є в більшості випадків саме ті види діяльності, які становлять предмет транскордонного співробітництва.

Аналіз багатьох підходів до визначення такого виду співпраці держави та приватного сектору дозволив прийти до висновку, що ДПП — це комплекс відносин, які є

стабільними і тривалими, що виникають між державою в особі її центральних та регіональних органів виконавчої влади та регіонального і місцевого самоврядування, з однієї сторони, та представників бізнесу, інститутів громадянського суспільства і місцевих спільнот з приводу перерозподілу повноважень щодо створення інфраструктури загального користування, виконання робіт та надання послуг, які традиційно вважались монополією держави, врегулювання між сторонами в зв'язку з цим наступних питань: розподіл відповідальностей, ризиків, зобов'язань щодо фінансового забезпечення, проектування, будівництва, реконструкції, модернізації, утримання, експлуатації, права власності, участь в управлінні та розподілі прибутку, що базується на принципах рівності, відкритості, недискримінації, змагальності, підвищення ефективності та мінімізації ризиків і витрат [4].

Об'єктом застосування державно-приватного партнерства у транскордонній співпраці є не весь спектр взаємин між громадами територій суміжних держав, а тільки ті, які пов'язані із розвитком інфраструктури загального користування та надання пов'язаних послуг. Тобто в даному випадку йдеться про інфраструктуру транскордонного регіону, чи транскордонну інфраструктуру. Зокрема, за визначенням Фуджімури та Адхікари, її можна визначити інфраструктурний проект, який своїм функціонуванням охоплює дві чи більше країн, або має суттєвий транскордонний ефект [8].

Перевагами використання механізму державно-приватного партнерства в розвитку інфраструктури загального користування, в т.ч. і транскордонної інфраструктури, є наступні: залучення ресурсів приватного бізнесу, в т.ч. і фінансових; інновації приватного сектору; запровадження конкурентних відносин у монопольну сферу; досвід приватного сектору, включаючи управлінський; підвищення ефективності витрат; зниження собівартості та підвищення якості інфраструктурних послуг; більш ефективне використання активів; забезпечення прибутковості та податкових надходжень; економія часу реалізації; виявлення потенційних партнерів; рівномірний розподіл інвестицій на весь життєвий цикл проекту; економія бюджетних коштів; орієнтація на кінцевого споживача; доступ на ринки капіталів; вдосконалення процесу калькулювання; підвищення кваліфікації працівників державних та комунальних підприємств тощо.

Існують наступні особливості реалізації угод державно-приватного партнерства у транскордонному співробітництві:

1. З одного боку, транскордонна інфраструктура сама виступає об'єктом інвестиційного вкладення, а з іншого — є необхідною передумовою інвестиційної привабливості та економічного зростання транскордонного регіону, які в більшості країн світу історично є депресивними.

2. Підпадання під дію юрисдикції різних країн як регулювання процесу реалізації проекту державно-приватного партнерства в цілому, так і таких його складових, як проведення тендеру на відбір учасника від приватного сектору, державні закупівлі, різний порядок залучення ресурсів з ринків капіталів та вплив на це транскордонного характеру проекту, механізм дії гарантій різних держав, розподіл між сторонами ризиків та відповідальностей тощо.

3. У зв'язку з цим різний склад ймовірних учасників угоди ДПП, як з боку безпосередніх країн-сусідів, так і з третіх, які зацікавлені в розвитку такої транскордонної інфраструктури, через її прямий чи непрямий вплив на реалізацію зовнішньоекономічного потенціалу цього третього учасника (наприклад, транзитні можливості країн сусідів, вихід до моря тощо).

4. Екстерналії (включаючи вплив довкілля та соціального характеру), що географічно поширюються на широкі простори (за межі фізично поєднаних територій) та включають збільшення чисельності та урізноманітнення категорій стейкхолдерів, у т.ч. з третіх країн.

5. Надмірний вплив геополітичного чинника, зокрема, політичної ситуації в країнах сусідах, на започаткування транскордонного проекту ДПП.

6. Масштабність інвестиційного проекту зі значними початковими капітальними вкладеннями та тривалими термінами окупності.

7. Об'єктивна необхідність у міждержавній координації політики та інституційних механізмів у сфері реалізації проектів державно-приватного партнерства [6].

8. Складність у прогнозуванні попиту на інфраструктурні послуги та страхуванні пов'язаних із цим ризиків, що може бути викликано різним рівнем соціально-економічного розвитку задіяних країн, політичною та економічною ситуацією, характером державного регулювання економіки, типом економічної політики, яку проводить країна, рівнем відкритості тощо.

Важливими передумовами реалізації транскордонних проектів державно-приватного партнерства є наступні:

1. Окрім гармонізації нормативної та регуляторної основ щодо участі приватного бізнесу в інфраструктурних секторах обох країн, необхідна також активна підтримка транскордонного співробітництва.

2. Також потрібно усунути такі бар'єри, як фінансові та адміністративні відмінності у податкових режимах, вимогах щодо страхування, валютному регулюванні. І це стосується не тільки узгодження нормативно-правового регулювання, але й синхронізації самих процесів.

3. Насамкінець, успішні проекти транскордонного співробітництва за участю приватного бізнесу вимагають співпраці на різних рівнях: урядових інституцій, бізнесу та між державою і приватним учасником. Такі формалізовані інституційні процеси допомагають знизити ризики, притаманні проектам ТКС.

Проте, державно-приватне партнерство не слід розглядати як єдино правильним підходом до розвитку інфраструктури загального користування та надання пов'язаних послуг. Понад те, не існує єдиної універсальної моделі відносин держави та приватного бізнесу у цій сфері; на її вибір впливає багато чинників, основний з яких — галузь інфраструктури. Вони є наступними.

Транспортна інфраструктура є однією з перших сфер, де було застосовано державно-приватне партнерство. Рішення застосовувати ДПП чи певну його модель частково залежатиме від прибутковості певного об'єкту інфраструктури. Традиційний підхід чи модель "Будівництво — експлуатація — передача" використовується у тому випадку, коли держава повністю фінансує інфраструктурний актив та здійснює плату за користування в

залежності від показників діяльності приватного партнера, беручи на себе ризик попиту. Існує також інший варіант, який передбачає стадію будівництва у відповідальності приватного бізнесу, а держава платитиме плату за період користування, виходячи з продуктивності приватного сектору. Тому для учасника від приватного бізнесу необхідно досягти того рівня якості, який передбачений угодою ДПП [4; 10; 11].

Щодо моделі "Проектування — будівництво — фінансування — експлуатація", то вона мала б базуватись на системі платежів за користування. Це стосується проектів, які мають довготривалу прибутковість. Приватний сектор фінансує, утримує та експлуатує автомобільні дороги, відшкодовуючи витрати на будівництво з отриманих платежів. Плата за користування може бути прямою, чи т. зв. "реальною", та непрямою, або "тіньовою". Непряма плата — це платежі, здійснювані державою, які базуються на використанні автомобільних шляхів таким чином, що ризик попиту розподіляється на користь приватного сектору, навіть якщо держава здійснює платежі протягом всього життєвого циклу інфраструктурного об'єкту. У випадку використання "реальної" плати, державний сектор передає всі ризики приватному бізнесу та не використовує державні ресурси.

У разі малих транспортних проектів, державно-приватне партнерство не рекомендоване, за винятком випадків, коли такі незначні угоди об'єднуються у більшій контракт.

Також ДПП традиційно застосовується у водопостачанні та відведенні стічних вод. Зокрема у Європейському Союзі було запроваджено високі стандарти у водній сфері, що проявилися у значних вимогах до капіталовкладень. Багато країн у цьому випадку розглядають ДПП як джерело ресурсів та досвіду щодо поводження з витратами та операційними потребами. Обґрунтування на користь вибору державно-приватного партнерства є схожим до того, яке існує в транспортній сфері та залежить від розмірів проектів, можливостей обкласти платежами кінцевих споживачів і передачі ризиків. Наразі тут спостерігається тенденція до відшкодування всіх витрат кінцевими споживачами, що стимулюватиме більш ощадливе споживання води споживачами, які прихильно ставляться до концесійної угоди у цій сфері за такої форми оплати. В той же час, держава виявляється менш пристосованою до виконання таких функцій власними можливостями [4; 6; 11].

Окрім вищезазначених інфраструктурних галузей, співпраця держави та приватного бізнесу у сфері розвитку інфраструктури загального користування та надання пов'язаних послуг також охоплює охорону здоров'я та освіту, де приватний сектор фінансує та будує інфраструктурні об'єкти в обмін на довготермінові контракти щодо їх утримання та експлуатації після завершення будівництва [11].

Також важливим об'єктом застосування механізму державно-приватного партнерства у транскордонному співробітництві виступає митна та прикордонна інфраструктура. Йдеться, насамперед, про прикордонні переходи та зони прикордонного і митного контролю, інші інфраструктурні об'єкти на кордоні, які з метою прискорення пасажиропотоку та товароруху можуть бути

спільними для обидвох країн. Проблема укладання угод ДПП (окрім законодавчого забезпечення, яке в обидвох країнах може суперечити одне одному) тут ускладнюється тією специфічною рисою такої інфраструктури, як її стратегічний і оборонний характер, що може обмежувати доступ приватних інвестицій та передачу відповідальності приватного бізнесу.

Як окрему групу проектів державно-приватного партнерства слід окреслити угоди, пов'язані із забезпеченням національної безпеки, зважаючи на специфіку сфери транскордонного співробітництва. Сюди, окрім забезпечення територіальної цілісності та недоторканості держави, також входять питання екологічної та ядерної безпеки, попередження стихійних лих та техногенних катастроф, боротьба з незаконною міграцією, незаконним обігом наркотичних засобів тощо. В даному випадку йдеться про угоди ДПП, територія дії яких поширювалася би на прикордонні території суміжних країн.

Як приклад, тут можна навести Департамент із внутрішньої безпеки США (US Department of Homeland Security (DHS)), який забезпечує утворення координаційних органів, щоб сприяти інформаційному обміну, плануванню та ситуаційній обізнаності між державою та приватним сектором. У структурі цього департаменту знаходиться Офіс інфраструктурного захисту, який працює над питаннями аналізу загрози та вразливості, координації на національному та місцевому рівнях між бізнесом і урядовими агенціями, а також зниженням ризиків функціонування об'єктів інфраструктури загального користування. Ця інституція відповідальна за координацію інформаційного обміну та співпраці між шістьма секторами: хімічний; комерційні об'єкти; небезпечне виробництво; дамби; ядерні реактори, матеріали та відходи. Зважаючи на те, що приватний бізнес присутній в більшості з них, державно-приватне партнерство розглядається як невід'ємна складова місії Офісу інфраструктурного захисту [7].

Окремо тут слід згадати проекти ДПП, які стосуються попередження стихійних лих та природних катастрофізмів, техногенних катастроф, надання невідкладної допомоги тощо. Зокрема це може стосуватися випадків, коли по лінії державного кордону, або неподалік від нього може протікати річка, яка в окремі пори року чи після значних опадів може спричинити повені, приносячи руйнування і значні матеріальні збитки та призводячи до загрози здоров'ю і життю людини. В цьому випадку об'єктом угоди державно-приватного партнерства стає система раннього сповіщення про стихійні лиха на водоймах у транскордонній зоні, яка на певних умовах передається від урядів суміжних держав до приватного оператора з метою їх розбудови, утримання та експлуатації для раннього попередження надзвичайних ситуацій природного характеру. Часто до такого виду проектів ДПП долучаються і міжнародні організації.

ВИСНОВКИ

Таким чином, державно-приватне партнерство на сьогодні розглядається як інноваційний інструмент реалізації проектів транскордонного співробітництва, які, у свою чергу, повинні стимулювати європейські інтеграційні процеси на локальному рівні та створити пе-

редумови для економічного зростання. Серед найнеобхідніших кроків для реалізації потенціалу ДПП в ТКС наступні:

- розробити стратегію розвитку транскордонної співпраці;
- узгодити законодавство у сфері державних закупівель, державно-приватного партнерства, фінансів та транскордонного співробітництва між Україною та суміжними країнами;
- створити спеціалізований орган на рівні Кабінету міністрів України, відповідальний за реалізацію проєктів ДПП на міждержавному рівні та координацію у цій сфері із закордонними партнерами;
- забезпечити необхідним рівнем повноважень органи місцевого самоврядування прикордонних територій для укладання міждержавних угод;
- законодавчо врегулювати питання доступу для приватного інвестування та передачі на певних умовах під контроль приватного бізнесу стратегічні об'єкти транскордонної інфраструктури;
- погодити питання прикордонного режиму на період будівництва та експлуатації об'єктів транскордонної інфраструктури тощо.

Література:

1. Європейська рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями від 21.05.1980 р. [Електронний ресурс] — Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_106
2. Засадко В.В. Механізми фінансування проєктів українсько-польського транскордонного співробітництва / В.В. Засадко // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект: сб. науч. тр. — Донецк: ДонНУ, 2013. — Т. 1 — С. 139—143.
3. Шилепницький П.І. Державно-приватне партнерство: за і проти / П.І. Шилепницький // Економічні науки. Серія "Економіка та менеджмент": Зб. наук. праць; Луцький національний технічний університет. — Вип. 7 (26). — Ч. 3. — Луцьк, 2010. — С. 357—368.
4. Шилепницький П.І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика: монографія / П.І. Шилепницький; Інститут регіональних досліджень НАН України. — Львів, 2011. — 455 с.
5. Шилепницький П.І. Розвиток транскордонного співробітництва як передумова європейської інтеграції України / П.І. Шилепницький // Зовнішня торгівля: право та економіка. — 2008. — № 6. — С. 47—51.
6. ASEAN public private partnership guidelines / Edited by Fauziah Zen, Michael Regan. — Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, 2014 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.eria.org/ASEAN%20PPP%20Guidelines_Full%20Report.pdf
7. Busch N.E. Public-Private Partnerships in Homeland Security: Opportunities and Challenges / N.E. Busch, A.D. Givens // Homeland Security Affairs — 2012. — № 8 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://www.hsaj.org/articles/233>
8. Fujimura M. Critical Evaluation of Cross-Border Infrastructure Projects in Asia / M. Fujimura, R. Adhikari // ADBI Working Paper. — 2010. — № 226. — 42 p.

9. Fung K.-C. Foreign Direct Investment in Cross-Border Infrastructure Projects / K.-C. Fung, A. Garcia-Herrero, F. Ng // ADBI Working Paper — 2011. — № 274. — 26 p.

10. Puga D. Agglomeration and cross-border infrastructure [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://diegopuga.org/papers/eibinfra.pdf>

11. Van der Geest W. Appropriate Financial Instruments for Public-Private Partnership to Boost Cross-Border Infrastructural Development-EU Experience / W. van der Geest, J. Nunez-Ferrer // ADBI Working Paper — 2011. — № 281. — 46 p.

References:

1. EU European (1980), "Outline Convention on Transfrontier Co-operation between Territorial Communities or Authorities", available at: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_106 (Accessed 01 June 2016).
 2. Zasadko, V.V. (2013), "Mechanism of projects' financing of the Ukrainian — Polish cross-border cooperation", Problemy razvitiya vneshneekonomicheskikh svyazey i privlecheniya innostrannykh investitsiy: regionalny aspect: sb. nauch. tr., vol. 1, pp. 139—143.
 3. Shylepnytskyi, P.I. (2010) "Public-private partnership: pros and cons", Ekonomichni nauky. Seriya "Ekonomika ta management": Zb. nauk. prats'; Lutsk National Technical University, vol. 7(26), pp. 357—368.
 4. Shylepnytskyi, P.I. (2011), Derzhavno-pryvatne partnerstvo: teoriya i praktyka [Public-private partnership: theory and practice], Institute of Regional Research of the National Academy of Sciences of Ukraine, Lviv, Ukraine.
 5. Shylepnytskyi, P.I. (2008), "Cross-border cooperation development as a precondition of the European integration of Ukraine", Zovnishnya torgivlya: pravo ta ekonomika, vol. 6, pp. 47—51.
 6. Zen, F. and Regan, M. (2014), "ASEAN public private partnership guidelines" ed. by, [Online], available at: http://www.eria.org/ASEAN%20PPP%20Guidelines_Full%20Report.pdf (Accessed 02 June 2016).
 7. Busch, N.E. and Givens, A.D. (2012), "Public-Private Partnerships in Homeland Security: Opportunities and Challenges", Homeland Security Affairs, [Online], vol. 8, available at: <https://www.hsaj.org/articles/233> (Accessed 01 June 2016).
 8. Fujimura, M. and Adhikari, R. (2010), "Critical Evaluation of Cross-Border Infrastructure Projects in Asia", ADBI Working Paper, vol. 226, Asian Development Bank Institute, Tokyo, Japan.
 9. Fung, K.-C. Garcia-Herrero, A. and Ng, F. (2011), "Foreign Direct Investment in Cross-Border Infrastructure Projects", ADBI Working Paper, vol. 274, Asian Development Bank Institute, Tokyo, Japan.
 10. Puga, D. (2008), "Agglomeration and cross-border infrastructure", [Online], available at: <http://diegopuga.org/papers/eibinfra.pdf> (Accessed 03 June 2016).
 11. Van der Geest, W. and Nunez-Ferrer, J. (2011), "Appropriate Financial Instruments for Public-Private Partnership to Boost Cross-Border Infrastructural Development-EU Experience", ADBI Working Paper, vol. 281, Asian Development Bank Institute, Tokyo, Japan.
- Стаття надійшла до редакції 07.06.2016 р.*