

УДК 330.322.16

О.В. Озерчук, ст. науковий співробітник

Науково-дослідний фінансовий інститут ДННУ «Академія фінансового управління», м. Київ, Україна

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ТА АКТИВІЗАЦІЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ**О.В. Озерчук**, ст. научный сотрудник

Научно-исследовательский финансовый институт ГУНУ «Академия финансового управления», г. Киев, Украина

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО И АКТИВИЗАЦИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В УКРАИНЕ**O.V. Ozerchuk** senior research assistant

Academy of Financial Management, Kyiv, Ukraine

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AND ACTIVATION INVESTMENT ACTIVITY IN UKRAINE

Проаналізовано світовий досвід використання механізму державно-приватного партнерства для залучення інвестицій в економіку країни, а також сучасний стан розвитку державно-приватного партнерства в Україні.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, інвестиційна діяльність, інвестиції, інфраструктура, концесія, національні проекти.

Исследованы факторы, обуславливающие необходимость коррекции налоговой политики в Украине. Разработаны рекомендации по дальнейшему реформированию налоговой системы нашего государства.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, инвестиционная деятельность, инвестиции, инфраструктура, концессия, национальные проекты.

The international experience of using public-private partnership mechanism for involving investments in the country's economy and current situation with public-private partnership in Ukraine is analysed.

Key words: public-private partnership, investment activity, investments, infrastructure, concession, national projects.

Постановка проблеми. У сучасних умовах держава, не маючи достатніх бюджетних ресурсів, не здатна самотійно забезпечити ефективне функціонування важливих інфраструктурних об'єктів та окремих галузей. Водночас для реалізації масштабних проектів у різних секторах економіки необхідні значні інвестиційні ресурси. Особливо гостро потребують інвестицій інфраструктурні галузі України – автомобільні та залізничні шляхи, морські порти, комунальне господарство, які, як правило, фінансуються за рахунок бюджетних коштів. Зазначену проблему можна вирішити не лише завдяки приватизації, а й пошуком нових форм співпраці державного та приватного секторів економіки, які не передбачають передачу державою повного права власності на об'єкт державної власності приватному сектору. В розвинених країнах, а в останні десятиліття і в країнах, що розвиваються, виникла особлива форма взаємодії держави та бізнесу, яка отримала назву публічно-приватне партнерство. У вітчизняній та російській науковій літературі використовують термін “державно-приватне партнерство” (далі – ДПП). ДПП може стати локомотивом в активізації інвестиційної діяльності в Україні.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Значний внесок у дослідження особливостей реалізації різноманітних форм державно-приватного партнерства в Україні зробили вітчизняні науковці – Т. Єфименко [1], К. Павлюк [2], І. Запатріна [3], Т. Лебеда [4], А. Павлюк, Д. Ляпін [5], О. Пильтій та інші.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на велику кількість досліджень різноманітних питань функціонування механізму державно-приватного партнерства, аспекти його впливу на активізацію інвестиційної діяльності в Україні вивчені недостатньо.

Метою статті є вивчення державно-приватного партнерства як механізму активізації інвестиційної діяльності в Україні.

Виклад основного матеріалу. ДПП є інституціональним та організаційним альянсом між державою і приватним бізнесом з метою реалізації суспільно значущих проєк-

тів у різноманітних сферах – від розвитку стратегічно важливих галузей економіки до надання суспільних послуг у масштабах країни чи її окремих територій. Світовий досвід свідчить, що проекти ДПП полегшують вихід на світові ринки капіталів, стимулюють залучення іноземних інвестицій у реальний сектор економіки.

ДПП відрізняється від інших форм співпраці держави та бізнесу такими ознаками:

- тривалі терміни дії угод між сторонами (від 10 до 50 років). Як правило, проекти створюються під конкретний об'єкт (автомагістралі, термінали, порти тощо), який має бути завершений у вказаний строк;

- фінансування проектів за рахунок ресурсів приватних інвесторів, доповнених державними коштами, спільне інвестування декількох учасників проекту;

- наявність конкуренції між потенційними учасниками проекту;

- специфічні форми розподілу відповідальності між партнерами;

- розподіл ризиків між учасниками угоди відповідно до домовленості сторін.

У світовій практиці виділяють такі принципи формування та розвитку проектів державно-приватного партнерства [6]:

- пріоритетність інтересів держави – держава виступає замовником проекту і визначає основні правила взаємодії з бізнесом;

- ефективний розподіл ризиків між сторонами – ризик має передаватись тій стороні, яка може ефективніше ним управляти;

- політична підтримка держави – існування чіткої державної політики, яка є основою для вирішення всіх спірних питань, які виникають у ході виконання проектів державно-приватного партнерства;

- прозорість – суспільство має доступ до інформації відносно їх діяльності;

- партнерський – рівноправний характер відносин між сторонами.

На думку доктора економічних наук К.В. Павлюк, зазначені принципи доцільно доповнити такими [2, с. 13]:

- гарантованість джерел ресурсів партнерів;

- економічна паритетність, що означає спрямованість ресурсів для реалізації тих проектів державно-приватного партнерства, які забезпечують максимальний економічний чи соціальний ефект;

- економічна (чи соціальна) ефективність реалізації проектів державно-приватного партнерства;

- відповідальність сторін державно-приватного партнерства за дотримання договірних засад співробітництва та досягнення її кінцевої мети;

- повнота розкриття інформації про реалізацію і наслідки державно-приватного партнерства.

Партнерство державного та приватного секторів набуває різноманітних форм відповідно до ступеня залучення приватного та державного секторів і рівня ризику, який приймають на себе сторони.

Найпоширенішою у світовій практиці є класифікація проектів, розроблена Світовим банком, згідно з якою виділяють чотири категорії ДПП: 1) контракти на управління та орендні угоди; 2) концесії; 3) проекти, які передбачають нове будівництво “під ключ”; 4) часткова приватизація активів [7, с. 46].

Під час укладання контрактів на управління чи орендних угод приватна компанія отримує об'єкт державної власності в управління чи оренду на визначений термін. При цьому інвестиції здійснює держава. За контрактом управління ризику несе держава, за орендною угодою – приватна компанія.

Концесія передбачає, що держава надає приватній компанії повноваження щодо володіння та використання об'єктом державної власності за відповідну плату з подальшим його поверненням у власність держави. Операційні та інвестиційні ризики несе приватна компанія.

При новому будівництві “під ключ” приватна компанія будує та експлуатує об'єкт протягом терміну, вказаного в контракті.

Часткова приватизація активів передбачає, що компанія купує у держави пакет акцій об'єкта державної власності (або держава у приватної компанії). При цьому держава визначає вимоги щодо обслуговування громадян та вдосконалення об'єкта державної власності.

За даними Світового банку, в країнах, що розвиваються, за період з 1990 по 2009 роки виконувалось більше 4,5 тис. проектів державно-приватного партнерства з обсягом залучених інвестицій 1,5 трлн дол США. За галузевою структурою перше місце посідають капіталоємні енергетичні проекти (електростанції, магістральні лінії електропередач, газопроводи). На другому місці транспортна інфраструктура, на третьому – телекомунікації та житлово-комунальне господарство.

Найбільш активно проекти ДПП розвиваються у Китаї, де на них припадає близько 10 % світових інвестицій.

Серед розвинених країн по реалізації проектів ДПП перше місце посідають США. За період з 1985 по 2004 роки у дорожньому господарстві було реалізовано 62 проекти ДПП із загальним обсягом інвестицій 42 млрд дол США. Також широко проекти ДПП використовуються у комунальному господарстві – їх кількість зросла з 400 у 1997 р. до 1100 у 2003 році.

Активно розвивається ДПП і в країнах Європейського Союзу, зокрема у Великій Британії, Іспанії, Італії, Франції, Португалії, Німеччині. На ці країни припадає близько 92 % укладених в ЄС угод ДПП. За період 2001-2007 роки в країнах ЄС було підписано близько 700 контрактів про ДПП на суму 67,8 млрд євро [8, с.5]. Більша частина контрактів припадає на Велику Британію, де на початок 2011 року було укладено 920 контрактів з обсягом інвестицій 72 млрд фунтів стерлінгів.

Слід зауважити, що при відборі та підготовці проектів ДПП органи державної влади повинні зосередити увагу на тих секторах економіки, в яких така взаємодія може виявитись найбільш успішною і доцільною.

Зокрема, Велика Британія зосередила проекти ДПП на таких об'єктах інфраструктури, як школи, госпіталі, тюрми, оборонні об'єкти та автомобільні дороги. У Канаді значна кількість проектів ДПП виконується у сфері енергетики, транспорту, захисту навколишнього середовища, водних ресурсів, водопостачання та водовідведення, рекреаційних об'єктів, інформаційних технологій, охорони здоров'я, освіти. Греція, Ірландія, Австралія, Іспанія реалізують проекти ДПП у транспортній галузі, зокрема, що стосується автомобільних доріг та аеропортів, і системи життєзабезпечення міст.

В Україні запровадження державно-приватного партнерства передбачено Програмою економічних реформ на 2010-2014 роки “Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава”. Крім того, розвиток ДПП для залучення інвестицій в інноваційну сферу визначено одним із основних напрямів реалізації «Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні» [9] та національних проектів.

Сьогодні в нашій державі певною мірою сформовано правові засади для розвитку ДПП. Цю сферу регулює Конституція України, Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, Закони України “Про державно-приватне партнерство”, “Про угоди про розподіл продукції”, “Про концесії”, “Про концесії на будівництво і експлуатацію автомобільних доріг”, “Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів

централізованого водо-, теплопостачання та водовідведення, що перебувають у комунальній власності”.

Крім цього, ухвалено низку нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України, положень та наказів центральних органів виконавчої влади, рішень місцевих органів виконавчої влади та місцевого самоврядування.

Проте аналіз нормативно-правової бази дає змогу зробити висновки про її складність і недосконалість, що створює ризики для ефективного використання ДПП для активізації інвестиційної діяльності.

Законом України “Про державно-приватне партнерство” визначено сфери застосування ДПП, зокрема: пошук, розвідка родовищ корисних копалин та їх видобування; виробництво, транспортування й постачання тепла та розподіл і постачання природного газу; будівництво та/або експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури; машинобудування; збір, очищення та розподілення води; охорона здоров’я; туризм, відпочинок, рекреація, культура та спорт; забезпечення функціонування зрошувальних і осушувальних систем; оброблення відходів; виробництво, розподілення та постачання електричної енергії; управління нерухомістю; інші сфери діяльності, крім видів господарської діяльності, які відповідно до закону дозволяється здійснювати виключно державним підприємствам, установам та організаціям.

Слід зауважити, що зазначений Закон не включив високотехнологічні інновації, розвиток яких є основним стратегічним завданням згідно з програмними документами, до сфер застосування ДПП. Водночас цей нормативний акт не забороняє використання таких партнерських відносин в інноваційній сфері.

На нашу думку, Законом України “Про державно-приватне партнерство” визначено занадто велику кількість сфер застосування ДПП. Світовий досвід показує, що, як правило, держава визначає обмежену кількість сфер і форм реалізації ДПП, що дозволяє ефективно використати державні ресурси та спрямувати їх на вирішення стратегічно важливих та найбільш гострих проблем. У більшості випадків механізм ДПП використовувався в країнах Європи саме для створення інфраструктурних об’єктів. Наприклад, у Фінляндії таким чином були побудовані центральні автошляхи, в Португалії – реконструйовані аеропорти та регіональні шляхи, у Франції – оновлено мережі водопостачання та побудовані швидкісні автомагістралі. У країнах із невисоким рівнем соціально-економічного розвитку проекти ДПП реалізуються, насамперед, у сферах транспортної інфраструктури та комунального господарства на основі договорів концесії [5].

Тому, враховуючи досвід зарубіжних країн і фінансові можливості держави, в Україні доцільно зосередитись на реалізації проектів ДПП у кількох ключових сферах, а саме: житлово-комунальне господарство, розвідка, пошук і видобуток корисних копалин, розбудова транспортної інфраструктури.

За даними Світового банку, в Україні у 1992-2011 рр. реалізовано 40 проектів ДПП, з яких 23 – у сфері енергетики, 14 – у сфері телекомунікацій, 1 – у галузі транспорту, 2 – з вдосконалення водопостачання та каналізації, із загальним обсягом інвестицій – 12,13 млрд дол США, з яких 10,88 млрд дол США інвестовано в проекти з розвитку телекомунікацій [10].

ДПП в Україні, згідно з законодавством, може реалізовуватись за допомогою укладання договорів про (1) концесію; (2) спільну діяльність; (3) інші договори.

У міжнародній практиці найбільш поширеною контрактною формою партнерства державного і приватного секторів, що використовується при реалізації масштабних проектів, вважається концесія.

В Україні інститут концесії запроваджено з 1999 р. з прийняттям Закону «Про концесії», а у 2003 р. відповідні норми були закріплені в Господарському кодексі України. Проте за весь період дії Закону в нашій державі було укладено незначну кількість договорів, з них договори концесії на будівництво автомобільних доріг Львів-Краковець та Львів-Броди.

Загальна кошторисна вартість будівництва дороги Львів-Краковець становила 1635,0 млрд грн, з яких 60 % повинно було фінансуватись за рахунок коштів концесіонера, 40 % – за рахунок коштів концесіодавця (Мінтранс, Укравтодор). Фактично за 8 років (з 1999 по 2008 роки) вартість виконаних робіт становила 37 млн грн, з яких концесіонером витрачено 7,3 млн грн, Укравтодором – 29,6 млн грн. Таким чином, приватний інвестор не виконав взяті на себе зобов'язання.

Концесійна угода щодо будівництва автомобільної дороги Львів-Броди була укладена в 2002 році. Вартість будівництва визначена в сумі 2,7 млрд грн, з яких за рахунок коштів концесіонера мало бути профінансовано 79 % вартості, за рахунок концесіодавця – 21 %. На кінець 2008 року концесіонером було погоджено місце розташування зазначеної автомобільної дороги та виконано проектні роботи на суму 2,4 млн грн [5, с. 4].

Зазначені концесійні угоди внаслідок їх невиконання було розірвано у судовому порядку.

Концесійні угоди почали також використовуватись і в інших сферах економіки. Так, у 2011 році передано корпорації “ДТЕК” у концесію державні підприємства вугледобувної галузі “Ровенькиантрацит” та “Свердловантрацит”. Запланований обсяг капітальних інвестицій у ДП “Ровенькиантрацит” у 2012-2016 роках становить майже 3 млрд грн, у ДП “Свердловантрацит” – 2,7 млрд грн [11].

Наведене свідчить, що в Україні державно-приватне партнерство у формі концесії не набуло свого розвитку.

Певною мірою розвитку ДПП в Україні сприяли підготовка та проведення Євро-2012. З проектів ДПП, реалізованих у процесі підготовки і проведення Євро-2012, переважна частина стосувалася розбудови та модернізації спортивної і транспортної інфраструктури. Зокрема, у Харківській області від приватних партнерів залучено 288,9 млн дол США в межах договору ДПП для реконструкції стадіону «Металіст» та інших об'єктів ФК «Металіст» (30 % приватних інвестицій холдингу DCH), реконструкції терміналів та благоустрою Міжнародного аеропорту «Харків» (проект ДПП з часткою приватного партнера – холдингу DCH близько 50 %), розбудови Дитячо-юнацької футбольної академії, сучасної спортивної бази для прийому учасників чемпіонату та вболівальників, будівництва готелів [12].

Водночас протягом підготовки і проведення в Україні Євро-2012 не було реалізовано головного завдання у цій сфері – забезпечення фінансування 48 % витрат, передбачених Державною цільовою програмою підготовки, та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу за рахунок приватного капіталу та надання, тим самим потужного імпульсу активізації розвитку ДПП на наступні роки. Фактично більше 80 % витрат було профінансовано з державного та місцевих бюджетів [13].

Основними причинами цього є:

– Нестабільність і недосконалість вітчизняної законодавчої бази, що обмежує інституційні можливості ДПП, підвищує рівень ризику інвестицій, ускладнює процеси гарантування та дотримання умов договорів сторонами ДПП та економічної безпеки співробітництва у межах ДПП.

Так, за 2009-2012 рр. в Україні прийнято 18 законодавчих і нормативно-розпорядчих актів, які змінюють умови укладення договорів та реалізацію ДПП. За та-

ких обставин потенційні партнери ДПП не можуть реально оцінювати ризики та переваги ДПП на довгострокову перспективу.

– Відсутність уніфікованого прозорого механізму планування співробітництва у межах ДПП; визначення і представлення єдиного переліку потенційних об'єктів ДПП, уніфікованих правил розроблення проектної документації; єдиних стандартів оголошення і проведення конкурсів відповідальними за налагодження ДПП органами державного управління та їх структурними підрозділами.

– Неефективність стимулів для партнерів ДПП, неповне висвітлення переваг ДПП, недовіра приватних партнерів до влади, відсутність державних гарантій у процесі реалізації договорів ДПП.

Світовий досвід доводить, що чим менше економічно розвинена країна, чим слабше й заплутаніше правове та інституційне середовище, тим більше значної підтримки з боку держави потребує реалізація проектів ДПП. Це обумовлено тим, що по-перше, подібні країни не можуть собі дозволити перекладати всі витрати на модернізацію інфраструктури у сфері життєзабезпечення на населення та бізнес унаслідок неспроможності останніх нести подібні витрати. По-друге, недосконалий інвестиційний клімат, правове та інституційне середовище значно підвищує ризики реалізації подібних проектів і, відповідно, вартість залучення капіталу, що в окремих випадках робить недоцільним їхню реалізацію. Наприклад, Індія передбачає державне фінансування проектів ДПП на рівні 70 % їх вартості, Російська Федерація – на рівні 50 % [3, с. 11].

У нашій державі рівень державної підтримки ДПП не визначено, оскільки відсутній досвід реалізації таких проектів і, відповідно, наукові дослідження з цього питання.

Найбільш розповсюдженими у світовій практиці формами державної підтримки в сфері ДПП є: 1) пряма бюджетна підтримка (часткове фінансування заходів проекту, погашення відсотків за кредитами, надання основних засобів, землі); 2) податкові канікули; 3) надання державних і місцевих гарантій; 4) залучення державою чи органами місцевого самоврядування кредитів від іноземних держав, банків і МФО; 5) гарантування державного замовлення на певні товари/ послуги; 6) гарантії відшкодування збитків приватних партнерів; 7) гарантування державою проектних ризиків у разі змін більших, ніж очікувані в інфляції, обмінному курсі, відсоткових ставок за кредитами, цін на енергоресурси.

В Україні законодавчо передбачено, що державна підтримка здійснення ДПП надається завдяки державним і місцевим гарантіям; фінансування здійснення заходів (програм) за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів та інших джерел згідно із загальнодержавними та місцевими програмами; в інших формах згідно із законом.

Крім того, Бюджетним кодексом України передбачено надання субвенцій на виконання інвестиційних програм (проектів) з державного бюджету місцевим бюджетам. Зазначені субвенції можна розглядати як участь держави у проектах ДПП.

Особливістю сьогодення є широке використання ДПП у сферах традиційної державної відповідальності – об'єктах загального користування (громадський транспорт, комунальна інфраструктура, соціальна інфраструктура, об'єкти культури, історичні пам'ятки тощо) і суспільних послугах (ремонт, реконструкція та утримання об'єктів загального користування, прибирання території, житлово-комунальне господарство, освіта, охорона здоров'я тощо).

З метою забезпечення ефективного використання інвестиційних ресурсів держави, сприяння залученню інвесторів до реалізації пріоритетних для держави проектів, прискорення відновлення економіки та переходу до її сталого зростання в Україні було визначено пріоритетні напрями соціально-економічного та культурного розвитку країни, а саме: «Нова енергія», «Нова якість життя», «Нова інфраструктура», «Олімпійська надія – 2022».

Фінансове забезпечення реалізації національних проектів в Україні має поєднувати бюджетні кошти і кошти приватних вітчизняних та іноземних інвесторів, а також залучення коштів міжнародних організацій, призначених на підтримку структурних реформ в Україні.

Значного поширення у міжнародній практиці набуло розроблення національних проектів як інвестиційних проектів державного значення. Наприклад, у Китаї реалізовувалися великі інвестиційні проекти, такі як: «Проект передачі електроенергії із Заходу на Схід» (116 млрд юанів), «Проект транспортування природного газу із Заходу на Схід» (300 млрд юанів) і «Проект відведення води з Півдня на Північ» (156 млрд юанів).

В Ірландії діє національний План розвитку на 2007-2013 рр. «Ірландія, що змінюється. Краща якість життя для всіх». Загальний бюджет плану становить 184 млрд євро. План містить основні перспективні напрямки інвестування коштів, а також проекти, які підтримуються приватними компаніями й міжнародними фондами.

В Індії реалізуються такі національні проекти, як: «Національний проект органічного сільського господарства», «Національний проект розвитку сільських закладів охорони здоров'я», «Національний проект розвитку автомобільних доріг». Національні проекти в Індії визначають певні умови участі для зацікавлених компаній, містять переліки конкретних об'єктів, планові терміни виконання робіт, вартість робіт тощо.

Національні проекти також реалізовувались і в Російській Федерації з 2006 по 2008 рр. у сфері охорони здоров'я, освіти, доступного житла, розвитку АПК.

Щодо реалізації національних проектів в Україні слід зазначити, що сьогодні практично реалізується лише 3 з 16. Зокрема, це національні проекти «Нове життя», «LNG Україна», «Відкритий світ».

Так, національним проектом «Нове життя» передбачено створення 27 регіональних перинатальних центрів і забезпечення їх сучасним обладнанням. У межах проекту в 2011-2012 роках відкрито 9 перинатальних центрів. За цей період на реалізацію проекту з державного бюджету перераховано 412,8 млн грн, на 2013 рік заплановано видатки в сумі 341,4 млн грн. Загальна вартість проекту оцінюється в 1,6 млрд грн, з яких за рахунок державного бюджету планується профінансувати 1,1 млрд грн.

Вартість національного проекту «LNG Україна» орієнтовно оцінена в 8 млрд грн. Підписані угоди про створення консорціуму інвесторів національного проекту «LNG Україна» та розміщення мобільної плавучої платформи для прийому зрідженого природного газу неподалік порту «Южний» в Одеській області [14].

Зауважимо, що згідно з законодавством України техніко-економічне обґрунтування національних проектів розробляється за рахунок бюджетних коштів. У 2010-2011 роках на розроблення техніко-економічного обґрунтування 11 національних проектів використано кошти державного бюджету у сумі 120 млн грн. Крім того, держава взяла на себе зобов'язання щодо виділення земельних ділянок, усунення регуляторних перешкод тощо.

Законодавчо передбачено, що національним проектам може надаватись державна підтримка, зокрема у формі: надання державних гарантій; компенсації державою відсотків за кредитами, залученими для реалізації національних проектів. Держава також може брати участь в реалізації національних проектів на умовах державно-приватного партнерства [15].

Форма надання державної підтримки національному проекту визначається Кабінетом Міністрів України. Аналіз прийнятих Урядом нормативно-правових актів щодо національних проектів свідчить, що жоден з 7 проектів (по яких затверджено техніко-економічне обґрунтування) не планується реалізувати на засадах державно-приватного партнерства. Так, по 3 проектах («LNG Україна», «Повітряний експрес», «Олімпійська надія - 2022») передбачена державна підтримка у вигляді державних гарантій; по проє-

кту “Чисте місто” – укладання інвестиційного договору; по проекту “Вчасна допомога” – фінансування здійснюється за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів; по проекту “Село майбутнього” – передбачена державна підтримка у вигляді дотації та часткового відшкодування з бюджету вартості робіт.

Таким чином, у фінансуванні національних проектів переважають бюджетні кошти, що ставить під сумнів їх успішну реалізацію, зважаючи на обмеженість фінансових ресурсів держави.

Крім того, Державне агентство з інвестицій та управління національними проектами України переважно зосереджувалось на залученні іноземних інвестицій в реалізацію національних проектів, про що свідчить кількість проведених агентством роуд-шоу¹: турне 1 – Лондон, Відень, Франкфурт-на-Майні, Мадрид; турне 2 – Нью-Йорк, Х'юстон, Чикаго, Вашингтон; турне 3 – Ель-Кувейт, Стамбул, Абу-Дабі; турне 4 – Токіо, Осака, Сеул, Шанхай.

На нашу думку, доцільно зосередитись на пошуку внутрішніх інвесторів для реалізації національних проектів і використанні механізмів державно-приватного партнерства для залучення інвестицій.

Зауважимо, що окремі національні проекти дублюють державні цільові програми, якими також передбачено фінансування заходів за рахунок коштів державного бюджету. Так, національний проект “Якісна вода” дублює Загальнодержавну програму “Питна вода України” на 2011-2020 роки; національний проект “Доступне житло” – Державну цільову соціально-економічну програму будівництва (придбання) доступного житла на 2010-2017 роки; національний проект “Енергія природи” – Комплексну програму будівництва вітрових електростанцій та Державну цільову економічну програму енергоефективності і розвитку сфери виробництва енергоносіїв з відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива на 2010-2015 роки; національний проект “Нове життя” – Державну програму “Репродуктивне здоров'я нації” на період до 2015 року”.

Унаслідок дублювання національними проектами окремих загальнодержавних програм бюджетні кошти розпорошуються по різних бюджетних програмах і головних розпорядниках, що не сприяє їх зосередженню та раціональному використанню на досягнення визначених цілей та успішній реалізації як національних проектів, так і загальнодержавних бюджетних програм.

Вітчизняні науковці [4, с. 57] вважають, що Україна не має суттєвих позитивних здобутків щодо співробітництва держави з приватним бізнесом задля суспільних інтересів. Нечисленні випадки такої взаємодії є невдалими і носять виражений негативний характер, викриваючи антагонізм у відносинах як держави і бізнесу, так і населення і бізнесу, дискримінуючи саму ідею державно-приватного партнерства у суспільстві. Найбільш яскраво це проявляється у соціально-орієнтованих сферах суспільного життя, зокрема, житлово-комунальне господарство (централізоване водо-, теплопостачання і водовідведення), охорона здоров'я, інфраструктура (дороги, залізниці, аеропорти, трубопровідні мережі), які традиційно утримуються за рахунок бюджету. Ці сфери є найменш привабливими для приватного інвестора через: а) пряме регулювання їх діяльності з боку відповідних органів центральної/місцевої влади, у тому числі – тарифне регулювання; б) низький рівень життя та платоспроможності населення.

Економічний ефект для суспільства від партнерств держави і приватного сектора полягає в тому, що воно одержує якісніші суспільні блага і послуги при зменшенні ви-

¹ Роуд-шоу – це серія зустрічей з потенційними інвесторами та аналітиками в найбільших фінансових центрах світу з метою інформування потенційних інвесторів. На захід було запрошено представників бізнес-еліти, політичних та громадських діячів країни. Цілі заходу, представлення презентації про інвестиційний клімат, інвестиційне законодавство України, а також презентація національних проектів України.

трат. Партнерства сприяють розвитку ринкових відносин, приватної ініціативи і приватного підприємництва.

Об'єднання фінансових ресурсів державного і приватного сектору дозволяє ефектніше вирішувати економічні і соціальні завдання. Причому, від такого об'єднання у формі ДПП вииграють і бізнес і держава. Зрештою це служить підвищенню якості життя населення і посиленню конкурентоспроможності економіки.

Партнерство бізнесу і влади дозволяє істотно збільшити шанси на успіх при реалізації крупних проектів. Об'єднання ресурсів і справедливий розподіл ризиків між сторонами партнерства дозволяють активно залучати інвестиції для реалізації суспільно і соціально значущих проектів, знижувати фінансове навантаження на платників податку і надає можливість доведення коштів до кінцевих споживачів.

Проблемами, які перешкоджають розвитку державно-приватного партнерства в Україні, є: 1) відсутність досвідчених кадрів, які могли б рухати державно-приватне партнерство – як з боку бізнесу, так і держави; 2) відсутність проектів, привабливих і відповідних до вимог банків (bankable projects); 3) неготовність приватного сектору: мала кількість приватних операторів у невеликій кількості секторів; 4) неготовність органів влади до партнерських відносин і реалізації проектів державно-приватного партнерства; 5) прогалини й обмеження законодавства (зокрема, концесійного) і недолік правозастосовної практики; 6) недостатня регіональна активність в ініціюванні проектів, так їх виконанні; 7) неготовність інвестувати в довгострокові проекти; 8) відсутність податкових і митних пільг для реалізації проектів ДПП, що знижує їхню привабливість для приватних партнерів за наявності таких пільг для інших форм державного стимулювання інвестиційної діяльності; 9) відсутність гарантії отримання приватним партнером від органів виконавчої влади або органів місцевого самоврядування дозвільних документів та погоджень, необхідних для виконання умов договору, у тому числі отримання права користуватися земельною ділянкою, необхідною для виконання умов договору.

Варто зазначити, що успішний розвиток ДПП як інструменту активізації інвестиційної діяльності та залучення приватних інвестицій у стратегічно важливі для держави сфери можливий лише за умови, коли буде забезпечено баланс інтересів держави і приватного інвестора.

Висновки і пропозиції. Світовий досвід доводить, що використання механізмів державно-приватного партнерства є дієвим механізмом залучення інвестиційних ресурсів задля реалізації як національних проектів, так і модернізації місцевої інфраструктури. До того ж успішне впровадження проектів ДПП можливо лише за умов стабільної політичної ситуації в країні; запровадження режиму найбільшого сприяння приватному партнеру, введення податкових пільг, надання гарантій збереження інвестицій та приватної власності; обговорення та моніторингу проектів за участю громадських організацій тощо.

Україна поки що знаходиться на початковій стадії розвитку державно-приватного партнерства та використання його у фінансуванні масштабних державних проектів.

Для практичного запровадження основних форм ДПП з метою залучення приватних інвестиційних ресурсів необхідне проведення цілеспрямованої послідовної державної політики розвитку ДПП. Вона має бути спрямована на формування сприятливого економічного та управлінського середовища для розроблення й реалізації проектів ДПП, зокрема: вдосконалення нормативно-правової бази регулювання механізмів ДПП та інституційного забезпечення розвитку ДПП; підвищення гарантій захисту інтересів державних і приватних партнерів ДПП у процесі розроблення, затвердження та реалізації проектів; запровадження публічного контролю за виконанням договірних зобов'язань усіма учасниками-партнерами.

На наш погляд, для успішної реалізації механізмів ДПП необхідно створити єдиний загальнодержавний банк даних проектів ДПП і забезпечити їх постійний моніторинг. Також доцільно ухвалити Концепцію та Стратегію розвитку державно-приватного партнерства в Україні, на основі яких розробити чіткий план дій щодо впровадження ДПП.

Список використаних джерел

1. Єфименко Т. І. Формування конкурентоспроможної податкової системи як чинник розвитку державно-приватного партнерства в Україні / Т. І. Єфименко // Науковий вісник нац. університету Державної податкової служби України (Економіка і право). – 2009. – № 1 (44). – С. 18-23.
2. Павлюк К. В. Сутність і роль державно-приватного партнерства в соціально-економічному розвитку держави / К. В. Павлюк, С. М. Павлюк // Наукові праці КНТУ. Економічні науки. – 2010. – Вип. 17. – С. 10-19.
3. Запатріна І. В. Розвиток державної підтримки публічно-приватного партнерства в Україні / І. В. Запатріна // Економіка і прогнозування. – 2011. – № 3. – С. 9-24.
4. Запатріна І. Державно-приватне партнерство як фактор економічного зростання та проблеми його розвитку в Україні / І. Запатріна, Т. Лебеда // Економіст. – 2011. – № 3. – С. 52-58.
5. Павлюк А. Щодо розвитку державно-приватного партнерства як механізму активізації інвестиційної діяльності в Україні : аналітична доповідь [Електронний ресурс] / А. Павлюк, Д. Ляпін. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/816/>.
6. Матеріали представництва ООН в Україні з питань розвитку державно-приватного партнерства в житлово-комунальній сфері економіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.un.org.ua/ua>.
7. Варнавский В. Государственно-частное партнерство: некоторые вопросы теории и практики / В. Варнавский // Мировая экономика и международные отношения. – 2011. – № 9. – С. 41-50.
8. Hall D. PPPs in the EU – a critical appraisal. Material of ASPE conference. – 2008. – p. 1-33.
9. Про затвердження Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні : Постанова Кабінету Міністрів України від 02.02.2011 № 389 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/389-2011-%D0%BF>.
10. Private Participation in Infrastructure Projects Database [Electronic resource]. – Access mode : <http://ppi.worldbank.org/index.aspx>.
11. Механізми державно-приватного партнерства впроваджуються у вугільній галузі Луганщини [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/en/publish/article?art_id=244830510&cat_id=244277216.
12. Група DCH взяла на себе низку зобов'язань з підготовки Харкова до Євро-2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.dch.com.ua/ua/euro2012>.
13. Напрями розвитку державно-приватного партнерства у реалізації потенціалу Євро-2012" [Електронний ресурс] : аналітична записка. – Режим доступу : www.niss.gov.ua/articles/1059.
14. «LNG термінал» – морський термінал з прийому зрідженого газу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrproject.gov.ua/node/27>.
15. Про затвердження Положення про проекти із пріоритетних напрямів соціально-економічного та культурного розвитку (національні проекти) [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України від 08.12.2010 № 1255. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1255-2010-%D0%BF>.