

Диха М. В.

кандидат економічних наук, доцент

Хмельницький національний університет

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ФОРМА ВЗАЄМОДІЇ ДЕРЖАВИ ТА БІЗНЕСУ

Реалізація масштабних модернізаційних проектів у різних секторах економіки потребує значних інвестиційних ресурсів, яких держава самостійно не здатна забезпечити. Тому особливої актуальності сьогодні набуває об'єднання активів держави з інвестиційними, управлінськими та іншими ресурсами приватного сектора як інституційний інструмент оновлення суспільного виробництва, модернізації технічно відсталої та зношеної інфраструктури (зокрема, автомобільних та залізничних доріг, систем централізованого тепло-, водопостачання та водовідведення), які потребують значних фінансових вкладень та застосування новітніх технологій.

Одним із ключових механізмів реалізації політики модернізації економіки України, вирішення важливих соціально-економічних проблем є державно-приватне партнерство (ДПП). Висока ефективність ДПП як форми взаємодії держави та бізнесу доведена досвідом багатьох країн світу. За останні роки питання запровадження інституту державно-приватного партнерства стало одним із головних пріоритетів урядових стратегічних програм розвитку, індикатором успішної взаємодії бізнесу та структур державної влади, альтернативним способом відновлення та модернізації національної економіки.

Широке запровадження ДПП передбачено Програмою економічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» [2]. Розвиток ДПП для залучення інвестицій визначено одним із основних напрямів реалізації Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні [1] та Національних проектів.

Після прийняття закону про ДПП органи влади регіонального та місцевого рівня також активізували роботу щодо формування організаційних засад розвитку ДПП: розробляються та приймаються місцеві програми розвитку ДПП, формуються бази інвестиційних проектів. Певну роботу щодо інформаційно-методичної підтримки ДПП в Україні поводять громадські організації у взаємодії з органами влади та за фінансової і організаційної підтримки Агентства США з міжнародного розвитку (USAID). Зокрема, вони організовують навчально-методичні семінари, розповсюджують інформаційно-аналітичні та методичні матеріали щодо підготовки проектів ДПП тощо.

За даними Світового банку щодо проектів ДПП у сфері інфраструктури в Україні протягом 1992–2011 років було реалізовано 25 проектів, в які інвестовано 12 млн. дол. США, з них: близько 11,5 млн. дол. США – у сфері телекомунікацій (табл. 1).

Таблиця 1

Проекти ДПП в Україні в 1992–2011 роках

Сфера реалізації проекту	Кількість проектів, одиниць	Обсяг інвестицій, млн. дол. США
Енергетика	12	225
Телекомунікації	10	11416
Транспорт	1	130
Водопостачання та каналізація	2	202
Всього	25	11973

Джерело: за даними [5].

До складу проектів ДПП, згідно методології Світового банку, включено проекти, що реалізуються на основі договорів управління, оренди, концесії, продажу активів. При цьому, проект вважається ДПП, якщо участь приватного партнера в його реалізації становить не менше 25%, а в проекті продажу активів – хоча б 5% акцій належать приватним власникам. Такий підхід до розуміння ДПП не відповідає вимогам українського законодавства, згідно якого, зокрема, об'єкти ДПП не можуть бути приватизовані протягом усього строку дії угоди, об'єктами ДПП не можуть бути об'єкти, відносно яких прийнято рішення про приватизацію. Таким чином, наведені дані моніторингу Світового банку не можна вважати ілюстрацією реального стану розвитку ДПП в Україні. Між тим,

офіційна систематизована інформація щодо ДПП в Україні відсутня. Загалом слід констатувати, що практичне застосування ДПП не набуло достатнього розвитку в Україні.

Найпоширенішою формою ДПП є концесійні договори. Створена в Україні законодавча база в цілому забезпечує регламентування та регулювання концесійної діяльності. За оцінками європейських експертів, Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» є одним з найкращих в Європі у цій сфері. Проте, на сьогодні в Україні немає жодного діючого концесійного договору в сфері автомобільних шляхів. Оформлені договори концесії на будівництво автомобільних доріг: Львів–Краковець [4] та Львів–Броди [3] внаслідок фактичного невиконання умов концесійних договорів в судовому порядку були розірвані. Невідповідність умов концесійного договору умовам національного законодавства внаслідок змін у національному законодавстві про концесії та невиконання умов договору концесії стали причиною розірвання договору концесії Львів–Краковець; неспроможність приватного партнера виконати свої концесійні зобов'язання – причиною розірвання договору концесії Львів–Броди.

При доволі значних потенційних можливостях для запровадження концесійних проектів ДПП у сфері автомобільних доріг інвестиційні пропозиції щодо будівництва автошляхів, які розміщено на офіційному сайті Укравтодору, скоріше виконують функцію інформації про наміри. Тендерний конкурс за розробленими проектами не оголошено через непогодження з боку Міністерства інфраструктури України з аргументацією, що держава не може гарантувати необхідне завантаження концесійних автошляхів для покриття платою за проїзд вартості будівництва та/або експлуатації автомобільної дороги, а це призводить до ризиків для Державного бюджету. Інші моделі відшкодування повної чи часткової вартості концесіонеру не опрацьовуються.

Аналізуючи сфери застосування публічно-приватного партнерства в окремих країнах зазначимо, що у процесі відбору та підготовки проектів публічно-приватного партнерства органи державної влади повинні звертати

увагу на ті сектори економіки, в яких така взаємодія може виявитись найбільш успішною і доцільною. Зокрема: Великобританія зосередила проекти ДПП на об'єктах інфраструктури у сфері освіти та охорони здоров'я, на оборонних об'єктах і в сфері автомобільних доріг; Канада значну кількість проектів ДПП виконує в таких сферах, як енергетика, транспорт, захист навколишнього середовища, водні ресурси, водопостачання та водовідведення, рекреаційні об'єкти, інформаційні технології, охорона здоров'я, освіта; Австралія в якості пріоритетних напрямків для ДПП визначила транспорт і системи життєзабезпечення міст; Нідерланди застосовують механізм ДПП в громадському житловому секторі та системах життєзабезпечення міст; США переважно виконують проекти ДПП, які об'єднують природоохоронну діяльність, життєзабезпечення сільських населених пунктів. Існує значний досвід реалізації проектів ДПП у сферах водопостачання та водовідведення, управління твердими побутовими відходами, екотуризму та рекреаційній галузі.

Таким чином, враховуючи світовий досвід і фінансові можливості держави, в Україні для забезпечення ефективного запровадження механізму ДПП доцільно зосередитись на реалізації проектів ДПП в кількох ключових сферах виключно на договірних засадах.

Успішний розвиток ДПП як механізму активізації інвестиційної діяльності та залучення приватних інвестицій у стратегічно важливі для держави сфери можливий лише за умови забезпечення балансу інтересів держави і приватного інвестора. Правова форма здійснення ДПП повинна забезпечити для інвестора привабливість, безпеку вкладення коштів в державну власність і реалізувати основну мету проекту, тобто розвивати ту сферу, яка стратегічно важлива для держави. Для цього держава повинна сприймати приватного інвестора як рівноправного партнера. Вимагаючи від нього виконання передбачених угодою зобов'язань; держава має, зі свого боку, гарантувати виконання власних зобов'язань в повному обсязі.

Література

1. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні» від 2 лютого 2011 р. № 389. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/389-2011-p>
2. Програма економічних реформ на 2010–2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава». Комітет з економічних реформ при Президентові України. Версія для обговорення, 2 червня 2010 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.pravda.com.ua/files/O/9/programa_reform.pdf.
3. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про надання ВАТ «Виробничо-наукова компанія «Розточчя СТ» концесії на будівництво та експлуатацію автомагістралі «Львів–Броди» від 16.11.2002 р. № 658-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/658-2002-p>
4. Указ Президента України «Про концесію на будівництво та експлуатацію нової автомобільної дороги Львів–Краковець» від 4 липня 1998 р. № 739/98. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/739/98>
5. Ukraine – Private Infrastructure Projects – The World Bank & PPIAF [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreCountry.aspx?countryID=97