

І.К. Чукаєва,
д. е. н., г.н.с.,
ДП «Інститут економіки та
прогнозування НАН України»

И.К. Чукаева
д.э.н., г.н.с.
ГП «Институт экономики и
прогнозирования НАН Украины»

I.K. Chukaeva
PhD, g.n.s.
Institute of Economics and Forecasting
National Academy of Sciences of Ukraine

**ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО – СУЧАСНИЙ МЕХАНІЗМ
ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ ДО ІНФРАСТРУКТУРНИХ ГАЛУЗЕЙ
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО – СОВРЕМЕННЫЙ
МЕХАНИЗМ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В
ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОТРАСЛИ
PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP – MODERN MECHANISMS FOR
ATTRACTING INVESTMENTS IN INFRASTRUCTURE INDUSTRIES**

Анотація. У статті проаналізовано світовий досвід реалізації інфраструктурних проєктів з використанням державно-приватного партнерства. Розглянуто можливості використання різних механізмів державно-приватного партнерства для реалізації транспортних інфраструктурних проєктів.

Ключові слова: інфраструктура, механізми, державно-приватне партнерство, світовий досвід, транспорт.

Аннотация. В статье проанализирован мировой опыт реализации инфраструктурных проектов с использованием государственно-частного партнерства. Рассмотрены возможности использования различных механизмов государственно-частного партнерства для реализации транспортных инфраструктурных проектов.

Ключевые слова: инфраструктура, механизмы, государственно-частное партнерство, мировой опыт, транспорт.

Summary. The article discusses the world experience in implementing infrastructure projects using public-private partnerships. The possibilities of using various public-private partnership mechanisms for the implementation of transport infrastructure projects.

Keywords: infrastructure, mechanisms of state-private partnership, global experience, transport.

Постановка проблеми. Нерозвиненість інфраструктури - основне гальмо розвитку економіки. Модернізувати інфраструктурні галузі можна різними шляхами, але механізми державно-приватного партнерства (ДПП) одні з найефективніших.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед західних та вітчизняних вчених, які розробляли проблеми державно-приватних партнерств можна назвати С. Брю, М.Хаммамі, Т. Тер-Мінасяна, Х.Маркуса, Р.Даніеля, Ф. Говард, Т.Паппу, О. Міщук, О. Моліну.

У той же час, питання застосування механізмів державно-приватного партнерства які б забезпечували активізацію ефективного розвитку інфраструктурних галузей потребують додаткових досліджень

Формулювання цілей статті. Метою статті є аналіз основних механізмів державно-приватного партнерства для обґрунтування можливостей їх ефективного застосування для галузей виробничої інфраструктури.

Виклад основного матеріалу дослідження. Прийняті в світовій практиці класифікації виділяють наступні механізми ДПП [1]:

1. Контракти, як адміністративний договір, що укладається між державою і приватною фірмою на здійснення певних суспільно необхідних і корисних видів діяльності. Найбільш поширеними в практиці ДПП вважаються контракти на виконання робіт, надання громадських

послуг, управління, постачання продукції для державних потреб, надання технічної допомоги.

2. Оренда в її традиційній формі (договору оренди) та у формі лізингу. Особливість орендних відносин між владними структурами та приватним бізнесом полягає в тому, що на певних умовах договором відбувається передача приватному партнеру державного або муніципального майна у тимчасове користування і за певну плату.

У разі договору лізингу лізингоодержувач завжди має право викупити державне або муніципальне майно.

3. Концесія (концесійна угода) - специфічна форма відносин між державою і приватним партнером, яка отримує все більше поширення. Її особливість полягає в тому, що держава в рамках партнерських відносин, залишаючись повноправним власником майна, що є предметом концесійної угоди, уповноважує приватного партнера виконувати протягом певного терміну функції, які обумовлюються в угоді і наділяє його з цією метою відповідними правами, необхідними для забезпечення нормального функціонування об'єкта концесії.

За користування державною або муніципальною власністю концесіонер вносить плату на умовах, обумовлених в концесійній угоді. Право ж власності на вироблену по концесії продукцію передається концесіонеру.

У світовій практиці концесійні контракти реалізуються за допомогою різних механізмів - BOT, BTO, BOOT, ROT, BOMT, BOO, DBOOT і інших. Відрізняються вони від кількості наданих приватному партнеру прав щодо власності державно-приватного партнерства.

4. Угоди про розподіл продукції. Ця форма партнерських відносин між державою і приватним бізнесом нагадує традиційну концесію, але все ж таки відрізняється від неї. Відмінності полягають перш за все в різній конфігурації відносин власності між державою і приватним партнером. Якщо в концесії, як уже згадувалося, концесіонеру на правах власності

належить вся випущена продукція, то в угодах про розподіл продукції партнеру держави належить тільки її частину. Умови і порядок розподілу продукції між державою та інвестором визначаються в спеціальній угоді.

5. Спільні підприємства - поширена форма партнерства держави і приватного бізнесу. Залежно від структури і характеру спільного капіталу вони можуть бути або акціонерними товариствами (АТ), або спільними підприємствами з пайовою участю сторін. Як акціонери в АТ можуть виступати органи держави і приватні інвестори.
6. Контракти життєвого циклу. Західні країни розглядають контракти життєвого циклу (LifeCycleContracts / LCC) як різновид концесій. Бізнес-партнер отримує щорічний прибуток тільки в тому випадку, якщо він підтримує інфраструктурний об'єкт на певному рівні. Контрактна модель КЖЦ дозволяє держзамовнику перекласти всі проектні, будівельні та експлуатаційні ризики на приватну сторону, сконцентруватися лише на основних параметрах об'єкта і контролі досягнення заданих параметрів.

Тим самим після введення об'єкта в експлуатацію тягар утримання повністю лежить на приватній стороні. Обсяг поточних витрат залежить від того, наскільки якісно виконавці виконали роботи з проектування та будівництва, тобто стимулюється підвищення якості робіт на всіх стадіях проекту [2].

Необхідно підкреслити, що при виборі певного механізму ДПП слід виходити з того, про який інфраструктурний об'єкт йдеться. Оскільки далеко не всі об'єкти можуть бути приватизовані і, навпаки, далеко не всі об'єкти, перебуваючи в публічній власності, можуть бути настільки ж ефективні, що і при залученні приватного сектора.

Аналіз зарубіжного досвіду використання проектів ДПП показав, що в кожній країні є своя найбільш пріоритетна галузь по використанню ДПП.

Так, в США такою галуззю є автодороги, в Великобританії - охорона здоров'я та освіта, в Німеччині - освіта, в Італії, Канаді та Франції - охорона здоров'я [3].

У країнах з перехідною економікою - країни Центральної і Східної Європи (Болгарія, Чехія, Угорщина, Хорватія, Польща, Румунія, Україна) такі галузі як охорона здоров'я та освіта знаходяться вже далеко не на 1-му місці. По застосуванню ДПП - лідирують автодороги, будівництво мостів і тунелів, легкого наземного метро, аеропорти. У країнах з перехідною економікою їм приділяється увага в першу чергу, в них вкладаються кошти [4].

Таким чином, проекти в сфері транспортної інфраструктури займають значну частку в проектах державно-приватного партнерства в країнах з перехідною економікою.

Цікавими є дані про те, які механізми ДПП, використовуються в галузях інфраструктури, в тому числі в сфері транспортної інфраструктури (табл.1) [5].

Таблиця 1. Механізми реалізації проектів ДПП в галузях інфраструктури

	Всього проекти, од	частка, %	Проекти транспорту, од	частка, %
ВСЬОГО	5 314	100%	1 397	100%
Концесії	1 306	25%	795	57%
BROT	725	14%	463	33%
RLT	61	1%	50	4%
ROT	520	10%	282	20%
Приватизація	722	14%	69	5%
Повна	175	3%	12	1%
Часткова	547	10%	57	4%
Проекты нового будівництва	3 029	57%	449	32%
BLT	15	0%	3	0%
BOT	1 434	27%	426	30%
BOO	882	17%	8	1%
Коммерсант	645	12	12	1%
Аренда	53	1	0	0%
Контракты на управління та аренда	257	5%	84	6%
Аренда	102	2%	31	2%
Контракты на управління	155	3%	53	4%

Дані табл. 1 показують, що такі механізми ДПП, як концесії і BOT, є найбільш придатними для розвитку об'єктів транспортної інфраструктури, виходячи зі світової практики. При цьому тенденції застосування певних механізмів ДПП мають виражену галузеву специфіку (табл. 2) [6]

Більше 80% проектів ДПП в сфері транспорту реалізуються відповідно до трьох типів ДПП: BROT (33%), ROT (20%), а також BOT (30%) для проектів нового будівництва. Зокрема, для дорожнього господарства частка підтипів BROT, ROT, і BOT становить в сукупності 94%.

Таблиця 2. Механізми ГЧП в разрезе отраслей транспорта

	Аеро- порты	Частка, %	Залізниця	Частка, %	Авто- дороги	Частка, %	Порти	Частка, %
ВСЬОГО	148	100%	121	100%	744	100%	386	100%
Концесії, из них:	74	50%	66	55%	473	64%	183	47%
<i>BROT</i>	53	36%	14	12%	345	46%	51	13%
<i>RLT</i>	5	3%	16	13%	0	0%	30	8%
<i>ROT</i>	16	11%	36	30%	128	17%	102	26%
Приватизація из них:	19	13%	10	8%	19	3%	21	5%
<i>Повна</i>	4	3%	2	2%	0	0%	6	2%
<i>Часткова</i>	15	10%	8	7%	19	3%	15	4%
Проекты нового будівництва из них	35	24%	33	27%	225	30%	157	41%
<i>BLT</i>	0	0%	1	1%	0	0%	2	1%
<i>BOT</i>	31	21%	30	25%	225	30%	141	37%
<i>BOO</i>	1	1%	1	1%	0	0%	6	2%
<i>Коммерсант</i>	3	2%	1	1%	0	0%	8	2%
<i>Аренда</i>	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Контракты на управління аренду	20	14%	12	10%	27	4%	25	6%

Таким чином можна зробити висновок, що концесії і контракти життєвого циклу найкращим чином підходять для залучення позабюджетних інвестицій в інфраструктурні галузі, що обумовлено наступними причинами:

- угоди носять довгостроковий характер, що дозволяє сторонам здійснювати планування на тривалі часові періоди (державі - здійснювати планування економічного розвитку, приватному партнеру - здійснювати довгострокові інвестиції з високим ступенем надійності);

- приватний партнер має достатню свободу в прийнятті управлінських і господарських рішень, а також отримує можливість інвестувати кошти в гарантовані державою проекти і отримувати стабільний дохід протягом тривалого проміжку часу;
- приватній стороні передаються тільки права володіння і користування об'єктом державної власності, і держава має досить важелів впливу на приватного партнера при порушенні ним умов угоди;
- держава отримує від приватної сторони передові методи управління, а також можливість застосовувати більш ефективні і сучасні технічні рішення з боку забудовника, і, як наслідок, підвищення якості послуг;
- держава частково знімає з себе ризики функціонування інфраструктурних об'єктів, а також ризики перевищення кошторисної вартості будівництва, найбільш характерні для інфраструктурних об'єктів;
- інвестор зацікавлений в дотриманні термінів будівництва об'єктів, оскільки від цього залежить повернення інвестицій, що також важливо для держави, для якої затримка термінів несе значні негативні соціально-економічні ефекти;
- також передбачається, що в концесійній схемі присутні значні стимули щодо зниження фактичної вартості будівництва внаслідок конкуренції серед учасників конкурсу.

ЛІТЕРАТУРА

1. Private Participation in infrastructure Projects Database// The World Bank Group – The Public-Private infrastructure. Advisory Facility July 2008 – <http://ppi.Wordbank.org>
2. Шарингер Л. Новая модель инвестиционного партнерства государства и частного сектора / Мир перемен. 2004. - N 2. - С. 13.
3. Рожкова С. Анализ мирового опыта использования государственно-частного партнерства в различных отраслях экономики / С. Рожкова //

Рынок ценных бумаг №1, 2008 [Электронный ресурс] - Режим доступа
<http://www.rcb.ru/rsb/2008-01/8902>

4. Айрапетян М.С. Зарубежный опыт использования государственно-частного партнерства / М. С. Айрапетян // Аналитическая записка опубликована на официальном сайте Государственной Думы РФ. [Электронный ресурс] – Режим доступа:
<http://wbase.duma.gov.ru:8080/law?d&nd=981605628&m ark=r981605004/>
5. “Report” World Bank PPI Database, 2015. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ppi.worldbank.org/explore/Report.aspx?mode=1>
6. “Report” World Bank PPI Database, 2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ppi.worldbank.org/explore/Report.aspx?mode=1>