

Нахкур Тоомас Феліксович

Міжрегіональна академія управління персоналом,

аспірант кафедри публічного адміністрування

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ЗАСІБ РЕАЛІЗАЦІЇ ДОДАТКОВИХ ПЕРЕВАГ ЩОДО ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ У БУДІВНИЦТВО

На сьогодні, в Україні ще не створена міцна законодавча база для державно-приватного партнерства, що, певною мірою, є недоліком і ставить певні завдання для науковців. Можливості державно-приватного партнерства і застосування нових фінансових інструментів сприяють реалізації додаткових переваг, зокрема, щодо залучення інвестицій, у вигляді пайових внесків. Такі форми надходження інвестицій дозволяють уникнути надмірного витратного навантаження на бюджети усіх рівнів [1, с. 117].

Проекти державно-приватного партнерства гнучкіші - вони дозволяють індивідуально домовлятися про цінову політику (стягнута ціна може бути і нижче витрат, якщо це буде компенсовано за рахунок бюджету, ця ціна може бути диференційована по категоріям користувачів) і розміщенні конкретних об'єктів [2, с. 184]. Разом із цим, механізм державно-приватного партнерства характеризується довгостроковою консолідацією фінансових, майнових, організаційно-управлінських та інших матеріальних і нематеріальних ресурсів держави і приватного партнера, розмежуванням відповідальності між партнерами, в тому числі, із управління ризиками, що його метою є досягнення коопераційного, системного, соціально-економічного ефектів, у вигляді створення, модернізації, обслуговування, та експлуатації публічних сервісно-інфраструктурних об'єктів чи надання послуг [3, с. 265, 266].

Підходи до розуміння економічної сутності державно-приватних угод детально розглянуті в роботах Гітмана Л.Дж., Варнавського В.Г. [4], Павлюка К.В. [5], та ін. Вивченню наслідків державно-приватного партнерства, а, зокрема, його ризиків, присвячено роботи Брайловського І.А. [6; 7]. За критерієм власності, трактування категорії державно-приватного партнерства відбувається по-різному. В одних випадках, партнерство держави та бізнесу розглядається як форма непрямой приватизації [8], в інших випадках - партнерство перебуває на межі державного та приватного секторів, не виступаючи ні приватизованою, ні державною формами власності [9]. Тобто, можна зробити висновок, що, в цілому, державно-приватне партнерство – домовленість між державною і приватною структурами про спільну реалізацію суспільно-значущих проектів ефективнішим способом і за нижчою вартістю, ніж держава може здійснювати самостійно. Ми погоджуємося із думкою В. Г. Варнавського, який стверджує, що державно-приватне партнерство «дозволяє реалізувати потенціал приватно підприємницької ініціативи, з одного боку, і зберегти контрольні функції держави в соціально-значимих секторах економіки – з іншого» [4, с. 34-37].

У проектах державно-приватного партнерства право власності зберігається за державою, а міра участі бізнесу, у спільних із державою проектах, залежить від обраної форми партнерства. Державно-приватне партнерство держави й будівельних компаній, корпоративного і акціонерного типів, розглядається, як у вузькому, так і в широкому сенсах. У вузькому сенсі, під державно-приватним партнерством розуміється - взаємодія бізнесу і влади, в процесі реалізації соціально значущих проектів, що мають загальнодержавне значення [5, с. 10]. У широкому сенсі, під державно-приватним партнерством розуміють офіційну конструктивну взаємодію влади і бізнесу не тільки в економіці, але і в політиці, культурі, науці.

За кордоном, існують різні схеми спільного інвестування. Дуже широко застосовується схема консорціуму. Багато комунальних систем, доріг, громадських будівель, за кордоном, споруджуються, або реконструюються, приватними інвесторами, які і експлуатують ці системи. У цьому випадку, приватний капітал інвестується в соціально значущі об'єкти, що зводяться за участю бюджетних коштів. Така схема була застосована при будівництві метро в Нью-Йорку, аеропорту в Афінах і в ряді інших великих проектів в Європі, Японії, США. Широке застосування принципи державно-приватного партнерства знайшли в Великобританії і Німеччині з 1990-х рр. Елементи такого способу застосовувалися і в Росії, наприклад при будівництві об'єктів зимової Олімпіади 2014 року, в Сочі. За кордоном, також, поширені кілька варіантів застосування державно-приватного партнерства в інвестиційній сфері. При взаємодії за схемою *build - operate – transfer* приватна компанія вкладає кошти в будівництво об'єкта, а після закінчення будівництва, експлуатує об'єкт, на правах оренди, або концесії. Інший варіант схеми носить назву *build-own - operate – transfer*, що при ньому об'єкт, після будівництва, знаходиться не в оренді, а у власності інвестора. У цьому випадку, інвестори, також, отримують виключні права на часткове використання будівельних об'єктів, наприклад на експлуатацію будівель і споруд протягом певного терміну з подальшою передачею їх муніципалітету. При використанні схеми *build-own-operate* об'єкт не передається муніципалітету, а залишається у власності інвестора, який сплачує податки та інші платежі. Зобов'язання інвестора, за змістом управління об'єктом, конкретніше обумовлюються при схемі *build - operate - maintain-transfer*. Схема *buy- build - operate* передбачає приватизацію державної, або муніципальної, власності, із зобов'язанням здійснити реконструкцію, або розширення, існуючого об'єкта. У цьому випадку, об'єкт назад державі не передається і термін експлуатації приватною компанією не обмежується. При включенні етапу проектування в аналізовані процеси партнерства з'являються

додатково варіанти державно-приватного партнерства, наприклад *design- build – finance - operate*. В останньому випадку, приватний партнер фінансує проектування, будівництво та експлуатацію об'єкта, а муніципальні кошти є допоміжними. У державно-приватному партнерстві, як за кордоном, так і в Україні, важливу роль відіграють великі будівельні компанії. Вони можуть застосовувати такий механізм державного управління інвестиціями як *рефінансування* - участь підрядника в інвестуванні споруджуваного об'єкта і далі в експлуатації, з пропорційним розподілом прибутку від функціонування майбутнього об'єкта, що на нашу думку, практично, відповідає схемі *design-build – finance – operate*. Основні характеристики кожної із вищезазначених схем державно-приватного партнерства, що можуть бути використані при розробці державної політики регулювання інвестиційної діяльності в будівництві, наведені у таблиці 1.

Таблиця 1.

Схеми державно-приватного партнерства у будівництві щодо державної політики регулювання інвестиційної діяльності в будівництві

Схема державно- приватного партнерства	Характеристика державної політики регулювання інвестиційної діяльності в будівництві
build - operate – transfer	Інфраструктурний об'єкт створюється за рахунок концесіонера, який, після завершення будівництва, отримує право експлуатації збудованого об'єкта протягом строку, достатнього для забезпечення окупності вкладених коштів. Після закінчення цього терміну, об'єкт повертається державі. Концесіонер отримує право використовувати, але не володіти об'єктом, що його власником залишається держава
build-own - operate – transfer	Приватний партнер отримує право не лише на використання, а й володіння об'єктом, протягом строку, визначеного угодою, що після закінчення його він передається назад, у державну власність
build-own-operate	Збудований об'єкт, після закінчення строку угоди, не передають у державну власність, а залишають у розпорядженні інвестора

build - operate - maintain-transfer	Передбачається додаткова відповідальність приватного партнера за утримання і поточний ремонт збудованих ним інфраструктурних об'єктів
design- build – finance - operate	Встановлюється відповідальність приватного партнера не лише за будівництво інфраструктурного об'єкта, а й за його проектування

Джерело: складено та узагальнено автором на основі [1; 2; 3].

Список використаної літератури:

1. Блихарский Б. «Частно-государственное партнерство: Польский опыт» / Б. Блихарский // Бизнесинформ. - 2010. - № 5(1). - -129. С
2. Шлафман Н.Л. «Механізми регулювання розвитку підприємницького сектору» / Н.Л. Шлафман. -Херсон: ХНТУ, ІПРЕЕД НАН України, 2010. - 284 с.
3. Бондаренко Д.С. «Адміністративно-правовий статус суб'єктів публічної адміністрації у сфері державно-приватного партнерства за законодавством України» / Д.С. Бондаренко // Актуальні проблеми держави і права. 2014. вип. 72.-С.351-358. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdp_2014_72_53.
4. Варнавский В.Г. «Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски» / В.Г. Варнавский. - М.: Наука, 2005. - 315 с
5. Павлюк К.В. «Сутність і роль державно-приватного партнерства в соціально-економічному розвитку держави» / К.В. Павлюк, С.М. Павлюк // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. - 2010. - вип. 17.г - С. 10-19.
6. Брайловський І.А. «Засоби зниження наслідків ризиків державно-приватного партнерства» / І.А. Брайловський // Економіка та держава. - 2013.- № 9. - С. 26-28.

7. Брайловський І. А. «Класифікація ризиків державно-приватного партнерства» / І.А. Брайловський // Економіка та держава. - 2013. - №1 (121).- С. 15-19.

8. Public-Private Partnership: Financing a Common Wealth.- Wash., 1985. – P. 67.

9. Gerrand, M. B. What are Public-Private Partnership, and how do they differ from Privatization/ M. B. Gerrand // Finance and Development. – 2001. – Vol.38. – № 3. – 35 p