

Київський національний торговельно-економічний університет
Кафедра публічного управління та адміністрування

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**«ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО У ПУБЛІЧНОМУ
СЕКТОРІ ЕКОНОМІКИ»**

Студентки ІІ курсу,
5М групи заочної форми
навчання
факультету економіки,
менеджменту та психології
спеціальності 281 «Публічне
управління та
адміністрування»

(підпис студента)

Сич
Іванни
Григорівни

Кандидат економічних наук,
доцент кафедри економічної
теорії та конкурентної
політики

(підпис керівника)

Хрустальова
Вікторія
Вікторівна

Гарант освітньої програми
Доктор наук з державного
управління,
професор кафедри
публічного управління та
адміністрування

(підпис керівника)

Орлова
Наталія
Сергіївна

Київ 2018

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. Теоретичні засади функціонування державно-приватного партнерства.....	6
1.1. Сутність та необхідність інституту державно-приватного партнерства у публічному секторі економіки.....	6
1.2. Форми та моделі державно-приватного партнерства.....	12
1.3. Сфери застосування та реалізації державно-приватного партнерства	24
Висновки до розділу 1.....	30
РОЗДІЛ 2. Функціонування інституту державно-приватного партнерства у публічному секторі економіки України.	31
2.1. Аналіз законодавчої бази щодо функціонування державно-приватного партнерства в Україні.....	31
2.2. Практика реалізації форм державно-приватного партнерства у публічному секторі України.....	35
2.3. Проблеми функціонування інституту державно-приватного партнерства в Україні.....	41
Висновки до розділу 2.....	45
РОЗДІЛ 3. Основні напрямки розвитку та вдосконалення функціонування інституту державно-приватного партнерства в Україні	46
3.1. Досвід найкращих світових практик впровадження державно-приватного партнерства у публічному секторі економіки	46
3.2. Основні напрями вдосконалення державно-приватного партнерства, як елемента підвищення ефективності функціонування публічного сектора економіки в Україні.....	53
Висновки до розділу 3.....	58
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	59
СПИСОК ВИКРОИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	68
ДОДАТКИ	75

ВСТУП

Актуальність теми. На сьогодні інструментом підвищення ефективності взаємодії держави та бізнесу є державно-приватне партнерство (далі – ДПП). Воно виступає як інвестиційний механізм та як ефективна модель управління економікою, яка з одного боку скорочує та оптимізує витрати бюджету, а з іншого підвищує якість управління об'єктами інфраструктури. Державно-приватне партнерство являється основним механізмом у реалізації політики модернізації економіки України та вирішенні соціально-економічних проблем, його висока ефективність, як форми взаємодії держави та бізнесу доведена досвідом багатьох країн світу. Механізм ДПП включає в себе спільну відповідальність держави, громади і бізнесу за розвиток секторів, що мають пріоритетне значення для розвитку публічного сектора економіки. В першу чергу, йдеться про реалізацію інфраструктурних проектів, модернізацію сфери ЖКГ (водопостачання, водовідведення, утилізація сміття), житлового будівництва. Також, потужний потенціал ДПП існує й у сфері розвитку енергетики, інноваційного та венчурного підприємництва, формування регіональної інформаційної та освітньої систем.

Державно-приватне партнерство визначено одним із ключових механізмів модернізації економіки України та у розвитку публічного сектора економіки.

На сьогодні інвестиційні проекти, що базуються на державно-приватному партнерстві, набувають особливого значення: будівництво інфраструктурних об'єктів на даній основі стало основою антикризових програм більшості розвинених країн. Для залучення приватного капіталу, управлінського досвіду та сучасних технологій для вирішення економічних і соціальних потреб державі необхідно сформувати особливий економічний і організаційно-правовий механізм, який би забезпечував зацікавленість приватних інвесторів у співпраці, підвищував гарантії успішної реалізації проектів та знижував сукупні витрати і виробничі ризики. Тому вдосконалення теоретичних основ і практичного механізму реалізації державно-приватного партнерства є важливим завданням для країни. На зараз великою проблемою, яка виникає в ході залучення приватних

інвесторів до реалізації проектів ДПП, виступає необхідність узгодження інтересів всіх учасників проекту на всіх рівнях реалізації проектів, політична нестабільність та недосконала законодавча база. Вивченню організаційно-економічних аспектів взаємодії держави і бізнесу в різних галузях економіки, займалися такі українські науковці: Шилепницький П. І., Горожанкіна М. Є , Тофанюк О. В., Чалий О. Г. та інші.

Мета і завдання. Метою роботи є визначення напрямів вдосконалення механізму державно-приватного партнерства в публічному секторі економіки, визначення ролі і функцій державного і приватних секторів, з'ясування особливостей та принципи взаємодії цих сторін та аналіз регулювання процесів партнерства на всіх стадіях його здійснення.

Завдання дослідження. Реалізація поставленої мети зумовлює необхідність вирішення таких завдань, як:

1. Дослідити сутність та необхідність функціонування інституту державно-приватного партнерства.
2. Виділити форми та види реалізації державно-приватного партнерства та сфери його застосування.
3. Проаналізувати законодавчу базу реалізації проектів ДПП та з'ясувати проблем, що виникають у процесі реалізації ДПП.
4. Аналіз світового досвіду впровадження механізму ДПП.
5. Запропонувати рекомендації по вдосконаленню механізму реалізації проектів ДПП.

Об'єктом дослідження є процес створення і реалізації проектів державно-приватного партнерства.

Предметом дослідження є методи підвищення розвитку державно-приватного партнерства у публічному секторі економіки.

Методи дослідження. При вирішенні поставлених завдань були застосовані методи експертного, статистичного і порівняльного аналізів, табличні і графічні прийоми візуалізації даних.

Інформаційною базою дослідження є нормативно-правові документи щодо впровадження та реалізації механізму державно-приватного партнерства та збори праці відомих українських та зарубіжних науковців.

Основні положення випускної кваліфікаційної роботи відображені у статті: Сич І.Г. «Формування та розвиток державно-приватного партнерства в Україні» / І.Г. Сич //Управління та адміністрування: зб. наук. ст. студ. У 66 заоч. форми навч. / відп. ред. Н.Л. Новікова – Ч. 1 – Київ: Київ. нац. торг.- екон. ун-т, 2018. – с. 310-314.

Структура роботи. Структуру дипломної роботи визначила мета та завдання дослідження. Робота об'ємом 78 сторінок, складається із вступу, трьох розділів, висновку, списку використаної літератури та додатків. Загальний обсяг дипломної роботи становить 66 сторінок друкованого тексту, включає 6 таблиць та 3 додатки.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

1.1. Сутність та необхідність інституту державно-приватного партнерства у публічному секторі економіки

Розвиток державно-приватного партнерства згадується в історії ще задовго до нашого часу. Так, у історичних дослідженнях та свідцтвах можна виділити три етапи процесу формування механізму ДПП:

- 1) античний світ з містами-державами (до народження і розпаду імперій);
- 2) середні століття (епоха географічних відкриттів);
- 3) та новий час.

Як свідчать історичні факти фінансова система держави, яка відрізнялася від приватної тим, що, в основному, поповнювалася за рахунок податків та зборів, не мала внутрішньої конкуренції, а також не передбачала постановку масштабних довгострокових цілей, унаслідок чого спостерігалось постійне збільшення витрат, за які розплачувалися наступні покоління. До перших документально зафіксованих прикладів правового регулювання взаємодії держави і приватних осіб можна віднести згадки укладення про оренду, кредит і аналог концесії, які можна знайти в законах Хаммурапі XVIII ст до н.е. Землі, які воїни отримували від царя, могли ними передаватися по спадку по чоловічій лінії, але були невідчужуваними [25 с. 167].

У Древній Греції елементи ДПП можна зустріти в принципах оренди суспільних земель, що належали державі, а також територіальним общинам від десяти років до спадкової оренди, – можна назвати прикладами моделі ДПП. Держава розробляла механізми залучення засобів приватних осіб до реалізації державних проектів, оскільки доходи від воєн і податки не покривали всіх сум державних витрат.

Ще одним історичним прикладом може служити функціонування в Афінах в IV ст до н.е.. Лавріонських срібних копалень. Вони належали державі, яка

здавала їх в розробку приватним підприємцям за певну плату. Крім того, здійснювалася здача в оренду і іншого державного майна(земельних площ, копалинь і засобів водного транспорту) [6].

Існував і такий різновид взаємодії держави з приватними особами як мито (на Русі) і відкуп (у Древньому Ірані – VI століття до н.е.), в Древній Греції і Древньому Римі (IV століття до н. е.). Держава передавала свої функції по збору податків і інших державних доходів в приватні руки. В середні віки відкупи були поширені ще більш: відомі приклади їх у Франції, в Голландії, Іспанії і Англії, в Ірані і Індії. У Італії і США відкупи зберігалися до початку XX століття. У Франції вироблявся збір податків компаніями відкупників [54].

Щодо України, формування розвитку ДПП бере свій початок з XIX століття, так у 1865 р. було розроблено проект водогону, який через брак коштів держава вирішила передати згідно з договором про передачу господарських об'єктів у тимчасову експлуатацію приватній особі (концесійна угода). Згодом відповідний договір було укладено у 1870 р.. У 1885 р. було оголошено конкурс на будівництво міської залізниці, в якому переміг проект приватного підприємця, який на основі цього проекту побудував 24 версти залізничних колій та експлуатував їх 45 років, віддаючи частину своїх прибутків місту. Поступово у 1926 р. розвивались такі угоди, які діяли на основі договору між державою та іноземними фірмами. На той час налічувалось 117 таких угод, які охоплювали підприємства, що мали чисельність працюючих понад 18 тис. осіб. Реалізація державно-приватних договорів XIX століття виявилась успішною та створила основу для сучасної взаємодії держави та приватних осіб у публічному секторі [52].

Механізми розвитку та вдосконалення взаємодії держави і бізнесу в публічному секторі економіки, вивчали такі вчені, як Шилепницький П. І., Горожанкіна М. Є , Тофанюк О. В., Чалий О. Г. та інші.

Як визначав Шилепницький П. І. показники ефективності реалізації проектів державно-приватного партнерства є життєво необхідними на всіх етапах їх життєвого циклу , починаючи з проектної стадії і закінчуючи аналізом

результатів, оскільки вони дають можливість отримати відповідь на питання про доцільність використання такого підходу, вибрати ту модель ДПП, яка найбільше підходить до умов, що склались (ресурсний потенціал, бюджетні обмеження, законодавче забезпечення процесу тощо), враховувати зміни в середовищі господарювання і приймати відповідні управлінські рішення, що впливатимуть на хід реалізації проекту ДПП [56]. У своїй праці Горожанкіна М. Є визначає, що для ефективного розвитку національної моделі державно-приватного партнерства потрібно створити систему інституцій для забезпечення проектів партнерства та посилити контроль з боку громадянського суспільства в особі незалежних експертів; здійснювати моніторинг виконання проектів на всіх етапах та рівнях на підставі розроблення відповідних стандартів оцінки їх ефективності, зниження ризиків та запобігання їм та підвищувати ступень довіри з боку інвестора шляхом реального захисту прав власності економічних суб'єктів та створення умов щодо зростання їхніх доходів [5].

На думку вчених Тофанюка О. В. і Чалого О. Г, державно-приватне партнерство має бути спрямоване на посилення інституційної основи з метою залучення фірм, громадян та їх об'єднань до місцевого чи регіонального економічного розвитку.

Щодо сучасного стану розвитку публічного сектора економіки, необхідно сказати, що він потребує нових моделей та механізмів, які б забезпечували стабільне економічне та соціальне зростання країни. Досягти підвищення рівня конкурентоспроможності та економічного зростання можливо через розвиток ключових елементів публічного сектора економіки та інфраструктури, адже інфраструктура є обов'язковим компонентом будь-якої економічної системи, тому ефективний розвиток будь-якої країни неможливий без розвиненої інфраструктури. При вирішенні сучасних проблем розвитку ДПП у публічному секторі економіки місцева влада стикається з багатьма проблемами, серед яких на першому місці знаходиться обмеженість ресурсів, а на другому зношеність інфраструктурних складових. З одного боку, підприємства інфраструктурних галузей часто не можуть бути приватизовані через їх економічну та соціально-

політичну значущість для міста, проте, з іншого боку, в місцевому бюджеті немає достатніх коштів, що дозволили б забезпечити належне функціонування цих об'єктів. В результаті чого відбувається посилення інтересу до приватних підприємств з боку держави з точки зору використання їх потенціалу для фінансування, створення та реалізації спеціальних проектів, спрямованих на розвиток економіки країни [8, с. 59].

На сьогодні державно-приватне партнерство визнається як ключовий елемент побудови ефективної системи розвитку публічного сектора економіки країни, залучення інвесторів, розвитку інфраструктури та покращення рівня життя населення в цілому.

Метою державно–приватного партнерства є поєднання найкращих сторін публічного, приватного та громадських секторів з метою розв'язання суспільних проблем на основі взаємної вигоди. Головними рисами ДПП, що відрізняють його проекти від інших форм відносин держави і приватного сектору, є те що:

- угоди мають досить тривалий термін;
- проекти створюються під конкретний об'єкт, який має бути завершений до певного терміну;
- поділяється ризик між учасниками угоди;
- форми розподілу відповідальності між партнерами полягають у тому, що держава визначає цілі проекту, регулює вартісні та якісні параметри, здійснює моніторинг за реалізацією проектів, а приватний партнер здійснює оперативну діяльність – розроблення, фінансування, будівництво та експлуатацію;
- фінансування відбувається за рахунок приватних інвестицій, доповненими державними фінансовими ресурсами, або спільне фінансування декількома учасниками.

Процес створення та реалізації ДПП ґрунтується на таких принципах:

- рівність перед Законом державних та приватних партнерів. Полягає у тому, що для кожного з партнерів мають застосовуватись однакові правила та порядок урегулювання правовідносин;

- заборона будь якої дискримінації прав державних чи приватних партнерів. Цей принцип передбачає рівність усіх економічних агентів у доступі до послуг, що надаються в сфері публічного управління;
- узгодження інтересів державних та приватних партнерів з метою отримання взаємної вигоди;
- незмінність протягом усього строку дії договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства;
- справедливий розподіл між державним та приватним партнерами ризиків, що пов'язанні з виконанням договору.

Об'єктами ДПП можуть бути існуючі об'єкти, що перебувають у державній або комунальній власності та створюванні або придбані об'єкти в результаті виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства.

Термін «державно-приватне партнерство» вказує на те, що одним із партнерів є держава, а інша сторона ДПП – приватний партнер. Держава виконує функцію перерозподілу доходу, бере на себе зобов'язання щодо вирішення проблем пов'язаних із соціальним страхуванням, соціальне забезпеченням, утриманням працівників охорони здоров'я, освіти та володіє правом примусу розпоряджаючись силовими структурами, що має великий вплив на добробут, свободу та права громадян, таким чином можна зробити висновок, що для держави властиві сильні зв'язки, які сформувалися в особливий ресурс – владу. Її діяльність полягає в управлінні спільними справами, виробленні норм, правил поведінки та забезпечення дотримання цих правил. У зв'язку з цим на державу, як на суб'єкт влади, у сфері ДПП покладено такі функції, як визначення цілей розвитку ДПП у країні, розроблення концепції, стратегії, прогнозів, програм розвитку ДПП, а також функції регулювання та контролю. З іншого боку виступає приватний партнер (одна або декілька осіб), метою якого є отримання прибутку та володіння часткою на ринку. Приватний партнер що займається бізнесом має велике значення для економіки країни, адже сприяє процесам приватизації, стимулюванню розвитку конкуренції та забезпеченню додаткових робочих місць

[33, с. 22]. Отже проаналізувавши дві сторони можна сказати, що до основних переваг, які отримує держава від партнерства з приватним сектором є: більш швидка реалізація інфраструктурних проектів за рахунок залучених коштів приватного інвестора, передання частини ризиків приватному сектору, зняття проекту з балансу держави, стимулювання розвитку інновації через конкуренцію, запозичення у приватного сектору найкращих практик управління власністю та оптимізацію структури управління. Переваги, що отримує приватний сектор, це доступ до закритих сфер економіки (транспортна інфраструктура, енергетика, житлово-комунальне господарство та ін.), отримання кредитів під проект від вітчизняних та іноземних фінансових установ на основі державних гарантій, сприяння з органами влади щодо питань отримання ліцензій, дозволів, висновків наглядових органів та підвищення статусу проекту за рахунок участі у ньому держави [33, с. 36].

На сьогодні управління державою є досить складним процесом, публічна влада не справляється із завданнями, які повинна розв'язувати, тому розвиток публічно-приватного партнерства має важливе місце у розвитку сучасної економіки. При цьому, що кожна із сторін ДПП має власні інтереси та ресурси поєднання яких сприяє більш повній реалізації властивих державі та приватному секторі функцій, що забезпечує досягненню суспільних цілей та отримання прибутку.

Для міст така форма співпраці дозволяє модернізувати інфраструктуру галузі міського господарства із мінімальним залученням власних чи бюджетних коштів. При цьому об'єкти модернізації та новостворені об'єкти залишаються у комунальній власності. Для приватного партнера така форма співпраці, по-перше, дозволяє працювати на попередньо недоступному ринку, по-друге, отримувати прибуток від управління модернізованими об'єктами житлово-комунального господарства. Саме тому приватний інвестор зацікавлений у використанні найбільш ефективних технологій та в ефективному управлінні майном [53, с. 334].

1.2. Форми та моделі державно-приватного партнерства

Світовий досвід партнерства державного та приватного бізнесу має досить велику історію. Переглянемо основні найпоширеніші моделі у світовій практиці.

Отже, у світовій практиці найпоширенішою є така класифікація типів державно-приватного партнерства (таблиця 1.1).

Таблиця 1.1

Класифікація типів державно-приватного партнерства

Тип ДПП	Сутність
Будуй-володій-експлуатуй (Build-Own-Operate)	приватний партнер будує та експлуатує об'єкти чи надає суспільні послуги без передачі права власності державному сектору
Будуй-експлуатуй-передавай (Build-Operate-Transfer)	приватний партнер будує об'єкти відповідно до специфікацій, узгоджених із державним агентством, експлуатує їх протягом певного періоду часу і потім передає державі
Купуй-будуй-експлуатуй (Buy-Build-Operate)	уряд продає наявний об'єкт підприємству приватного сектору, який потім робить відновлення чи розширення, необхідні для його більш ефективної експлуатації з точки зору витрат
Проектуй-будуй-експлуатуй (Design-Build-Operate)	приватний партнер проектує, будує та експлуатує державні об'єкти з правом власності в державному секторі
Будуй-розвивай-експлуатуй (Build-Develop-Operate)	приватний партнер бере в лізинг чи купує наявний об'єкт у державного агентства, інвестує власний капітал для модернізації

Також слід зазначити, що у міжнародній практиці відсутня єдина класифікація форм ДПП. Кожна зацікавлена сторона ділить моделі ДПП за ознаками, що сприяють спрощенню процедури ідентифікації моделі та роботи з нею. Національна рада з питань ДПП США пропонує класифікацію за ознакою цілеспрямованості формування партнерських відносин (таблиця 1.2):

Таблиця 1.2

Класифікація ДПП за ознакою цілеспрямованості формування партнерських відносин

- Партнерства, створені з метою якнайшвидшої реалізації пріоритетних інфраструктурних проектів і тому сформовані відповідно до процедури пакетного тендера.
- Партнерства, сформовані для залучення управлінської експертизи приватного партнера для реалізації великих і складних програм.
- Партнерства, пріоритетною метою яких є залучення нових технологій, розроблених у

приватному секторі.
- Партнерства, які дозволяють і заохочують розвиток створеної інфраструктури приватним партнером, його власність на споруджений об'єкт і відповідно управління ним та іншим капіталом.

А Світовий банк поділяє моделі ДПП за ступенем участі приватного сектору (таблиця 1.3).

Таблиця 1.3

Класифікація ДПП за ступенем участі приватного сектору

- Контракти на управління та лізингу (Management and Lease Contracts) – приватний сектор бере на себе відповідальність за здійснення управління проектом протягом терміну, обумовленого в договорі, але при цьому об'єкт залишається у власності держави, за якою також залишається право прийняття інвестиційних рішень.
- Концесії (Concessions) – приватний партнер зобов'язується здійснювати управління проектом у межах договірної періоду, протягом якого на приватного партнера також покладається значний ризик, пов'язаний з інвестиційним вкладенням капіталу.
- «Проекти зеленого поля» (Greenfield Projects) – приватний партнер самостійно або спільно з державою будує і експлуатує новостворений об'єкт у межах терміну, зазначеного в контракті. Продаж активів (Divestitures) – приватний сектор купує частину об'єкта в державного сектору через розміщення вільних коштів у купівлю акції або через програми приватизації, що надають право власності на об'єкти.
- Продаж активів (Divestitures) – приватний сектор купує частину об'єкта в державного сектору через розміщення вільних коштів у купівлю акцій або через програми приватизації, що надають право власності на об'єкти.

Відомо, наприклад, Французький досвід у сфері партнерства держави та приватного сектора визнаний у всьому світі, оскільки протягом останніх десятиліть схема делегованих вповноважень об'єктами інфраструктури застосовується для автострад та мостів, автостоянок та централізованого теплопостачання. Про успіхи в області делегованого управління свідчать і перемоги французьких фірм в крупних міжнародних тендерах в США, Англії, Германії. Латинській Америці, Південно-східній Азії, Австралії, країнах

Центральною і Західній Європи (наприклад, при будівництві автодороги Будапешт-Відень) .

Сказане вище дозволяє говорити про «французьку модель» делегованого управління. Навіть якщо йдеться про об'єкти державної інфраструктури, що вимагають державних рішень і фінансування, участь в проєкті приватного партнера часто виявляється гарантією ефективності. Ці два компоненти мають велике значення для того, щоб був успішно реалізований проєкт державно-приватного партнерства - це необхідність подання звіту про фінансові результати господарської діяльності державним та приватним акціонерам та висока управлінська і технічна майстерність [60, с. 63].

Технічний рівень реалізації проєктів особливо важливий, оскільки майже всі згадані вище приклади об'єктів інфраструктури складні та повинні відповідати сучасним вимогам, їх проектування, будівництво та управління можуть бути здійснено лише кваліфікованими фахівцями. Таких фахівців, виходячи з французького досвіду, складно знайти в державних відомствах і тим більше на місцевому рівні.

Реалізація інфраструктурних проєктів відрізняється від проєктів, подібних до торгівлі, сфери послуг або фінансів. Перш за все, початкові витрати (інвестиції) часто є більш об'ємними та тривалими. Крім того, доходи повільно покривають витрати. Така схема характерна для високошвидкісних автострад, залізничних магістралей та великих інженерних споруд, таких як мости, громадські будівлі або систем водопостачання.

Ще одна характерна риса об'єктів інфраструктури виявлена в ході реалізації французьких проєктів державно-приватного партнерства: такого роду проєкти не завжди рентабельні. При розрахунку норми внутрішньої рентабельності допускається, що можна планувати рік за роком витрати і доходи, пов'язані з інфраструктурою, а на практиці господарська діяльність по будівництву та експлуатації інфраструктурних об'єктів характеризується непередбачуваністю та ризиками.

Отже, виходячи з французького досвіду, можна привести дві головні причини, що пояснюють підвищені ризики інфраструктурних проектів. Перша обумовлена великою тривалістю таких проектів. Проекти, розтягнуті на довгостроковий період, більш схильні до ризиків, а друга причина пояснюється участю в цих проектах державного сектора. Рішення, що приймаються державою, здатні впливати на тарифи, оподаткування, умови формування попиту та ціни.

Особливістю «французької моделі» державно-приватного партнерства є її успішна адаптація до складу учасників і різних схем реалізації проектів. Це можуть бути державні структури (як у випадку з автострадами), місцеві власті (у проектах водопостачання), держава і місцеві органи влади (як при будівництві моста в Нормандії). Партнерство може зводитися лише до управління (в процесі організації водопостачання, міського транспорту і електромереж в Кіт д'Івуаре), або лише до фінансування (високошвидкісні магістралі, суднохідні дороги або міст в Нормандії), може включати одночасно управління і фінансування (кабельне телебачення) [63, с. 3].

З досвіду реалізації «французької моделі» виходить, що державно-приватне партнерство:

- у будь-якому випадку не повинно виступати в якості універсального і безризикового інструменту;
- не забезпечує гармонії інтересів і стосунків між партнерами;
- у кожному конкретному випадку є лише одним з варіантів вирішення найрізноманітніших проблем, що виникають в процесі будівництва (реконструкції) інфраструктурних об'єктів або комунального обслуговування в умовах фінансових обмежень;
- вимагає істотних капіталовкладень обох партнерів на тривалий період;
- потребує прояву знань та досвіду в процесі реалізації проекту (зазвичай протягом декількох років).

У Великобританії поворот до державно-приватного партнерства намітився в останнє десятиліття XX століття. Причиною стало швидке зростання

державного боргу. Британський уряд піддався критиці щодо неефективної системи державних закупівель та залученню приватних інвестицій. Зокрема, державні закупівлі часто здійснювалися за цінами вище ринкових, а програма стимулювання приватних інвестицій в інфраструктуру базувалась на звітні дані, в яких поєднувались поточні та капітальні витрати держави.

Подальші заходи британського уряду по стимулюванню економіки можна розділити на три стадії: приватизацію, конкурентні тендери та приватну фінансову ініціативу.

На стадії приватизації на початку 1980-х рр. права власності і управління прямували в приватний сектор. Використання кваліфікації та управлінського досвіду приватного сектора надало реальну допомогу економіці Великобританії для концентрації значних ресурсів в таких секторах, як телекомунікація.

Конкурентні тендери були запропоновані в 1980-х рр. як спосіб скорочення витрат на комунальні послуги. З операторами, які запропонували надавати послуги ефективніше за інших, були зіставлені контракти. В результаті приватний сектор міцно закріпився в таких сферах, як прибирання сміття та надання послуг у сфері харчування. У 1989 р. були скасовані правила, які обмежували використання капіталу для фінансування державних або комунальних основних фондів. Це розширило можливості для вживання нових економічних заходів.

У 1992 році британський уряд лейбористів оголосив про нову концепцію управління державною власністю під назвою Private Finance Initiative (PFI) або «Приватна фінансова ініціатива». Суть ініціативи полягала в залученні приватних інвестицій для будівництва великих державних об'єктів.

В рамках запропонованої моделі PFI приватний бізнес здійснює будівництво державного об'єкту за рахунок власних засобів, компенсації витрат приватного інвестора здійснюється за рахунок доходів від експлуатації, або за рахунок відрахувань з бюджету. Як правило, приватний інвестор залучається до подальшої експлуатації об'єкту та організації його діяльності.

Відповідно до моделі PFI з приватними компаніями заключають довгострокові контракти на надання послуг, які, як правило, включають зобов'язання інвестиційного характеру.

Уряд Великобританії планував швидко розгорнути «ініціативу приватного фінансування» в таких секторах, як охорона здоров'я та місцеве самоврядування. Проте до середини 1990-х рр. розвиток цієї моделі сповільнився із-за неузгодженого розставляння пріоритетів, коли за короткий час потрібно було обробити безліч проектів. Для вирішення цієї проблеми в Державному казначействі Великобританії була створена група з висококваліфікованих державних службовців та представників фінансових компаній, які надавали різносторонню допомогу міністерствам і департаментам в різноманітних питаннях. Для детального опрацювання проектів, відомства стали створювати консультативні компанії і контролюючі організації [68].

У угодах в рамках PFI функції фінансування експлуатації, реконструкції та управління державних об'єктів інфраструктури передавалися приватному бізнесу. Об'єктами угод PFI виступали об'єкти інфраструктури (включаючи автомобільні та залізничні дороги), школи, лікарні і навіть в'язниці.

За період з 2000 р. по 2009 р. було запроваджено понад 900 проектів PFI вартістю понад 70 млрд. ф.ст. у всіх секторах державного управління. Так, в 2008 р. продовжувалася реалізація проектів в рамках програми «Створення шкіл майбутнього», в 2009 р. - антикризових проектів по скороченню державних витрат. У 2010 р. планувалося реалізувати до 80 проектів на загальну суму в 30 млрд. ф.ст. За даними британського уряду, ці проекти забезпечують 17% заощаджень для бюджету країни.

Така трансформація державного управління викликала значні зміни в інституційному середовищі, як державного, так і приватного сектора. У економіці Великобританії почала створюватись нова система управління під назвою «Державні цивільні контракти і концесії».

Успіх «англійської» моделі державно-приватного партнерства був досягнутий завдяки наступним основним чинникам:

- централізований підхід до організації державно-приватного партнерства в масштабах всієї країни (спеціально створена група експертів розробила скоординований підхід до рішення ключових комерційних питань при реалізації проектів на основі партнерства, що істотним чином допомогло підвищити їх ефективність;
- усунення технічних перешкод при здійсненні проектів державно-приватного партнерства (коректування інституційного середовища); держава вносить зміни до чинного законодавства, ухвалює нові закони, щоб вирішити проблеми приватного сектора, виникаючих у процесі «адаптації» проектів до правового поля, що діє.

Успішні проекти, реалізовані в рамках державно-приватного партнерства усередині країни, дозволили Великобританії широко експортувати накопичений досвід через свої спеціалізовані організації. Згідно даним Лондонської міжнародної фінансової служби (IFSL), яка займається підтримкою експорту британських фінансових послуг, проекти на основі державно-приватного партнерства в Британії на зараз розробляються в 60 країнах [65].

Також можна виділити індонезійську модель, яка бере початок з Гірського права Нідерландів 1899 р. Ця модель вперше була застосована в 1960 р. в Індонезії та отримала назву «індонезійська». Ця модель набула поширення у галузі добування нафти, згідно з моделлю термін державно-приватної угоди становить 30 років, включаючи 10 років на період пошуково-розвідувальних робіт (якщо нафта не виявилась, контракт автоматично припиняє діяти). Приватна сторона отримувала 40% видобутку нафти, а держава – 60% [59].

До початку 1970-х рр. нафтові компанії у всіх країнах світу працювали на підставі виняткових ліцензій, які надають власнику право власності на всю нафту, що добувається. А індонезійська модель навпаки дає підрядчикові лише право на здобуття частини нафти і газу в пункті передачі. За прикладом Індонезії концепцію сприйняли Єгипет (1970 р.), Перу (1971), Філіппіни (1972), Лівія (1974), Малайзія (1975), Ангола (1978), Китай (1982) Нігерія (1991). Інші країни, такі як Йемен, В'єтнам, Котд'Івуар, Гана та Танзанія допускали іноземні нафтові

компанії до пошуково-розвідувальних робіт на своїй території, заохочували їх до співпраці на основі угод про розподіл виробництва. З 1990-х рр. їх прикладу дотрималась Росія, Казахстан та інші країни-члени СНГ [58].

Ще однією моделлю державно-приватного партнерства (PPP) являються так звані партнерства по розробці нової продукції (Product development partnerships або Pdps), які були вперше створені в 1990-х рр., щоб задовольнити потреби міжнародних організацій у створенні ефективних вакцин і профілактичних засобах для боротьби з епідеміями в країнах, що розвиваються. Pdps об'єднують фінансові кошти міжнародних організацій з інтелектуальною власністю фармацевтичних компаній, їх досвідом в розробці, експертизі і просуванні препаратів.

Міжнародні Pdps націлені на створення і виробництво фармацевтичної продукції для населення бідних країн, що було б не привабливо для приватних компаній без відшкодування витрат з боку державних медичних організацій. Як приклади такого партнерства можна назвати «Міжнародну ініціативу проти СНІДУ» (IAVI, 1996 р.), «Глобальний фонд боротьби з малярією і туберкульозом» (Gffat&m, 2002 р.), які фінансуються урядами низки країн, міжнародними організаціями і приватними інвесторами.

Число країн, в яких в різних формах розвивається державно-приватне партнерство, постійно зростає.

Європейська Комісія в серед основних напрямів фінансування проектів на основі державно-приватного партнерства виділяє: заводи майбутнього, енергоефективні будівлі і «зелений» транспорт. У період з 2010 р. по 2013 р. загальна сума інвестицій, які заплановано було залучити в рамках цих трьох партнерств, повинна скласти 3,2 млрд. євро. (50% з фондів ЄС, 50% з промислового сектора) [64].

Розподіл країн ЄС по їх долях у фінансуванні проектів державно-приватного партнерства - на Великобританію доводиться 28%, на Данію і Швецію – 25%, на Португалію – 19%, на останні країни ЄС – 28%.

У більшості країн ЄС був прийнятий комплекс заходів в цілях надання підтримки державно-приватного партнерства. У Ірландії, Португалії, Іспанії і Італії прийняті спеціальні законодавчі акти, які спрощують реалізацію проектів в рамках державно-приватного партнерства. У Німеччині з процесом розширення державно-приватного партнерства зв'язують перспективи в розвитку транспорту і дорожньої інфраструктури [62].

У Канаді і Австралії концепція державно-приватного партнерства включена в урядові програми розвитку.

Проведене дослідження моделей і механізмів реалізації державно-приватного партнерства дозволяє зробити наступні висновки:

- У ряді країн основний акцент робиться на створення нових об'єктів інфраструктури, а в інших - на підвищення ефективності роботи вже існуючих. У одних країнах від приватного сектора потрібні значні капіталовкладення, а в інших його роль обмежена експлуатацією або управлені об'єктами інфраструктури.

- У загальній сумі фінансових інвестицій в проекти державно-приватного партнерства доля публічних структур невелика (зазвичай до 10%).

- У багатьох країнах створюються спеціалізовані центри, в завдання яких входить не лише розробка методів здійснення проектів на основі державно-приватного партнерства, але і узагальнення досвіду поточної реалізації вказаних проектів.

Щодо основних моделей і форм реалізації ДПП в Україні, необхідно сказати, що ЗУ «Про державно-приватне партнерство» надає можливість реалізувати проекти на умовах механізму ДПП шляхом укладання низки договорів, зокрема це договори про концесію, управління майном, спільну діяльність та інші договори передбачені Законом. ЗУ прямо називає лише договір концесії, управління майном та спільну діяльність як пропоновану договірну форму реалізації проекту ДПП, але сторони державно-приватного партнерства мають змогу обрати інші форми для своєї співпраці за умови відповідності

обраного ними договору ознакам ДПП, визначеними частиною 1 статті 1 розділу ЗУ «Про державно-приватне партнерство» [23].

Залежно від характеру конкретних завдань, що вирішуються в рамках ДПП, всі існуючі та виникаючі форми партнерств можна поділити на окремі моделі. Розрізняють три види моделей - організаційні моделі, моделі фінансування та кооперації.

1) *Організаційні моделі ДПП*, як правило не передбачають глибокого втручання у відносини власності, а співпраця публічного та приватних партнерів здійснюється за рахунок залучення третіх організацій та передбачає використання можливостей передання об'єктів у зовнішнє управління. До цієї моделі відносять найбільш поширені форми ДПП – концесії, спільну діяльність та управління майном.

ЗУ «Про концесії» визначає договір концесії як договір, відповідно до якого уповноважений орган виконавчої влади (концесіодавець) надає на платній та строковій основі суб'єкту підприємницької діяльності (концесіонеру) право створити або поліпшити об'єкт концесії та здійснювати його управління з метою задоволення громадських потреб [22]. Тобто приватний партнер (концесіонер) отримує права на будівництво, модернізацію та експлуатацію об'єкта державної власності на певний час за обумовлену плату. Право власності на вироблену за концесією продукцію або поліпшення об'єкта належить концесіонеру. Концесія може бути на об'єкти, що вже існують або передбачати будівництво нових об'єктів [33,с.41]. Договори концесії є найбільш поширеними в інфраструктурних галузях та найбільш активно використовуються за кордоном. За даними Світового банку, понад 70% договорів, що укладаються державою у сфері інфраструктури є концесійними.

Концесії є найбільш прогресивною формою ДПП. За даними центральних та місцевих органів виконавчої влади, в Україні станом на кінець 2016 року на засадах ДПП реалізується 243 проекти (210 договорів концесії та 33 договори про спільну діяльність) [37].

На відміну від інших форм, концесії завжди мають довгостроковий характер, що дозволяє здійснювати стратегічне планування своєї діяльності. Також в концесії приватний сектор володіє повною свободою у прийнятті управлінських рішень, а у держави в рамках концесійного договору залишається досить багатьох важелів впливу на концесіонера у разі виникнення необхідності захисту суспільного інтересу. Слабкою стороною концесій є складність проведення довгострокових фінансово-економічних розрахунків по об'єктах з тривалим терміном окупності інвестицій, що спричиняє неточності та створює додаткові ризики невиконання умов концесій.

Щодо спільної діяльності, чинне законодавство визначає її як взаємодію сторін на договірній основі без створення юридичної особи для досягнення певної мети. Під час укладання договору про спільну діяльність необхідно приймати до уваги що згідно з Господарським кодексом України та ЗУ «Про управління об'єктами державної власності» заборонено здійснювати вклад у спільну діяльність майном, яке належить до основних фондів підприємств державної власності, що не підлягають приватизації та під час укладання договорів про спільну діяльність розмір частки державних підприємств у статутному капіталі яких частка держави перевищує 50 відсотків, має становити не менш як 50 відсотків спільного майна учасників спільної діяльності, що може значно знизити зацікавленість приватних інвесторів в укладанні таких договорів [22].

Договір управління майном полягає у тому, що одна сторона (установник управління) передає другій стороні (управителеві) на певний строк майно в управління, а друга сторона зобов'язується за плату здійснювати від свого імені управління цим майном в інтересах установника. Цей договір передбачає передачу однією стороною другій стороні на певний строк майна в управління; обов'язок іншої сторони здійснювати від свого імені управління майном в інтересах установника та за управління майном управляючий має право на плату, встановлену договором, а також на відшкодування понесених у зв'язку з управлінням майном витрат [14].

2) *До моделей фінансування* відносять такі форми, як комерційний найм, оренда, всі види лізингу, проектне фінансування. Оренда – це передання приватному партнеру на визначених договором умовах державного або муніципального майна в тимчасове користування за певну плату. Договір оренди передбачає збереження права власності орендодавця на майно, передане в оренду; вибір орендаря відбувається на конкурсних засадах; термін дії від 5 років; включає право орендаря здійснювати поліпшення об'єкта оренди за рахунок визначених джерел, а обов'язки щодо стратегічного планування та фінансування об'єкта повністю залишаються за державою.

Загалом добре врегульована форма оренди може забезпечити зменшення витрат на утримання об'єкта, що сприятиме економії коштів та збільшення надходжень до бюджету у вигляді орендних платежів. Проте в Україні не існує належно розвиненого досвіду оренди саме на умовах ДПП. Наприклад орендні договори укладені у Запоріжжі, Львові та Луцьку у галузі водопостачання не відповідають світовим стандартам, оскільки їх було укладено без проведення конкурсів з відбору приватного партнера.

3) *Модель кооперації* передбачає різні форми і методи об'єднання зусиль партнерів, що відповідають за окремі стадії спільного процесу створення нової споживчої вартості – публічного блага. Часто така кооперація вимагає організації складних структур із спорудження та експлуатації об'єктів, особливо у сфері виробничої та соціальної інфраструктури.

Вибір форми здійснення партнерства за участю приватного капіталу залежить від цілей поставлених органом, що здійснює управління майном та є замовником, а також від обсягу прав власності, переданих державою бізнесу.

Отже, можна зробити висновок, що основними факторами, що визначають форму здійснення ДПП у конкретних проектах, є:

- особливості національного законодавства;
- схеми розподілу інвестиційних ризиків;
- галузева приналежність проекту;

- визначення платника за послуги об'єкта та наслідки для нього обраної форми.

1.3. Сфери застосування та реалізації державно-приватного партнерства

Одна з основних особливостей державно-приватного партнерства - велика кількість сфер, в яких воно реалізується. Так, з початку 1990-х рр. в країнах з перехідною економікою було створено більше 2700 проектів державно-приватного партнерства, у тому числі і у сфері інфраструктури, екології та інших сферах

Так, у сфері видобутку природних ресурсів партнерська діяльність держави та приватного бізнесу часто організовується на основі угод про розділення продукції (СПП або PSA - Production Sharing Agreement). В цьому випадку державне підприємство, що володіє винятковою ліцензією на розробку корисних копалин на певній території, доручає приватній компанії, яка має необхідну кваліфікацією та володіє фінансовими можливостями провести пошуково-розвідувальні роботи і експлуатацію розташування (зазвичай нафти або газу). Природні ресурси, що добуваються поділяються між учасниками угоди так, щоб приватна компанія повернула собі вкладений капітал, покрила оперативні витрати та отримала прибуток.

Перш за все, частина виробленої продукції передається державі як платіж за право користування надрами (роялті). Із частини, що залишилася виділяється компенсаційна продукція, яка передається компанії для покриття відшкодованих витрат. Частина продукції, що залишилася після компенсації витрат, називається прибутковою нафтою, яка підлягає розділу між компанією і державою в обумовленій пропорції. Нарешті, компанія сплачує державі податок на прибуток зі своєї долі прибуткової продукції зі своєї долі прибуткової продукції. Таким чином, повний дохід держави складається з трьох частин: роялті, прибуткової нафти і податку на прибуток.

Процедура розділу продукції здійснюється на регулярній основі в обумовлені угодою терміни. Для ранніх етапів реалізації проекту характерна ситуація, коли витрати (капітальні і експлуатаційні витрати) перевищують доходи від продажу продукції. Для того, щоб забезпечити вступ прибутковості продукції з перших років проекту, вводиться поняття граничної долі компенсаційної продукції. Цей параметр обмежує долю ресурсів, що добуваються та направляється на компенсацію витрат в поточному періоді.

Необхідність державно-приватного партнерства виникає, перш за все, в тих сферах, за які держава традиційно несе відповідальність:

- це об'єкти загального користування: транспортна, комунальна, соціальна інфраструктура;
- об'єкти культури, пам'ятники історії і архітектури;
- так звані «публічні служби» (public services) - ремонт, реконструкція і вміст об'єктів загального користування;
- прибирання територій, житлово-комунальне господарство;
- освіта, охорона здоров'я.

Держава, як правило, не може повністю відмовитися від своєї присутності в цих сферах і вимушено зберігати контроль або над певним майном (залишатися власником), або над певним видом діяльності. У будь-якому випадку це означає фінансування за рахунок засобів відповідних бюджетів.

Хоча програми і проекти партнерства держави і приватного бізнесу можуть здійснюватися у великому числі секторів, але, як правило, вони реалізуються у сфері суспільного транспорту, вивозу і переробки сміття (особливо у Великобританії), в освіті і охороні здоров'я.

З початку 1990-х рр. вживання державно-приватного партнерства постійно поширювалося в світі, як з географічної точки зору, так і по галузях економіки. Багато країн світу приступили до організації міжнародних конкурсних торгів на будівництво суспільних інфраструктур і управління комунальним обслуговуванням. Виробництво електроенергії, обробка відходів і в цілому

охорона довкілля, телекомунікації, управління житловим господарством також стають предметом такого партнерства у всьому світі.

Так, концесії поширені в Європі (Англії, Голландії, Португалії, Іспанії) і в інших країнах, зокрема, в Японії. Аналіз реалізації проектів державно-приватного партнерства у ряді європейських країн показує, що необхідність їх використання в першу чергу обумовлена приватизацією і лібералізацією в державному секторі [30].

З початку 1990-х рр. в країнах, що розвиваються, і країнах з перехідною економікою, за даними Усесвітнього Банку, було вдало виконано 2,7 тис. проектів на суму більше 60 млрд. дол. США. Концесії займають 70% по кількості і вартості всіх проектів. За концесійною схемою реалізовано найбільший в світі транспортно-інфраструктурний проект - будівництво і експлуатація Євротунелю (15 млрд. євро). В рамках державно-приватного партнерства здійснюється довгострокова інвестиційна програма по створенню транс'європейських мереж транспорту, телекомунікації і енергетики (400 млрд. євро інвестицій протягом 20 років) [66].

Позитивні результати проектів як правило пов'язані з невисокими витратами на інвестиції та вартістю суспільних послуг, що надаються. Проте головним недоліком державно-приватного партнерства вважається перевищення термінів реалізації проектів і значна перевитрата фінансових коштів.

Так, згідно із статистикою у розвинених країнах світу угоди ДПП використовується у проектах, які стосуються побудови нових об'єктів виробництва, розбудови інфраструктури, під час геологічної розвідки родовищ, у процесі видобутку корисних копалин, у питаннях енергозбереження, управління нерухомістю, модернізацією об'єктів житлово-комунального господарства, утилізації відходів, наданні якісних послуг з охорони здоров'я, очищення води та у процесі розвитку туризму. Приклади по країнах наведенні у таблиці 1.4.

Таблиця 1.4

Світовий досвід застосування механізму державно-приватного партнерства

Інфраструктурні проекти	Гуманітарні проекти	Захист навколишнього середовища
- будівництво автомобільних доріг, шкіл і лікарень (Велика Британія, Іспанія, Фінляндія, Канада); - будівництво швидкісних автомобільних і залізничних доріг, метрополітену та аеропортів, стадіонів (Франція, Австрія, Португалія, Туреччина та Греція); - будівництво поромних переправ (Румунія, Болгарія, Греція); - побудова нових та реконструкція зношених міських транспортних систем і об'єктів житлово-комунального господарства (Австралія, Нідерланди та Ірландія).	- підвищення якості освіти і охорони здоров'я (США та Канада); - проведення наукових досліджень (зокрема, тільки у Німеччині протягом 2012 р. приватні інвестиції у наукові дослідження становили понад 50 млрд євро).	- найбільш поширені проекти ДПП у Канаді.

Також, аналізуючи світовий досвід необхідно приділити увагу тим секторам економіки в яких на зараз реалізуються проекти ДПП, так:

- Великобританія спрямовує проекти ДПП на такі об'єктах, як інфраструктури, школи, лікарні, тюрми, оборонні об'єкти та автомобільні дороги;
- Канада велику кількість проектів виконує в сферах енергетики, транспорту, захисту навколишнього середовища, водних ресурсів, водопостачання, водовідведення, інформаційних технологій та охороні здоров'я, освіти;
- Греція віддає перевагу проектам ДПП в транспортній галузі, зокрема щодо автомобільних доріг та аеропортів;
- Ірландія визначила такі об'єкти, як автомобільні дороги та міські транспортні системи;
- Щодо Австрії, її напрями для проектів ДПП є транспорт та системи життєзабезпечення міст;

- Нідерланди застосовують механізм реалізації проектів ДПП в громадському житловому секторі;
- Іспанія реалізує проекти в галузі платних автомобільних доріг та системах життєзабезпечення міст;
- США переважно реалізує проекти ДПП, які об'єднують природоохоронну діяльність та життєзабезпечення сільських населених пунктів.

Найбільш поширеною формою ДПП у світі є концесії, концесійне законодавство існує у понад 120 країнах світу з різним суспільним і державним устроєм. Так, у Іспанії значного поширення набула практика концесії на спорудження автомагістралей, а в Італії – на розбудову та модернізацію об'єктів житлово-комунального господарства тощо [37].

Щодо України, згідно частини 2 статті 4 ЗУ «Про державно-приватне партнерство» визначаються такі сфери застосування ДПП:

- пошук, розвідка родовищ корисних копалин та їх видобування;
- виробництво, транспортування і 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;
- поводження з відходами, крім збирання та перевезення;
- виробництво, розподілення та постачання електричної енергії;
- управління нерухомістю;
- надання соціальних послуг, управління соціальною установою, закладом;

- виробництво та впровадження енергозберігаючих технологій, будівництво та капітальний ремонт житлових будинків, повністю чи частково зруйнованих внаслідок бойових дій на території проведення антитерористичної операції;
- встановлення модульних будинків та будівництво тимчасового житла для внутрішньо переміщених осіб;
- надання освітніх послуг та послуг у сфері охорони здоров'я;
- управління пам'ятками архітектури та культурної спадщини

Вищенаведений перелік сфер діяльності не є вичерпаним оскільки ЗУ «Про державно-приватне партнерство» надає право за рішенням державного партнера застосовувати механізм ДПП в інших сферах діяльності, крім видів господарської діяльності, які відповідно до закону дозволяється здійснювати виключно державним підприємствам, установам та організаціям [23].

Для поліпшення інвестиційного клімату країни та підприємницького середовища необхідно визначити пріоритетні сфери національної економіки для впровадження механізмів ДПП спираючись на такі критерії, як соціально-економічний потенціал даної сфери; роль сфери у забезпеченні економічної, фінансової та гуманітарної безпеки країни; наявність організаційного забезпечення ДПП, наявність кваліфікованих кадрів та досвіду залучення приватного сектора до інфраструктурних інвестиційних проектів. Зважаючи на актуальність проблем щодо приватизації окремих об'єктів державної та комунальної власності, що потребують модернізації та залучення ресурсів приватного сектору, пріоритетними сферами для розвитку ДПП в Україні є:

- 1) Виробнича інфраструктура і високотехнологічне виробництво (транспорт і транспортна інфраструктура, енергетичний сектор, машинобудування та зв'язок).
- 2) Будівництво та житлово-комунальне господарство (формування ринку доступного житла та технічне переобладнання).
- 3) Соціальна інфраструктура (охорона здоров'я, освіта, культура, туризм і спорт).

У подальшому розвитку ДПП має поширюватись на науково, інноваційну, інформаційну сферу та агропромисловий комплекс [50].

Висновки до розділу 1

Проаналізувавши матеріал викладений у першому розділі даної роботи, необхідно зробити висновок, що розвиток державно-приватного партнерства у публічному секторі економіки посідає важливе місце у формуванні взаємодії приватного сектора та держави, що сприяє розвитку економіки країни, залучення інвесторів, розвитку інфраструктури та покращення рівня життя населення.

Набілиш поширеною формою реалізації проектів ДПП можна вважати договори концесії та спільної діяльності, проте, необхідно сказати, що не існує детальної схеми, окрім тієї, яка найкраще враховує умови країни, галузі проекту або зміст проблеми.

Щодо сфери застосування механізму ДПП необхідно сказати, що стратегічно важливими для держави сферами виступає, як виробнича інфраструктура, будівництво та житлово-комунальне господарство, охорона здоров'я, освіта, туризм, інноваційна та науково-технічна діяльність. Але досягти успішного розвитку у цих сферах, можливо лише за умови, коли буде забезпечено баланс інтересів держави та приватного інвестора.

РОЗДІЛ 2

ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНСТИТУТУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ПУБЛІЧНОМУ СЕКТОРІ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

2.1. Аналіз законодавчої бази щодо функціонування державно-приватного партнерства в Україні

Наразі в Україні необхідна законодавча та нормативна база для співробітництва державного та приватних секторів з метою залучення інвестицій в економіку України на засадах ДПП перебуває в процесі становлення. Формування законодавства у сфері державно-приватного партнерства наведено у додатку А.

У системі нормативно-правових актів, що визначають порядок взаємодії держави та приватних структур можна визначити:

- Конституцію України;
- цивільне та господарське законодавство України, яке регулює договірні відносини між сторонами у проектах ДПП;
- бюджетне законодавство України, що визначає форми і порядок фінансової участі бюджетів різних рівнів у проектах ДПП;
- законодавство, що визначає повноваження та компетентність органів виконавчої влади;
- містобудівне, земельне та інше галузеве законодавство;
- законодавство, що регулює відносини у сфері державного та комунального майна;
- законодавство, що регулює інституційні форми ДПП;
- законодавство, про державні закупівлі;
- податкове та митне законодавство;
- законодавчі та інші акти, що регулюють інвестиційну діяльність.

Базовим законом, який регулює сферу ДПП в Україні є Закон України «Про державно-приватне партнерство», серед інших нормативно-правових актів, необхідно виділити:

- Закон України від 24.11.2015 №817-VIII «Про внесення змін до деяких законів України щодо усунення регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства та стимулювання інвестицій в Україні» [20];
- Постанова Кабінету Міністрів України від 11.04.2011 №384 «Деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства» [11];
- Постанова Кабінету Міністрів України від 17.03.2011 №279 «Про затвердження Порядку надання державної підтримки здійсненню державно-приватного партнерства» [40];
- Постанова Кабінету Міністрів України від 16.02.2011 №232 «Про затвердження Методики виявлення ризиків пов'язаних з державно приватним партнерством, їх оцінки та визначення форми управління ними» [41];
- Постанова Кабінету Міністрів України від 09.02.2011 №81 «Про затвердження Порядку надання приватним партнером державному партнеру інформації про виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства» [42];
- наказ Міністерства економіки України від 31.08.2010 №1082 «Про утворення міжвідомчої робочої групи з питань розвитку державно-приватного партнерства в Україні » [29];
- наказ Міністерства економіки України від 16.08.2011 №40 «Про затвердження форми подання пропозиції щодо здійснення державно-приватного партнерства» [31];
- розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.09.2009 №1184-р «Про схвалення Концепції розвитку державно-приватного партнерства у житлово-комунальному господарстві» [51];
- розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.08.2013 №739-р «Про схвалення Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-2018 роки» [50].

Базовий закон визначає організаційно-правові засади взаємодії державних партнерів з приватними партнерами, основні принципи державно-приватного партнерства та забезпечує основу регулювання договірних правовідносин між партнерами [49].

До основних нормативно правових актів, що регулюють концесії в Україні відносять:

- Закон України «Про концесії» від 16.07.1999 року N 997-XIV[22];
- Закон України «Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів централізованого водо-, теплопостачання і водовідведення, що перебувають у комунальній власності» від 21.10.2010 року № 2624-VI [19];
- Закон України «Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів паливно-енергетичного комплексу, що перебувають у державній власності» від 08.07.2011 року № 3687-VI [18];
- Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14.12.1999 року № 1286-XIV [17];
- Закон України «Про оренду державного та комунального майна» від 10.04.1992 року № 2269-XII [16] та інші.

Основними нормативно-правовим актами, що регулюють спільну діяльність, є:

- Цивільний кодекс України (глави 77 і 26) [55] ;
- Господарський кодекс України [7] ;
- Податковий кодекс України [39] ;
- Закон України від 18.09.1991 №1560-XII «Про інвестиційну діяльність» [15] та інші.

Українське законодавство не передбачає єдиного органу, відповідального за підтримку проектів ДПП. Тобто, декілька органів влади на центральному та місцевому рівнях уповноваженні контролювати реалізацію проектів ДПП, надавати дозволи та стежити за виконанням робіт (більш детальна таблиця наведена у додатку В).

Так, Міністерство економічного розвитку і торгівлі України є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує

державну інвестиційну політику та на якого покладено ряд завдань у сфері ДПП, таких як, участь у підготовці та реалізації проектів ДПП; моніторинг дотримання вимог законодавства; перевірка виконання договорів; облік договорів, укладених у рамках державно-приватного партнерства та участь в організації навчання та підвищення кваліфікації працівників у сфері ДПП (таблиця 2.1).

Таблиця 2.1

Роль Мінекономрозвитку в проектах ДПП

1.	Розгляд пропозицій щодо проектів ДПП та погодження висновків за результатом аналізу для об'єктів державної власності
2.	Організація перевірки виконання договорів, укладених у рамках ДПП.
3.	Підготовка пропозицій щодо забезпечення формування та реалізації державної політики у сфері ДПП.
4.	Проведення моніторингу ефективності діяльності органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування у ДПП.
5.	Розроблення концепції та проектів державних цільових програм щодо сприяння розширенню ДПП, вжиття заходів для їх виконання.
6.	Сприяння захисту законних прав та інтересів державних і приватних партнерів у процесі здійснення ДПП.
7.	Сприяння досудовому врегулюванню спорів між державними та приватними партнерами.
8.	Проведення моніторингу, узагальнення та оприлюднення в установленому порядку результатів здійснення ДПП, у тому числі здійснення оцінки та моніторингу загального рівня ризиків державного партнера в договорах, укладених у рамках ДПП.
9.	Проведення моніторингу дотримання вимог законодавства у сфері ДПП, у тому числі під час проведення конкурсів з визначення приватного партнера.
10.	Проведення в межах своїх повноважень інформаційно-роз'яснювальної і консультативної роботи.
11.	Участь в організації навчання і підвищення кваліфікації фахівців у сфері ДПП.
12.	Ведення обліку договорів, укладених у рамках ДПП.
13.	Подання позовів про розірвання договорів, укладених у рамках ДПП, об'єктами яких є об'єкти державної власності, у разі порушення приватними партнерами умов таких договорів.

Також, на сьогоднішній день в окремих центральних органах виконавчої влади створені проектні офіси, діяльність яких спрямована на підтримку проектів ДПП. У Міністерстві інфраструктури України у жовтні 2016 роки було сформовано Проектний офіс з питань державно-приватного партнерства в інфраструктурі - «SPILNO». Основним завданням Проектного офісу є сприяння реалізації моделей ДПП в інфраструктурі шляхом реалізації пілотних проектів та участі у покращенні законодавства України, насамперед у сфері концесійних відносин.

Міністерство юстиції України також заснувало проектний офіс та у 2017 році було оголошено про початок збору проектних пропозиції щодо будівництва нових слідчих ізоляторів у Києві та Львові.

Міністерство екології та природних ресурсів України за підтримки Європейського банку реконструкції та розвитку розпочало процес створення проектного офісу H2Office, метою якого буде здійснення проведення реформ систем управління водними ресурсами та розмежування функцій реалізації водної політики.

У рамках проведення реформи законодавства у сфері ДПП, розглядається можливість створення окремої агенції ДПП, яка буде відповідальна за покращення інституційної та нормативної бази та забезпечення підготовки проектів ДПП.

Отже розглянувши законодавчу базу ДПП в Україні, можна зробити висновок, що незважаючи на достатньо розвинену законодавчу базу, яка відповідає загальноприйнятим міжнародним стандартам з реалізації проектів ДПП, поточний стан розвитку інституційної бази в Україні залишається незадовільним. Відсутність досвіду успішної практики підготовки проектів ДПП, а також відсутність відповідної координації між органами державної влади, які задіяні у впровадженні таких проектів негативно відображається на розвитку та реалізації проектів ДПП [48,с.22].

2.2. Практика реалізації форм державно-приватного партнерства у публічному секторі України

На сьогодні реалізація ДПП в Україні займає дуже важливе місце, оскільки за допомогою проектів ДПП відбувається розвиток національних та регіональних ринків капіталу, товарів і послуг. За допомогою інвестування приватними партнерами скорочується навантаження на бюджет та держава має можливість перенаправляти отримані кошти на досягнення інших соціальних цілей, а приватний партнер отримує можливість стабільного збільшення свого прибутку.

Згідно з інформацією Мінекономрозвитку, станом на 1 липня 2018 року в Україні укладено 192 договори, з яких реалізується 66 (41 договір концесії, 24 договори про спільну діяльність, 1 договір державно-приватного партнерства), 126 договорів не реалізується (4 договори – закінчено термін дії, 9 договорів – розірвано, 113 договорів – не виконується). Таблиця областей в яких реалізуються проекти ДПП наведена у додатку Б [35].

Проекти реалізуються в таких сферах господарської діяльності, як:

- збір, очищення та розподілення води (31 договорів, що становить 47,0 % від загальної кількості);
- виробництво, транспортування і постачання тепла (8 договорів, що становить 12,1 % від загальної кількості);
- оброблення відходів (7 договорів, що становить 10,6 % від загальної кількості);
- 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 (7 договорів, що становить 10,6 % від загальної кількості);
- управління нерухомістю (4 договори, що становить 6,1 % від загальної кількості);
- виробництво, розподілення та постачання електричної енергії (3 договори, що становить 4,5 % від загальної кількості);
- пошук, розвідка родовищ корисних копалин та їх видобування (1 договір, що становить 1,5 % від загальної кількості);
- охорона здоров'я (1 договір, що становить 1,5 % від загальної кількості);
- інші (4 договори, що становить 6,1 % від загальної кількості) [35].

Так, наприклад у 2015 р. була укладено державно-приватний договір між територіальною громадою м. Остер та корпорації «Укратомприлад», метою укладення цього договору є оптимізація теплових мереж, будівництво теплотраси та надання якісних послуг з виробництва та постачання енергії. Інший приклад, це

Херсонська облдержадміністрація, яка уклала договір щодо незавершеного будівництва Сиваської вітрової електростанції терміном на 49 р. з метою впровадження ідеї енергопостачання населених пунктів Півдня України за рахунок впровадження вітро і геліоенергетичних технологій.

У секторі охорони здоров'я прикладом ДПП є відкриття українського центру томотерапії у м. Кіровограді, який перше в державі реалізує європейську модель державно-приватного партнерства в онкологічній галузі. Також успішним прикладом є діяльність Міжнародної клініки відновного лікування у м. Трускавці, завдяки новітнім методам терапії дитячого церебрального паралічу ця клініка відома не тільки в Україні, а й у багатьох країнах світу.

Щодо сфери дорожнього господарства здійснюється підготовка до проведення конкурсу на будівництво та експлуатацію нової автомобільної дороги Львів – Краковець. У секторі оброблення відходів – здійснюються проекти ДПП з рекультивації полігонів твердих побутових відходів.

У травні 2017 р. у м. Олександрії між міською радою та приватним партнером було укладено договір надання у користування земельної ділянки для організації виробництва будівельних матеріалів та будівельної сировини. У сфері будівництва у 2016р. Красилівською міською радою було оголошено конкурс з визначення приватного партнера для здійснення проекту ДПП, що передбачало будівництво 9-ти поверхового житлового будинку, так був укладений змішаний договір в рамках здійснення ДПП.

У секторі туризму та організації дозвілля Львівська облдержадміністрація уклала два договори концесії на 49 років, щодо реставрації та відновлювальної роботи палацу XIX ст. у с. Старе Село Пустомитівського району. Згідно з договором концесії учасники мають підготувати кошторисну документацію на реставрацію та пристосування пам'ятки. Та здійснити реставраційні роботи з відновлення споруд комплексу, із збереженням основної планувальної структури та фасадів замку.

На аеродромах та їх інфраструктурі планується реалізувати масштабні проекти на базі ОКП «Міжнародний аеропорт «Рівне»» та КП «Аеропорт

«Хмельницький»». Також у сфері екології у 2017р. Дніпровською міською радою було проведено конкурс з визначенням приватного партнера для здійснення ДПП з метою будівництва сміттєпереробного об'єкта та зберігання побутових відходів «Правобережний» КП «Еко Дніпро» Дніпровської міської ради, з метою забезпечення безпечного видалення, своєчасної переробки, знешкодження відходів та зменшення забруднення ґрунту та води [34].

На сьогодні у проекті реалізації ДПП знаходяться два важливих для країни проекти. Один у сфері енергетики - проект «Енергетичний міст «Україна-Європейський Союз», а інший стосується розбудови інфраструктури морських портів.

Проект «Енергетичний міст «Україна-Європейський Союз» відкриває нові горизонти як для енергетичного сектора, так і для підвищення геополітичного значення України в Центральній Європі. Метою проекту є створення умов для інтеграції енергетичної системи України до європейської енергосистеми ENTSO-E за рахунок забезпечення експорту електричної енергії з енергоблоку №2 Хмельницької до країн європейського союзу. Зазначена мета буде здійснюватись шляхом:

- розширення “Бурштинського енергоострову” (включення до нього енергоблоку №2 Хмельницької АЕС, підстанції 750/330 кВ “Західноукраїнська” та міждержавної електричної мережі ПЛ-750 кВ “Хмельницька АЕС – Жешув (Польща)”;
- забезпечення довгострокового експорту електроенергії до країн ЄС та цільового використання отриманих НАЕК «Енергоатом» коштів у вільно конвертованій валюті на добудову енергоблоків №№3, 4 ХАЕС;
- підвищення рівня використання та збільшення максимальної потужності ядерних енергоблоків, в тому числі Южно-Української АЕС та Запорізької АЕС.

За рахунок реалізації виділення енергоблоку №2 ХАЕС на роботу в системі ENTSO-E проект «Енергетичний міст «Україна - Європейський Союз» буде забезпечувати наявність джерела резервного електропостачання саме на

майданчику Хмельницької АЕС. Наявність такого джерела електропостачання значно підвищуватиме безпеку у разі втрати власного електропостачання або у випадку аварії в енергосистемі.

При розширенні «Бурштинського енергоострову» за рахунок включення до нього енергоблоку №2 Хмельницької АЕС, підстанції «Західноукраїнська» та мережи «Хмельницька АЕС – Жешув (Польща)» зі сторони державного партнера у проект буде залучено два державних підприємства – НАЕК «Енергоатом» та НЕК «Укренерго».

Учасники Консорціуму також пропонують в рамках проекту підвищити рівень використання та збільшити до 10% максимальну потужність на шести енергоблоках українських АЕС: енергоблоків №2 та №3 Южно-Української АЕС; енергоблоків №1, №3, №4 та №5 Запорізької АЕС. Підвищення потужності енергоблоків, яке планується здійснити протягом 2018-2022 років, дозволить компенсувати виведення з об'єднаної енергосистеми України енергоблоку №2 ХАЕС.

Проект буде фінансуватися за рахунок коштів приватного партнера та не потребуватиме державного фінансування. Розрахункова вартість Проекту становить 243,5 млн. євро.

Внаслідок запровадження проекту буде спостерігатись поступове зростання обсягів постачання електроенергії вітчизняними АЕС, Україна буде поступово просуватися на енергетичний ринок Європейського Союзу та посилювати свої позиції як експортера електроенергії [34].

Щодо розвитку інфраструктури портів, можна сказати, що порти займають важливе місце для збільшення обсягів експорту сільськогосподарської та іншої продукції, на сьогодні потужності інфраструктури портів, яка працює на експорт використовуються на максимум, отже необхідно розбудовувати та збільшувати ці потужності, для забезпечення реалізації більших об'ємів експорту, тому виникає необхідність залучати інвесторів для розбудови інфраструктури морських портів.

Проекти ДПП спрямовані на розбудову інфраструктури морських портів. Метою Проекту є підвищення ефективності діяльності цих портів за рахунок

модернізації існуючих та створенню нових об'єктів портової інфраструктури, а також забезпечення підвищення обсягу їх вантажопереробки на довгострокову перспективу. Так, у 2018 році оголосили про офіційний запуск двох пілотних проектів ДПП – у ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» та ДП «Херсонський морський торговельний порт», розвиток яких є важливою складовою транспортної інфраструктури та експортного потенціалу України. Перевагою ДП «Херсонський морський торговельний порт» є те, що він розташований у гирлі річки Дніпро, яка є основним внутрішнім водним шляхом в Україні, що протікає через основні промислові та аграрні регіони країни. Перевагою ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» є розташування в одному з основних аграрних регіонів України зі значним потенціалом експорту зерна. Проекти передбачають залучення приватних інвестицій у обсязі до 45 млн дол. США для модернізації, переобладнання та збільшення потужностей ДП «Херсонський морський торговельний порт» та залучення близько 250 млн дол. США для будівництва нового терміналу та причалів на території ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» що сприятиме підвищенню потужності обробки вантажів, забезпечить розвиток суміжної інфраструктури (залізнична станція, електромережі, автодороги) та підвищить економічну активність у регіоні. Також впроваджується проект концесії залізнично-поромного комплексу ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ», який є частиною «Морського торгового порту Чорноморськ», одного з найбільших портів України та знаходиться перетині основних транспортних коридорів між Європою та Азією [36].

Також, у 2018 році було підписано меморандум з розвитку порту Южний, який передбачає об'єднання державного підприємства та приватної компанії для розвитку портової інфраструктури Южного. Зміст меморандуму полягає у намірі провести днопоглиблювальні роботи на внутрішньому каналі до акваторії причалів, адже Южний є найбільш глибоководним портом України та успішно конкурує за прийом великотоннажних суден з іншими портами Чорноморського басейну та таким чином очікується збільшення обсягу переробки вантажів на 10-

15 млн. т. Інвестиції у розвиток терміналів у порту Южний складають майже 700 млн. дол. [35].

Реалізація цих концесій буде відповідати стратегії розвитку українських портів та посиленню позицій України на міжнародному ринку вантажних перевезень.

2.3. Проблеми функціонування інституту державно-приватного партнерства в Україні

В даний час в Україні здійснюються зміни в системі взаємовідносин державного та приватного секторів економіки, але поточна система реалізації ДПП в Україні характеризується низкою особливостей, які спричиняють певні складнощі у практичній реалізації проектів.

Основною проблемою реалізації ДПП в Україні є відсутність послідовної державної політики та належної системи управління розвитком державно-приватного партнерства. На сьогодні законодавство покладає проведення державної політики у сфері державно-приватного партнерства на Міністерство економічного розвитку та торгівлі, але її проводять і інші центральні органи влади, які мають уповноваження здійснювати управління державним майном. При цьому вони посилаються на ряд законодавчих актів, що регулюють їх діяльність поза законом «Про державно-приватне партнерство» та повноваження яких визначаються різними нормативно-правовими актами, що ускладнює із визначенням партнера зі сторони держави у разі започаткування ДПП. Питання взаємодії держави та приватного партнера є ускладненими, що впливає із низького рівня довіри зі сторони інвесторів та громадян до влади; проблемністю розв'язання господарських спорів у судах, відсутністю прозорості у бюджетних відносинах; відсутність успішних прикладів запровадження та досвіду реалізації проектів ДПП; неузгодженість інвестиційних інтересів держави та приватного партнера при створенні ДПП та недостатнього фінансування державного секторів [11].

Чинне нормативно - правове законодавство має низку недоліків, таких як:

- наявна відсутність інституційної бази для ефективного впровадження проектів оскільки в Україні відсутній суб'єкт, який є відповідальний за розгляд та схвалення проектних пропозицій щодо ДПП та концесій;
- правила та методичні рекомендації оцінювання проектів не відповідають кращим світовим практикам;
- відсутність методичних рекомендацій для визначення та оцінки фінансальних ризиків проектів;
- функції Мінекономрозвитку та Міністерства фінансів України, на які покладено повноваження щодо реалізації проектів ДПП, не є чітко розмежованими;
- чинне законодавство не передбачає можливість залучення радників у процесі підготовки проекту ДПП, що за наявності відсутності досвіду державних партнерів може спричинити складність у підготовці документів та у роботі із залученням інвесторів;
- законодавчо передбачений перелік сфер застосування ДПП є недостатньо вичерпаним, що не відповідає міжнародним нормам.

Економічне середовище також є проблемою для розвитку ДПП, адже для того, щоб приватний інвестор долучився до надання суспільних послуг, необхідно, щоб він був впевнений в ефективності вкладання коштів, для цього інвестиційно-підприємницьке середовище повинно бути стабільним, а ризики господарювання незначними. Але, нажаль, експерти, інвестиційне середовище України оцінюють як невисоким, а ведення бізнесу, як помірно ризиковане. Так, згідно з Індексом інвестиційної привабливості (International Business Compass) Україна посідає 89 місце зі 174 країн, а за даними фахівців Світового банку.

В динаміці спостерігається певне покращання умов інвестиційної та підприємницької діяльності, але ризики залишаються досить високими, що утримує інвесторів від вкладання інвестицій. Також значною проблемою є те, що реалізація інвестиційних проектів потребує кваліфікованих кадрів, а як свідчить практика в Україні низький рівень підготовки посадових осіб, які безпосередньо

здіянні у роботі над проектом ДПП. Міжнародні партнери регулярно проводять навчання українських фахівців, але ті, підвищивши свою кваліфікацію переходять на роботу в приватний сектор, що відображається на підготовці нових та реалізація поточних проектів, адже новим співробітникам потрібен час для вивчення документації та особливостей реалізації проекту [45].

До організаційно-правових проблем розвитку ДПП можна віднести те, що відсутні ефективні методи державної підтримки ДПП, основним з яких є дефіцит державних бюджетів. Наразі присутня застарілість об'єктів інфраструктури та стан матеріально-технічної бази інфраструктурних об'єктів вимагає значних вкладень інвестицій, що є малопривабливим для приватного бізнесу, а також присутня недосконалість механізму тарифного регулювання та економічна необґрунтованість тарифів[4,с.15].

Значною проблемою є політична нестабільність в Україні, ризики проявів корупції, ускладненні процедури отримання дозвільних документів та недовіра приватного сектора до держави у випадку довгострокового укладення договорів.

Незважаючи на достатньо розвинену систему законодавств у сфері ДПП, на практиці виникає значна кількість проблемних моментів, які можуть ускладнити реалізацію проектів. Розглянемо декілька прикладів недосконалості реалізації ДПП, відхилення інвестором проектів ДПП та відсутності стимулювання інвесторів.

Так, три Львівських замки було визначено як потенційні об'єкти концесії, Однак на практиці було реалізовано лише дві спроби втілити проекти такого рівня (Палац Лянцкоронських у селі Тартаків та Старосільський Замок) і обидві були невдалими – в інвесторів змінилися плани і фінансування проектів так і не було розпочато, що говорить про відсутність стимулюючих механізмів для приватного інвестора та відсутності стимулюючих факторів щодо розірвання договору як найпростішого виходу з проекту.

Інший приклад - Фастівський парк. Так у 2016 році Мінекономрозвитку під час моніторингу виявив договір ДПП, який було укладено ще у 2012 році. Він був укладений Фастівською міською радою, метою якого була передача в управління,

експлуатацію та обслуговування КП «Міський парк культури та відпочинку ім. Ю. Гагаріна» на 10 років. Що говорить про несвоєчасне звітування органами місцевого самоврядування щодо укладення договорів, відсутністю відображення його етапів реалізації та досягнення кінцевого результату.

Наступний приклад показує недотримання вимог чинного законодавства та низький рівень підготовки посадових осіб, які реалізують проекти ДПП. У 2013 році у Херсонській області сільська рада вирішила віддати у концесію пляж у селі Залізний порт, але у процесі передачі орган місцевого самоврядування припустився безліч юридичних помилок: безпідставно уповноважив на укладення договору комунальне підприємство, порушив вимоги щодо об'єкта концесії, допустив недоотримання концесійних платежів бюджетом та інші. Наслідком такого порушення стало те, що прокуратура Херсонської області у судовому порядку домоглася визнання договору концесії недійсним та повернула пляж сільській раді.

Та останній приклад показує не виконання концесіонером умов концесії. Так, у 2012 році Сокальська районна рада Львівської області вирішила передати в концесію будівлю комунального кінотеатру. Концесіонер за умов концесії мав відремонтувати будівлю та розмістити на території кінотеатру інтернет-кафе, дитяче кафе та заклад з продажу книжкової продукції. Але під час реалізації концесіонер не сплачував концесійні платежі та не інвестував у розвиток кінотеатру, тож будівля продовжувала залишатися у незадовільному стані. Згодом прокуратура звернулася до суду з вимогою про розірвання договору. Договір було розірвано, а колишній концесіонер мав сплатити на користь концесієдавця більше мільйона гривень заборгованості за концесійними платежами, майже 175 тис. грн. пені та 8 тис. грн. штрафних санкцій.

Отже, можна зробити висновки, що незважаючи на достатньо розвинену систему законодавств у сфері ДПП, на практиці виникає значна кількість проблемних моментів, які можуть ускладнити реалізацію проектів.

Висновки до розділу 2

Проаналізувавши перше питання другого розділу, що стосується аналізу законодавчої бази України, необхідно виділити, що незважаючи на достатньо розвинену законодавчу базу в Україні, вона все ще потребує нових пошуків шляхів вдосконалення нормативно-правових актів. Так, відсутність досвіду успішної практики підготовки проектів ДПП та відсутність відповідної координації між органами державної влади, які задіяні у впровадженні таких проектів негативно відображається на розвитку та реалізації проектів ДПП.

Незважаючи на це, реалізація проектів ДПП в Україні все ж має свій розвиток. Так, згідно з інформацією Мінекономрозвитку, станом на 1 липня 2018 року в Україні нараховується 66 договорів ДПП. Більшість проектів реалізуються у Миколаївській, Закарпатській та Київській області. Переважну частину займають сфери збору, очищенню та розподілу води, виробництво і постачання тепла та у сфері оброблення відходів.

Аналізуючи третє питання другого розділу, необхідно сказати, що основними недоліками залишаються:

- ризики виникнення корупційних витрат;
- відсутність надання державних гарантій;
- затримки у видачі дозволів та ліценцій;
- зміна нормативно-правової бази;
- зміна політичної системи;
- зміна соціально-економічного розвитку України;
- та неможливість залучення радників у процесі підготовки проекту ДПП, що за наявності відсутності досвіду може спричинити складність у підготовці документів та у роботі із залученням інвесторів.

РОЗДІЛ 3

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ТА ВДОСКОНАЛЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНСТИТУТУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В УКРАЇНІ

3.1. Досвід найкращих світових практик впровадження державно-приватного партнерства у публічному секторі економіки

Держави, які дотримуються принципів ефективного управління, в більшою мірою успішні при реалізації проектів ДПП. Представлені нижче приклади успішної реалізації ДПП детально розкривають проекти, засновані на ефективному управлінні, що в свою чергу сприяє зростанню соціально-економічних показників країни.

Перший проект, який ми розглянемо представлений Канадою у сфері енергетичного сектору – Проект утилізації відходів у Ванкувері.

Місто Ванкувер з метою поховання промислових відходів та утилізацію метану і вуглекислого газу, що надають серйозну дію на глобальну зміну клімату прийняло рішення про спільну угоду з приватним сектором. Сторонами ДПП виступили - міська адміністрація Ванкувера, яка являється державним партнером проекту, якому належить місце зберігання відходів, здійснення управління сміттєзвалищем на земельній ділянці власником якої є місто. Вибір приватного партнера проходив на конкурсній основі, в якому перемогло підприємство BC Hydro(British Columbia Crown Corporation) з яким підписали контракт на 20 років. BC Hydro будучи підзвітним Міністерству енергетики і природних ресурсів Канади являється покупцем та дистриб'ютором електрики та в свою чергу здійснює розробку, фінансування, будівництво та управління проектами виробництва теплової і електричної енергії та спеціалізується на продажі електрики і тепла. Ще одним приватним партнером проекту є агропромисловий сектор, що купує гарячу воду, яка отримується в процесі виробництва електроенергії та використовує її при тепличному виробництві [61, с.90].

В рамках реалізації проекту підприємство BC Hydro, що представляє приватний сектор, узяло на себе роботу по проектуванню, фінансуванню та будівництву теплоелектростанції. Основою його проекту є використання газу, що отримується з органічних відходів, як альтернативне джерело енергії, яке потім продається для місцевих промислових цілей. А тепло, що вивільняється в процесі виробництва електроенергії, потім перетворюють в гарячу воду та продають великому тепличному комплексу з метою опалення. Підприємство за власний рахунок побудувало 2,9 км. трубопроводу з метою збору і передачі газу з місця поховання відходів до аграрного комплексу за допомогою будівництва між ними електростанції по комбінованому виробництву електричної і теплової енергії. Згідно з проектом продаж електроенергії для комунальних потреб здійснює компанія BC Hydro, а доходи від продажу електрики і теплової енергії розподіляються між приватним підприємством та містом.

Зараз за допомогою цього проекту у Канаді електроенергія постачається від 4 до 5 тис. житлових будинків, а тепло, що перетворюється потім в гарячу воду, продається приватним партнером великому тепличному комплексу (32 акри) по вирощуванню томатів з метою опалювання. Використання газів з органічних відходів так само більшою мірою, ніж їх переробка за допомогою спалювання, сприяє скороченню викидів вуглекислого газу в атмосферу, і може бути прирівняне в кількісному вираженні до видалення 6000 машин з доріг і магістралей Канади.

Щодо ризиків, то місто Ванкувер не забезпечує жодних виплат приватним партнерам, що беруть участь в проекті, але гарантує постачання газів з органічних відходів протягом 20 років згідно з договором. Загальний об'єм інвестицій в проект з боку приватних партнерів склав близько 10 млн. доларів. З боку приватних партнерів проекту було підписано угоду про придбання електроенергії з компанією BC Hydro і двадцятирічну угоду про продаж теплової енергії з власником тепличного комплексу. Доходи від продажу електроенергії відходять приватному партнерові за вирахуванням 10% виплат місту. Поточні експлуатаційні витрати міста по видобутку і виробництву газів з органічних

відходів складають близько 250,000 доларів в рік, а виплати, що отримуються від продажу приватним партнером електроенергії і гарячої води, складають близько 400,000 доларів в рік.

Отже, можна зробити висновки, що реалізація проекту по утилізації відходів у Ванкувері на умовах ДПП має безліч переваг.

Для приватного сектора, це те, що він володіє знанням і технологіям, які часто бракують державному сектору, а саме тому став важливим партнером державного сектору та наразі має можливість отримувати непоганий щорічний дохід, що дозволить відшкодувати поточні експлуатаційні витрати.

Для держави, це те, що за допомогою проекту було створено нові робочі місця (близько 300), також державний партнер теж отримуватиме дохід, який становить близько 300,000 доларів в рік від реалізації проекту, що є яскравим прикладом, як за допомогою реалізації ДПП задовольняються потреби обох сторін.

Також проект має переваги і для навколишнього середовища та суспільства, він сприяє скороченню викиду парникового газу приблизно на 200,000 тонн в рік, що відповідає викидам вуглекислого газу приблизно від 40,000 автомобілів та сприяє видобутку близько 500,000 ГДж енергії в рік, що відповідає потребам в електроенергії від 3,000 до 4,000 домогосподарств.

Цей проект є моделлю ефективного використання в комерційних цілях таких продуктів процесу природного розкладання органічних відходів, як метан, одночасно забезпечуючи економічні і екологічні вигоди для суспільства.

Інші країни, також, можуть отримати вигоди від вживання даної технології взаємодії державного і приватного секторів. Представлена модель взаємодії активно та успішно використовується в багатьох країнах. [61, с.91].

Другий проект здійснюється у Франції, у сфері охорони здоров'я - Проект клінічного центру «Сюд Франсильєн».

Конкурс на проект клінічного центру «Сюд Франсильєн» здійснювався 2 роки в результаті чого був переданий спеціальній компанії, створеною Eiffage – сьомій серед найбільших будівельно-концесійних груп Франції. Договір з Eiffage

був укладений в результаті конкурентної боротьби, в ході якої Eiffage виграв контракт у основних своїх конкурентів - французьких компаній Bouygues і Vinci, завдяки наявному досвіду участі в реалізації проектів ДПП. Укладення договору по будівництву клінічного центру «Сюд Франсильєн» зайняло всього шість тижнів після оголошення результатів конкурсу, загальна вартість даного контракту склала 315 млн. євро, що, безумовно, стало однією з найкрупніших операцій подібного роду. Проект розрахований на тридцять років від дати початку комерційного використання об'єкту, яке заплановане на початок 2011 року з врахуванням періоду будівництва, розрахованого на чотири роки. Після завершення проекту площу клінічного центру «Сюд Франсильєн» складе приблизно 110,000 метрів, що еквівалентно площі 15 футбольних полів.

Фінансування проекту згідно з договором здійснюється довгостроковим кредитуванням, погашення кредиту загальним об'ємом 268 млн. євро, що становить 80% загальної суми державних витрат на проект, буде здійснено клінічним центром «Сюд Франсильєн» безумовним платіжним зобов'язанням без яких-небудь податкових вилучень і штрафів. 45 млн. євро від суми кредиту направлено на усунення ризиків, пов'язаної з реалізацією проекту і його результатами. Гарантії по кредиту перейняло на себе підприємство Eiffage, яке дало кредиторам і іншим партнерам гарантії покриття всіх можливих в процесі будівництва ризиків і тим самим дозволило встановити найбільш вигідні процентні ставки по кредитуванню на етапі будівництва. Це також влаштувало державний сектор, оскільки Уряд Франції був зацікавлений в передачі максимально можливого об'єму ризиків приватному сектору саме на даному етапі реалізації проекту.

Отже, розглянувши цей проект, можна зробити висновки, що великою перевагою для державного сектора стали короткі терміни підготовки, підписання договору, а також терміни початку будівництва. Це означає, що госпіталь зможе відкритися раніше передбачуваних термінів. В свою чергу передача приватному сектору фінансових ризиків дозволила створити підстави для формування

корпоративної гарантій та захистила кредиторів від ризиків, пов'язаних з будівництвом.

Реалізуючи нове законодавство, необхідне для реалізації проектів ДПП, Уряд Франції встановив заходи, що дозволяють спростити процедуру укладення договорів між державним і приватним секторами. Переваги, що відкриваються від участі в проекті приватного сектора, виявляються позитивними як для приватного, так і для державного секторів. З точки зору економічних вигод, укладення контракту було здійснене в рекордні терміни і із справедливим розподілом ризиків, що максимізувало матеріальні вигоди платників податків, одночасно дозволивши компенсувати витрати приватних підприємств. З точки зору переваг для соціальної сфери, новий госпітальний комплекс дозволить надавати пацієнтам послуги охорони здоров'я на найвищому рівні. Будівництво буде завершено в самі найближчі терміни, що було б неможливе, якщо проект був би реалізований не у вигляді ДПП.

Проект клінічного центру «Сюд Франсильєн» може служити для інших країн прикладом ефективної практики перерозподілу ризиків, при якій приватний сектор переймає на себе максимальні об'єми ризиків, пов'язаних з реалізацією проекту, а також всі ризики, пов'язані з етапом будівництва, спираючись на розуміння того, що така практика є найбільш відповідною саме для даного проекту. Більш того, результативність, з якою був укладений контракт демонструє наскільки ДПП може сприяти реалізації соціальних проектів в максимально короткі терміни, наприклад, відкрити пацієнтам доступ до якісного медичного обслуговування швидко, що в інших умовах було абсолютно неможливо [61, с.92].

Третій проект реалізується у сфері використання природних ресурсів у США – Проект збереження лісів в Часапіке.

Чесапiкський залив – головна зона відпочинку та рибальства в Штаті Мериленд. Екологічний стан затоки був серйозно порушений в результаті скидання проточних вод з довколишніх перенаселених центрів і мінімального контролю над утилізацією сільськогосподарських відходів (як добрив, так і

відходів тваринництва). Місцева влада почала відновлення екології затоки, приділяючи особливу увагу вдосконаленню управління охороною сухопутних та заболочених територій, але владі не вистачало фінансових і людських ресурсів для комплексного вирішення цієї проблеми. З цією метою був розроблений проект збереження лісів в Чесапіке (Chesapeake Forest Project). Приватна компанія по виробництву лісоматеріалів, що розпродавала землю, яка знаходилась у її власності, запропонувала властям Штату Мериленд придбати наявні в її власності земельні активи – більше 58,000 акрів землі в п'яти округах. Велика частина виставлених на продаж територій граничила з державною лісопарковою зоною, що б забезпечувало унікальну можливість створити резервний запас значних територій, які використовуються для лісозаготівель. Проте для придбання земель властям Штату не вистачало фінансування та людських ресурсів для управління придбаними територіями, адже зупинка робіт по лісозаготівлях на пропонованих територіях загрожувала б вивільненням робочої сили в крупних сільськогосподарських районах Штату, що могло призвести до високого рівня безробіття. [61,с.102].

Власті Штату визнали захист даних територій від вирубки унікальним шансом для збереження довкілля і поліпшення екологічної обстановки. Визнаючи наявні фінансові і кадрові обмеження, власті Штату приступили до реалізації проекту ДПП з метою придбання і управління територіями. Так приватним партнером стала Природоохоронна неурядова організація (ПНО).

В цілях первинного придбання власності власті Штату виділили 16.5 млн. доларів, забезпечивши придбання половини виставленої на продаж землі, загальна площа якої склала 58,000 акрів. ПНО, що діє від імені добродійного фонду, придбала ті, що залишилися 29,000 акрів землі за 16.5 млн. доларів з наміром подальшої передачі землі властям Штату на безоплатній основі. Унікальною особливістю даного проекту ДПП є самофінансування. План управління лісовими територіями включав можливість виявлення таких ділянок, які забезпечували б лісозаготівлі без негативної дії на стан довкілля. Управління лісозаготівлями забезпечувалося, згідно з контрактом, приватною компанією.

Доходи від продажу лісоматеріалів забезпечували додатковими засобами центральні і регіональні власті. Крім того, продовження лісозаготівель вирішило побоювання місцевого населення відносно економічних наслідків проекту.

Щодо ризику, то завдяки зацікавленості в «життестійкості» даної моделі співпраці, власті Штату погодилися покривати всі можливі втрати приватної компанії в перші два роки реалізації проекту, після чого приватна сторона зобов'язалася узяти на себе ризики, пов'язані з рентабельністю партнерства. Проте проект партнерства виявився економічно успішним вже в перші два роки реалізації, так само як і в кожен з подальших років.

Отже, можна зробити висновки, що перевагами приватного партнера є те, що він має в своєму розпорядженні фінансові і кадрові ресурси для забезпечення ефективного управління територіями і стійкого використання природних ресурсів.

Розглянувши цей проект до основних переваг проекту можна віднести те, що:

- проект забезпечив економічну активність і зайнятість, подавши підтримку місцевому бізнесу і місцевому населенню;
- запобіг використанню лісових територій не по їх прямому призначенню;
- дозволив поліпшити якість води і стан водних ресурсів в Чесапікському затоці;
- захистив проживання рідкісних і зникаючих біологічних видів;
- сприяв здоровому відтворенню ґрунту і лісу;
- проект захистив живописні місця, що представляють особливий історичний, культурний та екологічний інтерес.

Щодо переваг для державного сектора можна виділити те, що:

- замість того, щоб наймати лісників і інший персонал, власті Штату уклали контракт з приватним партнером, який забезпечує управління територіями відповідно до стандартів, що діють;

- властям Штату удалося уникнути витрат державних коштів і, більш того, удалося отримати додаткові прибутки від забезпечення стійкого і ефективного управління лісовими територіями;
- починаючи з моменту реалізації проекту, відбувається щорічне збільшення прибутку.

Відмінність проекту полягає у його прозорій моделі співпраці, при якій недержавні організації, місцеві органи влади, державний і приватний сектори беруть участь в обговоренні проекту, його основних характеристик, питань фінансування і управління та щорічний фінансовий аудит проекту, повністю відкритий для громадськості.

Така модель співпраці в інших країнах може бути використана там, де існує потреба в певних послугах, а стійкий розвиток і використання природних ресурсів може бути джерелом оплати самих проектів і планів стійкого розвитку [61,с.103].

Отже, можна сказати, що реалізація ДПП є досить важливим фактором, що впливає на розвиток інфраструктури, економіку та соціальний рівень країни. Однією з основних проблем, з якими стикаються всі держави, прагнучі розвивати державно-приватне партнерство, є проблема вироблення процедур та стимулювання процесів, що забезпечують ефективність функціонування ДПП та вимагають створення нового типу державної та суспільної експертизи, яка б допомагала у реалізації проектів та проведення моніторингу їх виконання та ефективності.

3.2. Основні напрями вдосконалення державно-приватного партнерства, як елемента підвищення ефективності функціонування публічного сектора економіки в Україні

На сьогодні державно-приватне партнерство являється ефективним та перспективним елементом підвищення ефективності функціонування публічного сектора економіки, як на регіональному так і місцевому рівні.

В угодах ДПП задоволення своїх економічних інтересів отримує, як державний партнер, так і приватний. Під час такого партнерства між державою і суб'єктами господарювання досягаються кращі техніко-економічні показники та результати господарювання, ефективніше використовуються державні ресурси і комунальне майно. Основні переваги ДПП наведені у таблиці 3.1.

Таблиця 3.1

Основні переваги державно-приватного партнерства

Для держави	Для приватного бізнесу
1. Скорочення витрат на надання послуг.	1. Залучення бюджетних коштів до проекту.
2. Активізація інвестиційної діяльності.	2. Доступ до раніше закритих сфер економіки.
3. Ефективне управління майном.	3. Поліпшення роботи з державними дозвільними органами.
4. Економія фінансових ресурсів держави.	4. Підвищення статусу проекту завдяки участі у ньому державного партнера.
5. Використання досвіду приватних компаній.	5. Позитивний імідж у суспільстві.
6. Збереження та створення робочих місць.	6. Оптимізація розподілу ризиків проекту.
7. Стимулювання підприємницького мислення.	7. Розширення можливостей отримання пільгових кредитів під державні гарантії.
8. Рівний діалог між владою та бізнесом	8. Можливість застосування інноваційних рішень у процесі будівництва та реалізації.
9. Підвищення ефективності інфраструктури.	
10. Оптимізація розподілу ризиків.	

Для успішної реалізації проектів ДПП та покращення його механізму функціонування необхідно постійно шукати шляхи вдосконалення цього механізму. До основних шляхів вдосконалення ДПП в Україні в першу чергу можна віднести удосконалення чинної нормативно-правової бази регулювання ДПП.

Проблема полягає, в тому, що модель ДПП все ще мало зрозуміла в Україні. На сьогодні не існує ефективного національного політичного документу чи методичних рекомендацій (інструкцій) відносно доцільності використання ДПП, адже добре складений програмний документ має містити обґрунтування доцільності застосування ДПП, пояснювати громадянам, які переваги їм може

надати ДПП і в той же час звертатися до потенційних партнерів для того, щоб вони профінансували та здійснювали управління такими проектами.

Для поліпшення законодавчої бази та реалізації проектів ДПП, можна внести такі пропозиції взяті із успішних країн по впровадженню ДПП:

1. Чинне законодавство України, а саме ЗУ ДПП, виключає участь державних та комунальних підприємств, як публічних партнерів на відмінну від законодавства Польщі, в якому публічним партнером угод державно-приватного партнерства можуть бути майже всі існуючі форми громадської власності, в тому числі і підприємства державної або комунальної власності. А отже внесення поправки то ЗУ шляхом включення державних та комунальних підприємств, як партнерів угод державно-приватного партнерства сприяло б реалізації проектів ДПП та розвитку державно приватного партнерства в Україні.

2. Розділ про ознаки державно-приватного партнерства українського законодавства обмежує тривалість відносин - від 5 до 50 років, в той час як угоди можуть потребувати інших термінів реалізації в залежності від вартості та складності проектів.

3. Для вирішення проблем у складанні, підготовці та реалізації проектів ДПП, необхідно чітко розподілити функції між органами державної влади, що задіяні у сфері ДПП

4. Відповідно до пункту ЗУ про ДПП, що стосується об'єктів державно-приватного партнерства, всі об'єкти, що були передані в користування приватному партнеру, після припинення дії договору повертаються державному партнеру. В той же час, відповідно до світових норм законодавства відносять передачу активів партнерства концесіонеру-наступнику або викуп однією із сторін пакету акцій. Крім того в законі України не вказано відношення до прав власності на об'єкти, що були збудовані під час реалізації проекту, а керівництво UNCITRAL рекомендує чітко визначити можливість розподілу активів проекту, що були збудовані в процесі реалізації проекту державно-приватного партнерства, або відшкодування однієї із сторін вартості існуючих активів, якщо ця вартість значно зросла в процесі реалізації проекту.

5. З точки зору міжнародних норм пункт про необхідність відшкодування приватним партнером витрат державного партнера на оформлення земельної документації є недоцільним і зменшує привабливість угод державно-приватного партнерства для приватного сектору. Необхідно чітко врегулювати процедуру відведення земельних ділянок для здійснення проектів ДПП.

6. Щодо фіскальних ризиків, на зараз відсутній центральний реєстр проектів і, таким чином, не існує способу визначення ризику держави. Незрозуміло, чи проекти ДПП за Законом про ДПП розглядаються як балансові чи позабалансові зобов'язання, тому Міністерству фінансів необхідно розвинути власний потенціал в сфері визначення, обчислення та реєстрації фіскальних ризиків за державними інвестиційними проектами, зокрема, концесіями та ДПП. Це може бути здійснено, якщо буде досягнута стабільність кадрів.

7. Якщо казати про прозорість та звітність проектів ДПП, то немає достатньої прозорості у тому, яким чином підписуються договори ДПП та концесії. Міністерство фінансів та Верховна Рада не отримують інформації щодо майбутніх зобов'язань із здійснення платежів за договорами ДПП та концесій. Ця інформація не є частиною процесу планування бюджету, а громадяни не мають жодного доступу до інформації про проекти. Тому Міністерству фінансів необхідно встановити чіткі правила стосовно того, як активи проектів ДПП повинні обліковуватись у національних рахунках.

8. Вирішення спорів. Коли сторони дійшли згоди щодо письмово узгоджених деталей угод, основний сенс довготривалої угоди втрачається, якщо її умови не можна ефективно застосувати проти сторони, яка цю угоду порушує. На даний момент, коли кінцевим механізмом вирішення спорів є українська судова система, сторони угоди ДПП майже зовсім не сподіваються на те, що їх права будуть захищені в суді. Це істотно збільшує ризик і є серйозною перешкодою як для приватного партнера, що готовий зробити значні інвестиції в проект ДПП, так і для банків, які готові кредитувати великі суми. Способом вирішення такої ситуації може бути внесення в Закон про ДПП та пов'язаних законах, що всі

спори, які виникають із договору ДПП, можуть бути вирішені міжнародним арбітражем поза межами України або в Україні.

9. Як показала практика на прикладі Канади, ситуація коли в проєкті клінічного центру «Сюд Франсильєн» приватний партнер взяв на себе максимальні об'єми ризиків, теж може мати місце та бути успішним для найшвидшого впровадження проєкту ДПП.

Також для пошуку поліпшення реалізації ДПП в Україні був залучений Світовий банк, який за участю Мінекономрозвитку провів оцінку стану реалізації ДПП України та надав рекомендацій щодо покращення механізму реалізації ДПП:

- запровадження ефективної системи розпізнавання пріоритетних проєктів та визначення механізмів їх фінансування;
- удосконалення правового регулювання в сфері ДПП, розробка нової редакції Закону України «Про концесії»;
- реалізація державної підтримки у сфері ДПП, в тому числі формування якісної системи управління фінансовими ризиками, що включає ідентифікація, визначення вартості та облік фінансових ризиків;
- чіткий розподіл функцій центральних органів влади, відповідальних за управління проєктами ДПП;
- розробка методичних рекомендацій щодо оцінки та аналізу ефективності інфраструктурних проєктів, управління проєктами та оцінки їх по завершенню.

До основних напрямів поліпшення реалізації ДПП в Україні, також, можна віднести покращення інвестиційного середовища шляхом поліпшення політичної стабільності, що в свою чергу буде сприяти залученню інвестиційних капіталовкладень та довгостроковому стратегічному плануванню проєктів ДПП; підвищення мотивації державних службовців, щодо підготовки та реалізації проєктів ДПП, яке передбачатиме преміювання, додаткове навчання та кар'єрне зростання державних службовців; залучення науковців, представників громадських об'єднань до співробітництва з представниками органів влади з

метою розвитку ДПП та формування ефективної моделі державно-приватного партнерства на місцевому та регіональному рівні та підвищення рівня довіри громадян до органів державної влади.

Висновки до розділу 3

Проаналізувавши третій розділ, необхідно сказати, що важливим для потенційних можливостей розвитку та здійснення проектів ДПП у публічному секторі економіки України є досвід розвитку ДПП за кордоном, адже державно-приватне партнерство є одним з найпоширеніших у світі механізмів розвитку інфраструктури національної економіки, поліпшення бізнесу та підвищення якості життя населення. Країни, що використовують державно-приватне партнерство як форму ефективного співробітництва мають довготривалість відносин, збереження державної форми власності на об'єкти, відкритість та прозорість діяльності органів державної влади та надання якісних послуг. Таким чином вивчення світового досвіду є корисним для розроблення власної державної стратегії застосування державно - приватного партнерства.

До основних напрямів вдосконалення механізму ДПП в Україні можна віднести: удосконалення чинної нормативно-правової бази регулювання ДПП спираючись на світовий досвід; чітке розподілення функцій центральних органів влади, відповідальних за управління проектами ДПП; покращення інвестиційного середовища шляхом поліпшення політичної стабільності, що в свою чергу буде сприяти залученню приватних інвестицій та гарантування безпеки вкладення коштів в державну власність шляхом рівномірного розподілу ризиків.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

1. Досліджено сутність та необхідність функціонування інституту державно-приватного партнерства.

Державно-приватне партнерство розглядається як рівноправне взаємовигідне співробітництво між державою та приватним бізнесом в процесі розвитку інфраструктури та наданні публічних послуг за умови розподілу ризиків та відповідальності. Розвиток ДПП сприяє підвищенню конкурентоспроможності країни та підвищенню її зовнішньополітичної стабільності. Особливістю проектів є те, що їх взаємна вигода базується на спільній зацікавленості партнерів у ефективному використанні суспільних ресурсів на всіх стадіях життєвого циклу проекту: проектуванню, будівництві та експлуатації.

Необхідно сказати, що кожна із сторін ДПП має власні інтереси, ресурси та певні характеристики, поєднання яких сприяє більш повній реалізації властивих державі та приватному секторі функцій. Так, держава від партнерства з приватним сектором отримує низку переваг, серед яких: зниження навантаження на державне управління; підвищення ефективності управління державним майном; підвищення якості та доступності послуг соціальної інфраструктури та стимулювання інноваційної активності суб'єктів господарювання. В свою чергу приватний партнер також отримує переваги, серед яких: отримання доступу до нових ринків; полегшення роботи з органами влади у процесі оформлення дозвільної документації; зменшення ризиків та розширення інвестиційних можливостей.

Щодо здійснення ДПП, необхідно сказати, що велика роль в реалізації проектів ДПП надається механізму розподілу договорів на прозорій конкурсній основі. Також при реалізації проектів важливе значення має державна підтримка.

Важливими питаннями при ухваленні рішень про створення проекту ДПП є вибір його форми, визначення ключових умов, питання оцінки

фінансової життєздатності проекту, особливо у сфері інфраструктури. Адже, проекти у цій сфері відрізняються високою вартістю, тривалим терміном реалізації та високими ризиками, як для приватного інвестора, так і для держави.

Питання про оптимальне співвідношення державного і приватного фінансування залишається актуальним, оскільки дуже велика державна підтримка знижує мотивацію приватного сектора і, як наслідок всю ефективність проекту. З практики європейських проектів ДПП відомо, що доля державної участі у фінансуванні не повинна перевищувати 50% загальних капіталовкладень.

В процесі дослідження фінансової життєздатності оцінюються чинники, що впливають на фінансову життєздатність проектів ДПП, оцінюються ризики проекту, та дотримання збалансованості зацікавленості сторін.

2. Виділити основні форми реалізації державно-приватного партнерства та сфери його застосування.

На сьогодні профільним законом передбачені різні форми договірних відносин у рамках ДПП залежно від умов конкретного проекту, це може бути концесія, спільна діяльність, оренда, управління майном та інші угоди, які детально регулюються окремими законами. Обираючи конкретну форму ДПП для втілення проекту слід проаналізувати численні нормативно-правові акти, що регулюють інституційні форми ДПП та інвестиційну діяльність. Також необхідно враховувати, що українське законодавство не передбачає єдиного органу, відповідального за підтримку таких проектів. Отже, організаційно-функціональні механізми ДПП залежать також від умов фінансування ДПП (корпоративне фінансування, фінансування з місцевого бюджету тощо), що ускладнює формування єдиного підходу до вибору форми договірних відносин у рамках ДПП.

Також, необхідно зазначити, що основними факторами, які визначають форму здійснення ДПП у конкретних проектах, є:

- схеми розподілу інвестиційних ризиків;
- особливості національного законодавства;
- галузева належність проекту або виду діяльності;
- визначення платника за послуги об'єкта та наслідків для нього обраної форми.

Таке партнерство держави і бізнесу завдяки використанню різноманітних форм, що враховують конкретну специфіку, забезпечує вибір найбільш ефективних шляхів використання як державної, так і приватної власності.

При виявленні пріоритетної сфери у публічному секторі економіки, необхідно розуміти основну мету ДПП - це реалізація суспільно значущих для держави проектів, в тих сферах, в яких розв'язання соціально-економічних проблем є важливим для всього суспільства. Так, українське законодавство містить перелік сфер застосування ДПП, серед яких виділяє:

- пошук та видобування корисних копалин;
- виробництво, транспортування та постачання тепла та електроенергії;
- розподіл і постачання природного газу;
- будівництво та експлуатація об'єктів транспортної інфраструктури;
- машинобудування;
- збір та очищення води;
- охорона здоров'я;
- туризм;
- оброблення відходів;
- управління нерухомістю та інші сфери.

3. Проаналізовано законодавчу базу реалізації проектів ДПП та з'ясовані проблем, що виникають у процесі реалізації ДПП.

Щодо аналізу законодавчої бази реалізації проектів ДПП, то необхідно сказати, що на сьогодні в нашій країні розвиток партнерських відносин між державою та бізнесом потребує вдосконалення механізмів ДПП. Політична нестабільність країни надала чимало прикладів проблемних ситуацій у взаємних відносинах між органами влади і приватним сектором, що закінчилось невдалими спільними проектами, про що свідчить те, що на сьогодні у рамках державно-приватного партнерства затверджено тільки один договір, всі інші договори перебувають на умовах концесії. Більшість подій останнього часу, що відбуваються в Україні потребують нових пошуків чинників економічного зростання та підвищення рівня довіри суспільства до влади. На зараз держава не спроможна забезпечувати підвищення ефективного використання виробничого потенціалу та розвитку інфраструктури, тому необхідно зосередити увагу на використанні механізмів, які дозволять відновити активність суб'єктів господарювання та забезпечити суспільні інтереси, одним з таких механізмів і є державно-приватне партнерство.

Для реалізації в Україні масштабних модернізаційних проектів у публічному секторі економіки потрібні значні інвестиційні ресурси, які може надавати приватний сектор. Правова форма здійснення ДПП повинна забезпечити для інвестора привабливість, безпеку вкладення коштів в державну власність та розвивати ту сферу, яка стратегічно важлива для держави.

Згідно закону, проекти ДПП повинні забезпечити вищу ефективність діяльності, ніж якщо її здійснює лише державний партнер, мати довготривалий характер (від 5 до 50 років), передбачати фінансування чи спільне фінансування проекту з боку приватного партнера, розподіляти відповідальність та ризики між приватним і державним партнерами у процесі здійснення ДПП. Але на сьогодні, нормативно-правова база, яка регулює розвиток ДПП в Україні є дуже складною та нестабільною, що створює ризики для ефективного використання проектів ДПП та розвитку інвестиційної діяльності. Можна стверджувати, що

це є одним із чинників відсутності реальних проектів ДПП в Україні. Іншим чинником виступає відсутні у органах державної влади, що безпосередньо стосуються реалізації проектів ДПП кваліфікованих працівників із відповідним рівнем методологічної та методичної підготовки.

Також існує низка суперечностей у інституційному забезпеченні ДПП. Адже обов'язки у розгляданні, реалізації, оцінці та контролю проектів ДПП лежать, як на Міністерстві економічного розвитку і торгівлі України, на Державному агентстві з інвестицій та управлінні національними проектами України так і на центральних та місцевих виконавчих органах влади. З цієї ситуації помітно, що немає чіткого розподілу обов'язків між органами державної влади, що стосуються реалізації проектів ДПП, що призводить до виникнення суперечностей між органами влади.

4. Здійснено аналіз світового досвіду впровадження механізму ДПП.

Необхідно сказати, що важливим для потенційних можливостей розвитку та здійснення ДПП в Україні є досвід розвитку ДПП за кордоном, адже державно-приватне партнерство є одним з найпоширеніших у світі механізмів розвитку інфраструктури національної економіки, поліпшення бізнесу та підвищення якості життя населення.

Так, практика світового досвіду ДПП свідчить про наявність потенціалу для створення прибуткових проектів ДПП у багатьох секторах економіки, таких як:

- відновлюванні джерела енергії та енергоефективність;
- розвиток міської інфраструктури;
- дорожнє господарство;
- туризм та організація довкілля;
- управління твердими побутовими відходами;
- охорона здоров'я та освіта.

Також, як свідчить закордонна практика, успішний розвиток ДПП та залучення приватних інвестицій у важливі для держави сфери економіки, можливий лише за умови, коли буде забезпечено баланс інтересів держави і приватного інвестора. В більшості випадків механізм ДПП використовується в країнах Європи саме для створення інфраструктурних об'єктів. Наприклад, у Фінляндії за допомогою проектів ДПП були побудовані центральні автошляхи, в Португалії – реконструйовані аеропорти, Франція – оновила мережі водопостачання та побудувала швидкісні автомагістралі. Країни, що мають невисокий рівень соціально-економічного розвитку реалізують проекти ДПП насамперед у сферах транспортної інфраструктури та комунального господарства на основі договорів концесії.

Світова практика реалізації проектів ДПП дозволяє виділити такі основні чинники, що впливають на їх фінансову життєздатність, як: визначення необхідності проекту; рівень підготовленості проекту; система правового регулювання; розвиненість фінансового ринку в країні; правові основи діяльності та кваліфікація учасників конкурсу.

Таким чином, вивчення світового досвіду реалізації проектів державно-приватного партнерства є корисним для розроблення та впровадження власної державної стратегії застосування державно-приватного партнерства. При цьому слід зазначити, що не існує ідеального варіанту такого партнерства, адже кожна країна використовує свої інструменти сприяння розвитку ДПП опираючись на свої відмінні риси: найбільш прийнятні для неї типи взаємодії держави та приватного бізнесу; галузеву прихильність; механізми реалізації; правове та інституціональне середовище та інші.

5. Запропоновано рекомендації по вдосконаленню механізму реалізації проектів ДПП.

Розглянувши державно - приватне партнерство в Україні можна сказати, що потенціалу для створення прибуткових проектів ДПП у публічному секторі економіки присутній, але потребує пошуку нових можливостей, щодо

ефективнішого використання та реалізації механізму ДПП. Проаналізувавши практику реалізації проектів державно-приватного партнерства можна запропонувати та виділити основні напрями вдосконалення діяльності в цій сфері:

1. Удосконалення нормативно-правової бази регулювання відносин ДПП шляхом доопрацювання її з урахуванням досвіду розвинених країн.

2. Удосконалення інституційного забезпечення розвитку ДПП. А саме, шляхом чіткого розподілу функції між органами державної влади, що задіяні у сфері ДПП та налагодження співпраці з міжнародними фінансовими установами, такими як ЄБРР, Світовий банк за для отримання фінансової та технічної підтримки проектів.

3. Розробити та затвердити регіональні програми оновлення основних фондів та розбудови інфраструктури.

4. Підвищити мотивацію державних службовців, щодо підготовки та реалізації проектів ДПП, яке передбачатиме преміювання, додаткове навчання та кар'єрне зростання державних службовців. Передбачити можливість вирішення спорів міжнародним арбітражним судом.

5. Запровадити процедуру прискореної видачі ліцензій для реалізації проектів ДПП.

6. Розробити механізм компенсації державним партнером приватному партнерові різниці між затвердженими та економічно обґрунтованими тарифами.

7. Розробити механізм справедливої компенсації у разі, якщо державний партнер достроково припиняє дію договору ДПП, з метою відшкодування збитків приватному партнеру.

8. Розробити механізм гарантування фінансування проекту ДПП з боку державного партнера протягом всього періоду реалізації проекту.

9. Створити сприятливе інвестиційне середовище для проектів ДПП, шляхом подолання корупції та політичної нестабільності.

10. Підвисити рівень довіри громадян до органів державної влади, а саме на засадах прозорості та відкритості шляхом надання громадянам доступу до інформації про проекти ДПП.

Впровадження цих напрямів поступово розвиватиме механізм ДПП та зможе спрямовувати його на розвиток окремих сфер публічного сектора економіки України, а вивчення та аналіз світового досвіду буде корисним для розроблення власної державної стратегії застосування державно - приватного партнерства.

Список використаної літератури

1. Авксентьєв М.Ю. Державно"приватне партнерство як сучасний механізм залучення інвестицій в інфраструктурні галузі України : автореф. дис. ... канд. екон. наук. – К., 2010.
2. Богданович В.Ю. Спосіб формалізації стратегічного планування у сфері державного управління забезпеченням національної безпеки держави / В.Ю. Богданович, А.І. Семенченко // Економіка України. – 2007. – № 2.
3. Висновок за результатами аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства «Енергетичний міст «Україна – Європейський Союз» — Режим доступу <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9a47d67e-6546-4caa-9ab0-dce86654169e&title=SistemaZboruTaUtilizatsiiBiogazuNaPoligoniTverdikhPobutovikhVidkhodivVM-Kremenichuk>.
4. Вивчення оптимальних моделей державно-приватного партнерства для промислових парків в Яворові і Новому Роздолі, Львів 2015.
5. Горожанкіна М. Є. Державно-приватне партнерство: сучасна модель інтеграції інтересів /М. Є. Горожанкіна // Науковий вісник НЛТУ України. – 2011. – Вип. 21.19. – С. 176-183.
6. Греция и Македония в IV в. до н.э. URL : <http://enc-dic.com/history/Predjellinizm-Na-Zapade-Grecija-I-Makedonija-V-V-Do-Nje-33474/>
7. Господарський кодекс України від 10.11.2018, підстава - [2491-VIII](#) – Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.
8. Державне управління регіональним розвитком України ст. 59-60.
9. Державно-приватне партнерство в контексті управління державними інвестиціями в Україні, Міжнародний банк реконструкції та розвитку / Світовий банк, 2016.

10. Діагностичний огляд законодавства з державно-приватного партнерства, United States, 2011.
11. Деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства : Постанова від 11.04.2011 р. № 384 [Електронний ресурс] / Кабінет Міністрів України. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/384-2011-%D0%BF>.
12. *Дикий Д.В.* Мультиагентні інвестиційні організації: сучасний механізм реалізації державно-приватного партнерства в будівництві. – К. : Акцент інвесттрейд, 2012.
13. Державно-приватне партнерство в системі регулювання економіки: монографія / [Єфименко Т.І., Черевиков Є.Л., Павлюк К.В. та ін.]; за заг. ред. чл.-кор. НАНУ Т.І. Єфименко; НАН України, Ін-т екон. та прогноз. – К., 2012.
14. Журнал Бухгалтерський тиждень Березень , 2018/№ 13 (управління майном)
15. Закон України від «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 №1560-XII– Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12>.
16. Закон України «Про оренду державного та комунального майна» від 10.04.1992 року № 2269-XII– Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2269-12>
17. Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14.12.1999 року № 1286-XIV– Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1286-14>.
18. Закон України «Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів паливно-енергетичного комплексу, що перебувають у державній власності» від 08.07.2011 року № 3687-VI– Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3687-17>.
19. Закон України «Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів централізованого водо-, теплопостачання і водовідведення, що

- перебувають у комунальній власності» від 21.10.2010 року № 2624-VI–
Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2624-17>.
20. Закон України від 24.11.2015 №817-VIII «Про внесення змін до деяких
законів України щодо усунення регуляторних бар'єрів для розвитку
державно-приватного партнерства та стимулювання інвестицій в Україні»
– Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/817-19>.
21. Закон України «Про управління об'єктами державної власності» від 21
вересня 2006 р. // Відомості Верховної Ради України. - 2006. - №41.
Ст.2726. [Електронний ресурс] / Офіційний сайт ВРУ — www.rada.gov.ua.
22. Закон України «Про концесії» від 25.03.2018 № 997-ХГУ [Електронний
ресурс] / Офіційний сайт ВРУ — www.rada.gov.ua (станом на 25.03.2018).
23. Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 №
2404¹ [Електронний ресурс] / Офіційний вісник ВРУ — www.rada.gov.ua
(станом на 24.05.2016).
24. Зелінська А. М. Державно-приватне партнерство як механізм розвитку
біоенергетики аграрної сфери / А. М. Зелінська // Інноваційні економіка. –
2012. – Вип. 2.
25. История Древнего Востока. Тексты и документы: учеб. пособие / под
ред. В.И. Кузищина. М.: Высшая школа, 2002. С. 167—190.
26. Куліков А.І. Приклади реалізації проектів державно"приватного
партнерства в Україні. – Чернівці : Буковинський державний
фінансово"економічний університет, 2013.
27. Качала Т. М. Розвиток державно-приватного партнерства в житлово-
комунальному господарстві регіону: проблеми та перспективи / Т. М.
Качала // Формування ринкової економіки : [зб. наук. праць]. – Київ,
2010. – № 23.
28. Куліков А.І. Приклади реалізації проектів державно"приватного
партнерства в Україні. – Чернівці : Буковинський державний
фінансово"економічний університет, 2013.

29. Наказ Міністерства економіки України від 31.08.2010 №1082 «Про утворення міжвідомчої робочої групи з питань розвитку державно-приватного партнерства в Україні» – Режим доступу <http://zakon2.rada.gov.ua>.
30. Наказ Міністерства економіки України від 31.08.2010 №1082 «Про утворення міжвідомчої робочої групи з питань розвитку державно-приватного партнерства в Україні» – Режим доступу <http://zakon2.rada.gov.ua>.
31. Наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 16.08.2011 №40 «Про затвердження форми подання пропозиції щодо здійснення державно-приватного партнерства» – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua>.
32. Нейкова І. С. Державно-приватне партнерство як складова інвестиційного механізму інноваційного розвитку / І. С. Нейкова // Науковий вісник Національного університету ДПС України (Економіка, право). – 2010. – № 1(48). – С. 152-160.
33. Навчальний посібник "Державно-приватне партнерство" – К.: Навчально методичний центр «Консорціум із удосконалення менеджмент-освіти в Україні, 2006 ст 30-37.
34. Нейкова І. С. Державно-приватне партнерство /І. С. Нейкова// Науковий вісник Національного університету ДПС України (Економіка, право). – 2010. – № 1(48).
35. Офіційний сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/>.
36. Офіційний сайт Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http:// mtu.gov.ua/](http://mtu.gov.ua/).
37. Офіційний сайт Національного інституту стратегічних досліджень [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/>.

38. Островський І. А. Державно-приватне партнерство як чинник регіонального розвитку / І. А. Островський // Коммунальное хозяйство городов : [научно-технический сборник]. – 2010. – № 94.
39. Податковий кодекс України від 04.10.2018, підстава - [2530-VIII](#) – Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
40. Постанова Кабінету Міністрів України від 17.03.2011 №279 «Про затвердження Порядку надання державної підтримки здійсненню державно-приватного партнерства » – Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/279-2011-%D0%BF>.
41. Постанова Кабінету Міністрів України від 16.02.2011 №232 «Про затвердження Методики виявлення ризиків пов'язаних з державно-приватним партнерством, їх оцінки та визначення форми управління ними» – Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232-2011-%D0%BF>.
42. Постанова Кабінету Міністрів України від 09.02.2011 №81 «Про затвердження Порядку надання приватним партнером державному партнеру інформації про виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства » – Режим доступу <http://zakon2.rada.gov.ua>.
43. Павлюк А. П. Державно-приватне партнерство як механізм активізації інвестиційної діяльності в Україні / А. П. Павлюк // Стратегічні пріоритети. – 2012. – Вип. № 3 (24).
44. Програма розвитку державно-приватного партнерства (Public Private Partnership Development Program (P3DP)) фінансується Агентством США з міжнародного розвитку (USAID) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.auc.org.ua/page/programa-rozvitku-derzhavno-privatnogopartnerstva>

45. Проблеми законодавчого регулювання у сфері державно-приватного партнерства (ДПП), які вимагають першочергового вирішення для запуску проектів у сфері ДПП в Україні, United States, 2011.
46. Посібник з публічно-приватних партнерств, 2009.
47. Програма розвитку публічно-приватного партнерства, United States, 2011
48. Практичний посібник "Реалізація проектів державно-приватного партнерства в Україні" - Київ, 2017. – 64-67 с., 22 с.
49. Практичний посібник з підготовки техніко-економічного обґрунтування та застосування методики проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства - United States, 2012.
50. Розпорядження Кабінету Міністрів України « Про схвалення Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-2018 роки» від 14. 08.2013 р. № 739-р [Електронний ресурс] Кабінет Міністрів України. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/739-2013-%D1%80>.
51. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції розвитку державно-приватного партнерства у житлово-комунальному господарстві» від 16.09.2009 №1184-р [Електронний ресурс] Кабінет Міністрів України. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua>.
52. Сич І.Г. «Формування та розвиток державно-приватного партнерства в Україні» / І.Г. Сич //Управління та адміністрування: зб. наук. ст. студ. У 66 заоч. форми навч. / відп. ред. Н.Л. Новікова – Ч. 1 – Київ: Київ. нац. торг.- екон. ун-т, 2018. – с. 310-314.
53. Управління у сфері економічної конкуренції : навч. посіб. У 2 т. Том 1 / В.Д. Лагутін, А.Г. Герасименко, Л.С. Головка та ін. ; за ред. А.Г.Герасименко. – Київ Київ. нац. торг.- екон. ун-т, 2016. – с. 334.
54. Фархутдинов И.З., Трапезников В.А. Инвестиционное право: учеб.-практ. пособие. М.: Во-лтерс Клувер, 2006.

55. Цивільний кодекс України від 04.11.2018, підстава - [2581-VIII](#) – Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
56. Шилепницький П. І. Характеристика ефективності державно-приватного партнерства/ П. І. Шилепницький, Ефективна економіка № 10, 2015
57. Щодо розвитку державно-приватного партнерства як механізму активізації інвестиційної діяльності в Україні : [аналітична записка] / Національний інститут стратегічних досліджень при Президентові України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/816/>
58. Айрапетян М.С. Зарубежный опыт использования государственно-частного партнерства // <http://ppp-russia.ru/>.
59. Джонстон Д. Международный нефтяной бизнес: налоговые системы и соглашения о разделе продукции. Пер. с англ. - М.: Олимп-бизнес, 2007. С.81.
60. Давзи Л., Прюдомм Р. Экономика партнерства государственного и частного секторов в области инфра-структуры // Частное финансирование коммунальных служб и отраслей инфраструктуры. Французский опыт / Под ред. К. Мартинана. Париж: ДАЭИ, 2006. С. 63-64.
61. Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства- 2008. – 88 с.
62. Сильвестров С. Партнерство государства и частного сектора // Экономика России: XXI в, 2007, №18. С.55.
63. Финансирование создания и модернизации инфраструктурных объектов транспорта и коммунального хо-зяйства. - Париж, Издательство Французского Национального Института Мостов и Дорог, 2008. - С.3-4.
64. COM(2009) 615. Developing Public Private Partnerships. Brussels, 19.11.2009 - <http://ec.europa.eu/>.
65. International Financial Services, London (IFSL) - <http://www.ifsl.org.uk/>

66. Mobilising private and public investment for recovery and long term structural change: developing PPP - Europe-an Commission, Brussels, 19.11.2009 - COM(2009) 615 final - <http://eur-lex.europa.eu/>.
67. Private Participation in Infrastructure - Trends in Developing Countries in 1990-2008. World Bank, Washington D.C., 2009. p.14.
68. Partnerships UK - Annual Report 2009 – <http://www.partnershipsuk.org.uk>.

ДОДАТОК А

**Формування законодавства у сфері державно-приватного
партнерства [10].**

- Законодавство у сфері державно-приватного партнерства	
- I етап 1999-2000	- Закон України «Про концесії»
	- Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг»
- II етап 2010-2012	- Закон України «Про державно-приватне партнерство»
	- Закон України «Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів у сферах теплопостачання, водопостачання та водовідведення, що перебувають у комунальній власності»
	- Закон України «Про особливості оренди чи концесії об'єктів паливно-енергетичного комплексу, що перебувають у державній власності»
- III етап 2015-2018	- Закон України від 24.11.2015 №817-VIII «Про внесення змін до деяких законів України щодо усунення регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства та стимулювання інвестицій в Україні»
	- Проект Закону України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо забезпечення можливості взяття довгострокових зобов'язань у рамках державно-приватного партнерства»
	- Розпорядження Кабінету Міністрів України « Про схвалення Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-2018 роки» від 14. 08.2013 р. № 739-р

ДОДАТОК Б

Стан здійснення ДПП в Україні [10].

	Область	станом на 1 липня 2018 діють				Закінчився термін договору	Розірвано	Не виконуються
		концесія	спільна діяльність	договір ДПП	Разом			
1	Вінницька	0	0	0	0	0	0	0
2	Волинська	0	0	0	0	0	0	0
3	Дніпропетровська	0	0	0	0	0	0	1
4	Донецька	2	2	0	4	1	0	0
5	Житомирська	0	1	0	1	0	0	0
6	Закарпатська	4	5	0	9	0	0	0
7	Запорізька	4	0	0	4	0	0	3
8	Івано- Франківська	1	0	0	1	0	1	0
9	Київська	10	0	0	10	0	4	0
10	Кіровоградська	0	1	0	1	0	0	0
11	Луганська	1	0	0	1	0	0	0
12	Львівська	3	1	0	4	0	0	0
13	Миколаївська	14	1	0	15	0	0	0
14	Одеська	0	6	0	6	1	2	0
15	Полтавська	0	5	0	5	0	0	109
16	Рівненська	0	0	0	0	0	0	0
17	Сумська	0	0	0	0	0	0	0
18	Тернопільська	0	0	0	0	2	0	0
19	Харківська	1	0	0	1	0	0	0
20	Херсонська	1	1	0	2	0	0	0
21	Хмельницька	0	0	1	1	0	2	0
22	Черкаська	0	0	0	0	0	0	0
23	Чернівецька	0	0	0	0	0	0	0
24	Чернігівська	0	1	0	1	0	0	0
25	КМДА	0	0	0	0	0	0	0
РАЗОМ		41	24	1	66	4	9	113

ДОДАТОК В

Розподілення обов'язків органів державної влади, що задіяні у процесі ДПП [16].

Установа	Основні ролі та обов'язки	Коментарі
Профільні міністерства/ центральні органи влади та органи місцевого самоврядування	- Підготовка проектів, які безпосередньо впливають з їх основних функцій. - Перегляд та прийняття рішення щодо пропозицій, поданих агентствами та іншими установами, які знаходяться під їх контролем, для розробки проектних пропозицій щодо ДПП. - Проведення технічної та економічної оцінки пропозицій щодо ДПП. - Подання до Мінекономрозвитку відібраних проектних пропозицій щодо ДПП. - Контроль за виконанням договорів, укладених у рамках ДПП по відношенню до об'єктів, які відносяться до сфери їх управління.	- Мінекономрозвитку переглядає лише проектні пропозиції ДПП, підготовлені згідно із процедурами Закону про ДПП. - Законодавство про концесії не вимагає оцінки проектів концесії
Міністерство економічного розвитку і торгівлі	- Розгляд пропозицій щодо проектів ДПП та погодження висновків за результатами аналізу ефективності для об'єктів державної власності та комунальної власності (в разі державної підтримки) - Перевірка виконання договорів, укладених у рамках ДПП - Підготовка пропозицій щодо забезпечення формування та реалізації державної політики у ДПП - Проведення моніторингу ефективності діяльності органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування у сфері ДПП - Розроблення концепції та проектів державних цільових програм щодо сприяння розширенню ДПП, вжиття заходів для їх виконання - Сприяння захисту законних прав та інтересів державних і приватних партнерів у процесі здійснення ДПП - Сприяння досудовому врегулюванню спорів між державними та приватними партнерами - Проведення моніторингу, узагальнення та оприлюднення в установленому порядку результатів здійснення ДПП, у тому числі здійснення оцінки та моніторингу загального рівня ризиків державного партнера в договорах, укладених у рамках ДПП - Проведення моніторингу дотримання вимог законодавства у сфері ДПП, у тому числі під час проведення конкурсів з визначення приватного партнера - Проведення в межах повноважень інформаційно-роз'яснювальної і консультаційної роботи - Участь в організації навчання і підвищення	

Продовження додатку В

Установа	Основні ролі та обов'язки	Коментарі
	- кваліфікації фахівців у сфері ДПП - Облік договорів, укладених у рамках ДПП - Подання позовів про розірвання договорів, укладених у рамках ДПП, щодо об'єктів державної власності, у разі порушення приватними партнерами умов таких договорів	
Міністерство фінансів	- Погодження аналізу ефективності для об'єктів державної власності та для об'єктів комунальної власності в разі необхідності надання державної підтримки - Погодження проекту рішення КМУ про здійснення ДПП для об'єктів державної власності - Передбачення видатків для надання державної підтримки здійсненню ДПП при складанні проектів Державного бюджету України на наступні роки - Моніторинг здійснення концесійних платежів для об'єктів державної власності	- Відсутність чіткої ролі в управлінні /реєстрації фінансових ризиків в ДПП та концесіях
Кабінет Міністрів України	- Приймає рішення щодо здійснення ДПП проектів щодо об'єктів державної власності та надання державної підтримки для здійснення ДПП проектів щодо об'єктів комунальної власності	
Фонд державного майна	- Реєстр державних концесій, у тому числі концесійних платежів, передбачених договором - Реєстр концесій щодо об'єктів комунальної власності (реєстрація не є обов'язковою)	- Не реєструє активи, пов'язані з ДПП
Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства	- Реєстр концесій об'єктів права комунальної власності у сферах теплопостачання, водопостачання та водовідведення	
Міністерство енергетики і вугільної промисловості	- Реєстр концесій об'єктів паливно-енергетичного комплексу права державної власності	