

2.Милявская З.П., Тельнова А.В. Разработка методики определения несостоятельности предприятия // Вісник Технологічного університету Поділля. Ч.2. – Хмельницький, 1999. – С.45-52.

3.Тельнова Г.В. Життєвий цикл підприємства і роль антикризового управління на кожному його етапі // Проблеми підвищення ефективності функціонування підприємств різних форм власності: Сб. науч. тр. – Донецьк: ІЕП НАН України, 2004. – С.17-20.

4.Тельнова А.В. Антикризисная программа и ее роль на современном отечественном предприятии // Економіка: проблеми теорії та практики. 36. наук. праць. Вип.134. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2002. – С.25-27.

5.Чернявський А.Д. Антикризове управління. – К.: МАУП, 2000. – 208 с.

Отримано 08.07.2008

УДК 330.111.62

О.М.ЧЕРЕВАТЕНКО

Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків

ЕКОНОМІЧНА СУТНІСТЬ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

Розглядаються перспективи розвитку державно-приватного співробітництва в інфраструктурних секторах економіки України. Визначено економічні складові партнерства між державою і приватнопідприємницькими структурами.

Державно-приватне співробітництво отримало широке розповсюдження за кордоном, передусім у країнах Західної Європи. В березні 2005 р. Рада Європи офіційно рекомендувала європейським державам активніше застосовувати його механізми для інфраструктурних перетворень. Про безперечну актуальність питання державно-приватного співробітництва як моделі взаємодії підприємницьких структур і держави свідчить підвищена увага з боку політиків, посадовців, підприємців, вітчизняних і закордонних експертів. Особливої важливості набуває застосування різних форм та видів державно-приватного співробітництва в інфраструктурних проектах. Саме державно-приватне партнерство на думку представника ЕБРР О.Декампа буде найбільшим джерелом фінансування інфраструктурних проектів в Україні [8].

Основні фонди комплексу інфраструктурних галузей економіки України надто зношені і за роки незалежності інвестиції в розвиток виробничих потужностей майже не здійснювались. Будівництво автомобільних і залізничних магістралей, портів, аеропортів, об'єктів комунального господарства і відповідний ремонт та модернізація існуючих інфраструктурних мереж можливе лише із залученням вітчизняного і міжнародного капіталу на основі застосування різних форм державно-приватного співробітництва. Напередодні проведення в Україні Євро-2012 активне впровадження державно-приватного співробітництва

тва є найбільш виваженим і перевіреном міжнародним досвідом рішенням проблеми застарілості основних фондів держави в умовах обмеженості бюджетних коштів.

Велику увагу проблемам і перспективам становлення державно-приватного співробітництва приділяли В.Г.Варнавський, Е.Б.Корольова, В.Н.Мочальников, Л.І.Єфімова, В.А.Михєєв, В.Є.Манжикова [1-7]. У цих працях також активно досліджувалися форми державно-приватної співпраці, яка розглядається багатьма авторами як «нова технологія розвитку економіки» [1].

Проте зміст та економічна сутність державно-приватного співробітництва, а також шляхи його ефективного застосування досліджені поки що недостатньо.

В умовах, коли відбувається становлення економічної позиції державної влади стосовно питання досягнення партнерських відносин між державним і приватним сектором щодо реалізації стратегічних проєктів, чітке розуміння економічних складових поняття «державно-приватне співробітництво» є особливо важливим.

Метою статті, що пропонується, є дослідження економічних складових державно-приватного співробітництва та аналіз основних тенденцій та напрямів розвитку відносин між приватно-підприємницькими структурами і державою.

Термін «державно-приватне співробітництво» є дослівним перекладом розповсюдженого у всьому світі терміну «public – private partnership (PPP)». Класичного визначення цього поняття в науковій літературі не існує. Серед багатьох варіантів визначення державно-приватного співробітництва варто звернути увагу на визначення надане В.Г.Варнавським: «державно-приватне співробітництво – це інституційний і організаційний альянс між державою і бізнесом з метою реалізації суспільно значимих проєктів і програм у широкому спектрі галузей промисловості і НДДКР, включаючи сферу послуг» [1].

Зародився такий вид співпраці досить давно, перші згадування про концесійний принцип при будівництві каналу, що є формою державно-приватного співробітництва, відносять до 1552 р. Бурхливо державно-приватне партнерство у вигляді концесії розвивалось в ХІХ-ХХ ст. [2, 7].

В останні роки багато країн проводили політику, в основі якої лежав принцип «приватна власність завжди ефективніша за державну», самий простий спосіб реалізації якого полягає в приватизації. Результат проведення такої державної політики здебільшого негативний. Для виправлення ситуації знадобились інші форми. Державно-приватне співробітництво стало своєрідною управлінською альтерна-

тивною приватизації. Особливе розповсюдження державно-приватне співробітництво отримало в традиційних сферах державної відповідальності – інфраструктурі, соціальній сфері, обороні. Нова хвиля розповсюдження цього виду партнерства виникла і набула широкої популярності в 90-і роки ХХ ст. у Великобританії – країні, в якій процеси приватизації проходили особливо активно і не досить успішно.

Економічна сутність державно-приватного співробітництва проявляється в різних аспектах.

По-перше, державно-приватне співробітництво як засіб залучення приватного сектору до діяльності щодо надання суспільних послуг у сфері транспорту, міського господарства, освіти, охорони здоров'я тощо. Приватний капітал забезпечує підприємницьку ініціативу, управління комерційними ризиками, економію витрат і більш короткі строки реалізації проекту. Державний сектор забезпечує узгодження публічних інтересів, надає довгострокові гарантії встановлення справедливих тарифів, у випадку, якщо вони є регульованими, забезпечує управління ризиками, що пов'язані з соціально-економічним розвитком, а також встановлює стандарти на якість послуг і здійснює контроль. У цьому аспекті актуальним є використання потенціалу механізмів державно-приватного співробітництва для пріоритетних національних проєктів, перш за все соціального спрямування.

По-друге, державно-приватне співробітництво виступає частиною заходів державного регулювання з метою реалізації промислової політики, стимулювання інноваційної активності, залучення інвестицій у розвиток інфраструктури і соціальну сферу.

По-третє, державно-приватне співробітництво є інструментом залучення приватної ініціативи та інвестицій при збереженні державного контролю над активами, такими як надра, об'єкти інфраструктури, підприємства, що мають особливе державне значення тощо. В цьому сенсі державно-приватне співробітництво є альтернативою як державному підприємству у формі казенних підприємств, унітарних підприємств, акціонерних товариств зі 100%-ним державним капіталом, так і повній передачі відповідної господарської діяльності в приватний сектор, у тому числі шляхом приватизації відповідних активів. Використання державно-приватного співробітництва в цьому аспекті дозволяє подолати такі негативні явища як недостатня якість управління державною власністю, недостатній обсяг інвестиційних ресурсів, відсутність інноваційних технологій, низька економічна ефективність і податкова дисципліна. Позитивним для держави є те, що приватні інвестиції спрямовуються для створення, покращення і ефективного використання державного майна, що не включено у вільний господарсь-

кий обіг, але важливого для економіки держав життєдіяльності громадян.

По-четверте, для державно-приватного співробітництва притаманний етико-економічний аспект. Державно-приватне співробітництво є частиною інституціональної інфраструктури, яка надає додаткову можливість гармонізувати приватно-підприємницькі і суспільні інтереси в економіці. Сутність взаємодії у межах державно-приватного партнерства полягає в узгодженні інтересів, яке можна досягти лише на засадах паритетності і справедливості при прийнятті економічних рішень.

В Україні вже закладено організаційно-правові основи для розвитку державно-приватного співробітництва. Прийнято закони про концесії, розподіл продукції, фінансовий лізинг та багато інших, які регулюють у тій чи іншій мірі форми та види державно-приватного співробітництва. В Міністерстві економіки України досліджено досвід багатьох іноземних держав і розроблено законопроект «Про загальні начала розвитку державно-приватного партнерства в Україні», метою якого є створення умов для підвищення конкурентоздатності державного сектору економіки шляхом більш ефективного використання державного майна, залучення інвестицій в економіку України, модернізацію промислової і соціальної інфраструктури, підвищення якості товарів, робіт, послуг.

Виважена політика держави спроможна створити необхідне середовище для розвитку взаємовигідних відносин держави і приватного капіталу, для поєднання державних і приватних інвестицій. Держава, не ламаючи ринкових тенденцій, може виступити як стабільний і надійний інститут, що піклується про розвиток економіки і соціальної сфери.

В Україні намітилась позитивна тенденція у вирішенні питань державно-приватного співробітництва, проте основними перешкодами на шляху активного й ефективного розвитку його форм наразі є недосконалість і недостатня опрацьованість нормативно-правової бази і затяжний період кризи влади в Україні, що викликає недовіру до держави як надійного партнера у бізнес-проекті.

1. Варнавский В.Г. Альянс на неопределенный срок // ФельдПочта. – 2004. – №29. – С.5-11.

2. Варнавский В.Г. Концессии в транспортной инфраструктуре: теория, практика, перспективы. – М.: ИМЭМО РАН, 2002. – 189 с.

3. Мочальников В.Н. Государство и бизнес станут партнерами // ЭКО. – 2007. – №5. – С.18-25.

4. Манжикова В.Э. Особенности развития предпринимательства в России // Общество и экономика. – 2005. – №7. – С.24-28.

5. Королева Е.Б. Новые формы привлечения инвестиций в развитие отечественных морских портов // Бюллетень транспортной информации. – 2003. – №10 (100). – С.8-12.

6. Михеев В.А. Государственно-частное партнерство в реализации приоритетных национальных проектов // nasprouekt.viperson.ru/wind.php?ID=291211.

7. Ефимова Л.И. Некоторые модели государственно-частных партнерств: тенденции и зарубежный опыт // www/eatc.ru/rus/doc.id_71book_1.php.

8. ЕБРР: Украине необходимо внедрить государственно-частное партнерство // www.podrobnosti.ua/economy/foreign/297287.html.

Отримано 25.09.2008

УДК 721.101 : 338.94

К.В.КУХТІН

Харківська національна академія міського господарства

ЕФЕКТИВНІСТЬ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЄКТІВ І ЯКІСТЬ ПРОДУКЦІЇ КАПІТАЛЬНОГО БУДІВНИЦТВА

Розглядається актуальна схема створення сумісних будівельних підприємств для виконання інвестиційних проєктів (ІП) у вигляді акціонерних товариств. Класифіковано типи ІП. Запропоновано методіку експертних оцінок якості ІП у вигляді дерева комплексних і групових показників. Розглянуто метод аналізу ієрархій Т.Сааті. Розроблено єдину експертну шкалу оцінки якості ІП та якості ухвалення управлінських рішень в багатоваріантних ситуаціях.

Актуальним засобом залучення інвестора в будівельну галузь напередодні ЄВРО-2012 є варіант створення спільного будівельного підприємства (БП) у вигляді акціонерного товариства за участю української сторони (реципієнта БП) і закордонного партнера (інвестора БП). У цьому випадку ініціатива, як правило, виходить від реципієнта, який намагається зацікавити потенційного інвестора. Успіх ухвалення інвестиційного проєкту (ІП) істотно залежить від ступеня задоволення вимог закордонного інвестора. В цьому випадку фазам розробки ІП передують допроєктна стадія підготовки інвестиційних пропозицій – інвестиційного меморандуму. У цей документ включаються докладні відомості про реципієнта, результати його діяльності в минулому, склад випускаємої продукції, у тому числі капітального будівництва (КБ), стратегія і тактика поведінки на ринку будівельної галузі та ін. Проводиться інвестиційний аналіз БП, в якому без зайвої деталізації представляється декількох сценаріїв реалізації ІП. Після схвалення потенційним інвестором меморандуму відбувається детальна розробка сценаріїв ІП з урахуванням зауважень і побажань інвестора. Така схема організації робіт дозволяє економити час і зусилля реципієнта. Практика аналізу та розробки ІП дозволяє класифікувати їх чотири головні типи: 1) заміна застарілого устаткування, процес продовження існуючого бізнесу в незмінних масштабах з метою зниження поточних виро-