

трьох готельних комплексів, а також реконструкція міжнародного аеропорту «Львів», чотирьох готелів та Львівського обласного діагностичного центру.

Таким чином, від впровадження державно-приватного партнерства галузь житлово-комунального господарства отримає три головні переваги. По-перше, інноваційність, яка через упровадження нових фінансових та організаційних механізмів прискорить хід економічних реформ і швидше забезпечить конкретні результати. По-друге, проектний підхід дозволить підходити до вирішення проблем більш системно та навчить планувати не ресурси, а конкретні результати. По-третє, виховання партнерських відносин сприятиме появі відчуття причетності до розвитку території у громадян країни.

Список використаних джерел

1. Варнавский В. Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски / В. Г. Варнавский. — Москва : Наука, 2005. — С. 5–40.
2. Дерябина М. Государственно-частное партнерство: теория и практика Москва : Дерябина // Вопросы экономики. — 2008. — № 8. — С. 61–77.
3. Гончарук Л. Поняття концесії концесійного договору в Україні // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – 2011. – № 87. – С. 81.

СВІТОВИЙ ДОСВІД ТА ПЕРСПЕКТИВИ В УКРАЇНІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

А. В. ОСТАНКЕВИЧ, студентка гр. МГІС-2015

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова, м. Харків*

Дослідження практики господарювання як економічно розвинених країн, так й країн, що розвиваються, свідчить про зростання активності застосування різних форм партнерства держави та приватного бізнесу у різноманітних галузях. Особливий інтерес до цієї практики спостерігається у пострадянських країнах. Це пояснюється багатьма прикладами успішного вирішення проблем не тільки у галузях інфраструктури (транспорті, житлово-комунальному господарстві, медицині, освіті тощо), а й в стратегічних сферах, що раніше перебували виключно у державній монополії (наприклад, військові та космічні розробки). У західній практиці така взаємодія держави та приватного бізнесу отримала назву Public-Private Partnership (PPP), тобто державно-приватного партнерства (ДПП).

Сучасне державно-приватне партнерство являє собою складне явище, що охоплює все більше нових сфер соціальної та економічної активності. Відбувається формування економічних, політико-правових та соціальних відносин між державою та бізнесом на всіх рівнях: від центрального до муніципального. Вже на муніципальному рівні на рівноправних засадах у таких відносинах приймають участь інститути громадянського суспільства та місцевого самоврядування.

Предметом державно-приватного партнерства є розвиток, використання та управління державною та муніципальною власністю.

Слід зазначити, що сьогодні серед науковців не існує єдиного погляду на сутність державно-приватного партнерства. Так, одні спеціалісти розглядають ДПП як особливу, повноцінну форму заміни приватизації державних об'єктів, яка дає змогу, з одного боку – реалізувати потенціал підприємницької ініціативи приватного капіталу, а з іншого – зберегти контрольні функції держави у суспільно значущих секторах економіки. При цьому держава залишається власником об'єктів, залучаючи до вирішення багатьох завдань приватний капітал. Тобто у даному випадку державно-приватне партнерство розглядається виключно як форма оптимізації виконання та надання суспільству публічних благ.

Отже, під державно-приватним партнерством можна розуміти будь-які форми взаємодії держави та приватного капіталу, що передбачають передачу з боку держави певних повноважень з проектування, будівництва, управління та фінансування (для нових об'єктів) приватному бізнесу на основі укладених типових контрактів (договорів).

Успішними прикладами державно-приватного партнерства стали проекти у сфері залізничного транспорту: Tunnel Rail Link (Великобританія), високошвидкісна магістраль HSL Zuid (Нідерланди), лінія Oresund (Данія – Швеція). Із застосуванням механізму державно-приватного партнерства були закінчені й такі складні проекти, як Євротунель під проливом Ла-Манш, Сіднейський портовий тунель, міст Конфедерації у Канаді, національні аеропорти в Гамбурзі та Варшаві, Центральний парк в Нью-Йорку, окремі гілки метрополітену у Лондоні та інші.

В Україні наявний величезний потенціал державно-приватного партнерства в капіталомістких галузях економіки, у регіональному та міському господарстві, але на жаль незважаючи на доволі позитивну картину на практиці, прийняті закони та підзаконні нормативні акти не є достатньо функціональними, у переважній більшості є декларативними, містять внутрішні протиріччя і неузгодженості та потребують системного доопрацювання. Тому досвід реалізації проектів на умовах ДПП на сьогодні в Україні відсутній, і наразі може йтися лише про підготовку пілотних проектів. Отже, нормативно-правова база регулювання розвитку ДПП в Україні є дуже складною, багаторівневою і забюрократизованою, що в умовах високого рівня корупції створює ризики для ефективного використання цього механізму для активізації інвестиційної діяльності. Можна стверджувати, що це є одним із чинників відсутності реальних проектів ДПП, незважаючи на значну зацікавленість з боку потенційних приватних партнерів.

Таким чином, світовий досвід реалізації проектів державно-приватного партнерства є корисним для розробки та обґрунтування власної державної стратегії застосування державно-приватного партнерства. При цьому слід зазначити, що не існує ідеального варіанту такого партнерства. В кожній країні воно має свої відмітні риси: найбільш прийнятні для неї типи взаємодій

держави та приватного бізнесу, галузеву «прихильність», механізми реалізації, правове та інституціональне середовище тощо.

Список використаних джерел

1. Бондар Н. М., Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі // Вісник Національного транспортного університету. – 2013. – №1. – С. 1-12.
2. Бойко О. А. «Де Візу» // Юридична газета. – 2013. – № 22. – С. 42 – 43.

РОЗВИТОК ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В УКРАЇНІ

К. О. САЄНКО студентка гр. МГКТС-2014-1

Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова, м. Харків

Невід’ємною складовою успішного розвитку України є ефективне функціонування соціальної і виробничої інфраструктури, що вимагає розширення фінансових можливостей державних і місцевих органів влади. Тому в якості перспективного інструмента розвитку територій особливо у посткризовий період повинен стати механізм державно-приватного партнерства.

У сучасному розумінні Державно - приватне партнерство (ДПП, Public – Private Partnership – PPP) – це інституційний та організаційний альянс між державою і бізнесом з метою реалізації національних і міжнародних, масштабних і локальних, але завжди суспільно значущих проектів в широкому спектрі сфер діяльності: від розвитку стратегічно важливих галузей промисловості та науково-дослідних конструкторських робіт до забезпечення суспільних послуг. Як правило, кожен такий альянс є тимчасовим, оскільки створюється на певний термін з метою здійснення конкретного проекту і припиняє своє існування після його реалізації.

ДПП є альтернативою приватизації об’єктів державної та комунальної власності, оскільки об’єднує переваги державного та приватного секторів, зокрема такі:

- фінансові ресурси, технології, управлінську ефективність і підприємницький дух приватного сектору;

- соціальну відповідальність, громадську підзвітність і пріоритетність екологічних стандартів у діяльності, що є притаманною для державних і комунальних організацій.

ДПП поширене у світовій практиці і має широкий спектр різних форм. Це, в першу чергу, різноманітні контракти, які держава надає приватним компаніям: на виконання робіт і надання суспільних послуг, на управління, на поставку продукції для державних потреб, контракти технічної допомоги тощо.

Не можна говорити, що ДПП для України є чимось істотно новим. Деякі моделі ДПП застосовуються в Україні ще з початку 90-х років. До них можна