

#### Література:

1. Західна О.Р., Жовтяк, К.В. Бюджетна децентралізація в Україні: її особливості та сучасний стан. Науковий погляд: економіка та управління. 2019. №4. С. 111-118. URL: <http://biblio.umsf.dp.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/3915/17%20%D0%97%D0%B0%D1%85%D1%96%D0%B4%D0%BD%D0%B0%20%D0%9E.%D0%A0.pdf>
2. Круглашов А.М. Бурега В. Здобутки і труднощі в реалізації децентралізації влади в Україні. Аспекти публічного управління Том 9 № 2 2021. С.68-76  
URL: <https://aspects.org.ua/index.php/journal/article/download/869/846/>
3. Круглашов А.М. Європейська модель місцевого самоврядування: орієнтири для України. Влада та управління: збірник наукових праць. Вип. 5. Чернівці: „Букрек”, 2018. С. 29-42. URL: <http://cppk.cv.ua/i/2902274.pdf>
4. Макаров Г. В. Очікувані ризики у процесі децентралізації влади в Україні. Аналітична записка / Г. В. Макаров ; Нац. ін-т стратегічних дослідж. при Президентові України. – URL: [www.niss.gov.ua/articles/1021/](http://www.niss.gov.ua/articles/1021/)
5. Сторонянська І. З., Пелехатий А. О. Фінансове забезпечення розвитку територіальних громад у контексті адміністративно-територіальної реформи. Фінансове забезпечення розвитку територіальних громад у контексті адміністративно-територіальної реформи, С.228-238  
URL: [http://re.gov.ua/re201403/re201403\\_228\\_StoronyanskaI,PelehatyyAO.pdf](http://re.gov.ua/re201403/re201403_228_StoronyanskaI,PelehatyyAO.pdf)
6. Тарасенко Т. Проблема децентралізації в реформуванні місцевого самоврядування в Україні. Державне управління та місцеве самоврядування 2014, вип..2 (21).
7. Ткачук А. Місцеве самоврядування та децентралізація : практ. посіб. / А. Ткачук ; Швейцарсько-український проект «Підтримка децентралізації в Україні – DESPRO».– К. : Софія, 2012. – 120 с.

## **РОЗВИТОК ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВО У СВІТОВІЙ ПРАКТИЦІ**

**Росоха Ю. С.**, студентка 1 курсу магістратури ННІ ЕМ

**Рибак Г. І.**, к.е.н., доцент кафедри економічної теорії та міжнародної економіки

*Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова*

У всіх секторах інфраструктури – водопостачання, енергетика, транспорт та соціальні послуги, держава стикається зі зростаючою дилемою: традиційний шлях забезпечення суспільства послугами не може заповнити прогалину між бюджетним фінансуванням та потребами розвитку інфраструктури. Ця ситуація є ідентичною як для розвинених, так і для країн, що розвиваються. Вирішенням цієї проблеми може стати державно-приватне партнерство.

Державно-приватне партнерство – один із засобів розвитку інфраструктури держави та регіонів, заснований на довгостроковій взаємодії держави та бізнесу, при якому приватна сторона бере участь не тільки в проектуванні, фінансуванні, будівництві чи реконструкції об'єкта інфраструктури, а й у подальшій експлуатації (надання послуг на створеному об'єкті) та / або технічне обслуговування.

Метою ДПП з економічної точки зору є стимулювання залучення приватних інвестицій у виробництво послуг, робіт та споживчих товарів, які мають бути забезпечені публічно-правовими утвореннями за рахунок коштів відповідних бюджетів, а також скорочення участі держави в економічному обігу, коли ті ж завдання можуть бути ефективніше виконуватися бізнесом.

ДПП відіграють все більш важливу роль у сприянні виконання завдань інфраструктури для задоволення безперервно зростаючих потреб суспільства. Дієвість такої взаємодії держави та бізнесу у багатьох державах підтверджується наявністю міжнародних інституції вивчення особливостей ДПП, його просування та вдосконалення. До них можна віднести: Національну Раду державно-приватних партнерств США (The National Council for Public-Private Partnerships), Європейський експертний центр державно-приватного партнерства (European PPP Expertise Centre) [1, 2]. Світовий досвід свідчить, що чим більший рівень розвитку має країна, тим більше значення у структурі проектів ДПП займають соціально-орієнтовані сфери.

А в країнах з менш розвиненим рівнем соціального захисту, меншою тривалістю життя населення, слабо розвинутою інфраструктурою, основна увага приділяється проектам у сфері дорожнього будівництва, електроенергетики тощо. Така направленість є зрозумілою – держава, яка має недостатній рівень економічного розвитку, найчастіше основну увагу у своїй стратегії приділяє розвитку окремим сферам народного господарства. Водночас останні кілька років навіть розвинені країни поступово переключаються на інфраструктурні проекти.

У ході даної наукової праці авторами було розглянуто основні приклади досвіду зарубіжних країн із найбільш успішною практикою застосування державно-приватного партнерства та реалізацією відповідних проектів.

Великобританія є однією з перших країн, де державно-приватне партнерство отримало законодавче оформлення. Першим кроком до цього послужило прийняття в 1992 році особливої концепції, що отримала назву «Приватна фінансова ініціатива» (Private Finance Initiative, PFI) [4], яка була змінена і де-факто припинила своє існування в 2008 році через глобальну кризу. Як наслідок зміни PFI призвели до появи нової моделі під назвою PFI2.

До особливостей PFI2 належить: підвищена бюджетна ефективність; для забезпечення прозорості держава прагнучим бути міноритарним інвестором у проектах (не більше 30%); поділ ризиків, чітко відображених у угодах; централізація закупівель; спрощений доступ до позикового капіталу.

Однією з перших програм, укладених у рамках моделі PFI2, була Програма з пріоритетного будівництва шкіл (Priority School Building Programme), ухвалена у 2011 році. Вартість проекту оцінюється в 4,4 млрд. фунтів стерлінгів, а сукупна кількість шкіл, які потрапили до цієї програми, дорівнює 537. Завершення програми планується до кінця 2021 року [5].

Нині у Великій Британії реалізується понад 700 ГПП-проектів у різних сферах. Їхня вартість оцінюється у більш ніж 54 млрд. фунтів стерлінгів, при цьому найбільше інвестицій було залучено у транспортну сферу – понад 26 млрд. фунтів стерлінгів. У свою чергу, найбільше проектів реалізується у

сферах охорони здоров'я та освіти. Слід зазначити, що як пріоритетні інвестори британський уряд надає особливого значення страховим і пенсійним фондам, які мають значні фінансові ресурси.

Оскільки Канада є державою з федеративним устроєм, розвиток ДПП у країні почався у 1980-х рр. лише на рівні провінцій. Особливий внесок у розвиток цього напрямку зробили провінції Онтаріо, Британська Колумбія, Альберта та Квебек. Наприклад, в Онтаріо реалізацією програм ДПП займається Національна інфраструктурна корпорація. У період з 2006 по 2014 роки було реалізовано масштабну інфраструктурну програму Ontario's Infrastructure Investment Program, витрати на яку склали близько 96,7 млрд. доларів. Варто зазначити, що програма мала такий економічний ефект:

- середній внесок у реальний ВВП становив 11,3 млрд. доларів щорічно;
- зростання корпоративних прибутків на 2,2 млрд. доларів на рік;
- 16,7 млрд. доларів додаткових податкових надходжень;
- 166 тис. нових робочих місць [6].

Нині в Канаді реалізується 282 ДПП-проекти, сукупна вартість яких перевищує 136 млрд доларів. Найбільшого поширення набули проекти у галузі охорони здоров'я (99), сферах транспорту (79) та водопостачання (20). Проте один із наймасштабніших ДПП-проектів реалізується у сфері енергетики: ним є проект «Будівництва атомної електростанції Брюс Пауер у провінції Онтаріо». Сукупна вартість проекту оцінюється в 23 млрд. доларів, що робить цей проект одним із найбільших в історії Канади. Всі операційні та ринкові ризики були передані від провінції до Брюс Пауер [7].

Особливу роль Канади у популяризації ДПП відіграють проекти у сфері «зеленої економіки». Так, у провінції Британська Колумбія функціонує теплоелектростанція, утворена із поховань промислових відходів. Вона працює на газі, який виділяють ці відходи. Такий підхід є більш екологічним, ніж спалювання. Проектуванням, будівництвом та експлуатацією займалася приватна компанія BC Hydro, одна з ключових організацій розвитку Британської Колумбії [8]. Приватні інвестиції склали близько 10 млн. доларів, а їхнє повернення компанія здійснює за допомогою продажу електроенергії та теплової енергії. Публічний партнер, на землі якого знаходиться це сміттєзвалище, отримує 10% від доходів до міського бюджету.

Ще однією розвиненою країною де існують дві форми ДПП: контрактна та інституційна – є Франція. Контрактною формою є концесія, надана приватному інвестору. Інституційна форма передбачає створення спільного підприємства за участю державного органу. Слід навести приклад моделі французької компанії AREVA, у рамках якої планувалося будівництво блоку №3 АЕС «Олкілуото» у Фінляндії. Компанія AREVA одержала перший контракт на будівництво атомного енергоблоку [9]. Проектом передбачалося змішане фінансування. Відповідно до проекту, члени консорціуму повертають свої витрати разом із прибутком під час будівництва станції, а інвестор (власник АЕС) покриває свої витрати у процесі експлуатації блоку. За деякими оцінками, вартість проекту становила близько 10 млрд. доларів. У процесі

виконання проекту приватні інвестори утворили спільне підприємство TVO. Проект АЕС «Олкілуото» фінансувався за рахунок корпоративних кредитів за підтримки французької державної експортно-кредитної агенції COFACE. Підтримка стала можливою, оскільки будівництво АЕС здійснював консорціум. Така форма ДПП забезпечує розподіл ризиків між державним та приватним партнерами.

Сучасним успішним прикладом залучення ДПП у розвиток інфраструктури країни є Туреччина, де у 2019 році було завершено будівництво лабораторного комплексу на базі міської лікарні Білкента у місті Анкарі [9]. Проект було реалізовано у рамках державно-приватного партнерства між Міністерством охорони здоров'я Туреччини та холдингом CCN за участю компанії Siemens Healthineers. Розмір інвестицій у проект становив 1,1 мільярд євро.

Не лише країни Європи та високорозвинені країни успішно застосовують такий інструмент як ДПП для розбудови країни. Країни Азії мають також успішний досвід в такому партнерстві. Таїланд, згідно з даними Управління державної політики у сфері підприємництва, у другій половині поточного десятиліття реалізував 444 проекти ДПП у сфері транспорту, комунальному секторі, телекомунікаціях та секторі нерухомості. Генеральний план управління в галузі державно-приватного партнерства на 2015–2019 роки визначав сектори та різні форми інвестицій у проекти ДПП [3].

Уряд Філіппін розпочав у 2016 р. реалізацію соціально-економічної програми з десяти пунктів, яка включає прискорення інфраструктурних витрат, у рамках якого ДПП відводиться ключова роль [3]. Передбачається, що програма розвитку інфраструктури призведе до створення 2 млн робочих місць, а генеральний план розвитку міст створить ще 730 тис. робочих місць. Уряд планує збільшити державні витрати на інфраструктуру до 7,1% ВВП до 2022 р. У рамках проектів ДПП передбачається розширити систему фінансових гарантій для партнерів із приватного сектору, помітно скоротити бюрократичні процедури та ліквідувати юридичні перешкоди для всіх учасників проекту, зокрема, полегшити процес відчуження земель.

Малайзія використовувала модель ДПП для реалізації кількох великих інфраструктурних проектів, переважно в електроенергетиці та транспортному секторі. У період з 1983 по 2016 р. у країні було реалізовано 824 проекти на умовах ДПП, що дозволило заощадити уряду 53 млрд. долл. капітальних витрат. Унікальною особливістю використання ДПП у Малайзії є залучення до участі у проектах ДПП ісламських фінансових інститутів [3].

Щодо України, то найбільш відомим та найбільшим за масштабами є проект ДПП у сфері енергетики, ухвалений Кабінетом міністрів України ще у 2015 році, проект «Енергетичний міст «Україна – Європейський Союз» [10]. «Енергетичний міст «Україна – Європейський Союз» є першим проектом ДПП, який передбачає інтеграцію енергетичної системи України до європейської ENTSO-E. У проекті «Енергетичний міст «Україна – Європейський Союз» приймають участь консорціум Ukraine Power Bridge Company Limited. До складу консорціуму входять компанії Westinghouse (США), французька

держкомпанія Electricite de France, польська Polenergia International, угорська національна енергетична компанія MVM та українська компанія Міненерговугілля. Розрахункова вартість цього проекту становить 243,5 млн євро у цінах на 2017 рік. При цьому структура фінансування проекту складає – 100% фінансування за рахунок капіталу приватного партнера. Наразі з початку 2019 року тривають суперечки щодо доцільності даного проекту для України та постає питання чи стане проект першим кроком для стратегічної синхронізації енергетичної системи України із енергетичною системою ЄС.

Але позитивним зрушенням щодо долучення України до позитивного світового досвіду ДПП можна вважати проект будівництва комплексу з переробки ТПВ із системою збору полігонного газу та виробництва електроенергії в Харківському регіоні. Фінансування – 100% за рахунок кредитних коштів Світового банку у рамках інвестиційного проекту «Розвиток міської інфраструктури – 2», Харків отримав від Світового банку 44 млн доларів. Замовником проекту та оператором заводу виступає КП «Муніципальна компанія поводження з відходами». Комплекс обслуговуватиме Харків та територію прилеглих районів Харківської області – Дергачівського, Харківського та Золочівського. На момент 20 вересня 2021 багатofункціональний комплекс з переробки твердих побутових відходів готовий на 95% [11].

У сучасних умовах децентралізації та змін бюджетного фінансування, українські регіони та територіальні громади потребують нових джерел інвестицій. З аналізу успішного міжнародного досвіду проектів ДПП впливає, що залучення авторитетних іноземних приватних партнерів збільшує рівень довіри до держави як надійного інвестиційного партнера, а територіям надає нові можливості розвитку.

Однак для впровадження системи ДПП в Україні необхідно створити умови для балансу інтересів держави та інвертора, а також внести відповідні зміни до законодавства. Такими змінами можуть стати: удосконалення процедури проведення конкурсу, адже чинне законодавство взагалі не визначає порядку ознайомлення потенційних інвесторів із проектами, значно звужує коло зацікавлених інвесторів; запровадження стандартизованих інструментів оцінки потенційних проектів; врегулювання питання надання державним партнерам довгострокових бюджетних зобов'язань, що сприятиме підвищенню зацікавленості потенційного інвестора тощо.

#### Література:

1. The National Council for Public-Private Partnerships. URL: <http://www.ncppp.org/>
2. European PPP Expertise Centre. URL: <http://www.eib.org/epec/>
3. Zen F., Regan M. (eds.) (2014) Financing ASEAN Connectivity. ERIA. Research Project Report. No 15. Available at: <https://asean.org/storage/2016/09/Financing-Infrastructure-for-ASEAN-Connectivity.pdf>, accessed 12.12.2019.
4. England: PPP Units and Related Institutional Framework URL: [https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_uk\\_england\\_ppp\\_unit\\_and\\_related\\_institutional\\_framework\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_uk_england_ppp_unit_and_related_institutional_framework_en.pdf)
5. Priority School Building Programme: overview. URL: <https://www.gov.uk/government/publications/psbp-overview/priority-school-building-programme-overview>

6. The Economic Impact of Ontario's Infrastructure Investment Program // The Conference Board of Canada. 2015
7. P3 Spectrum. URL: <http://www.p3spectrum.ca/>
8. BC Hydro – Power smart. URL: <https://www.bchydro.com>.
9. Infrastructure Finance Intelligence. Navigate the world of the Public-Private Partnerships. URL: <https://www.infrappworld.com/>
10. Офіційний сайт «НАЭК «Энергоатом». Проект Энергомост «Украина - ЕС». URL: [https://www.energoatom.com.ua/ru/actvts-16/energomost\\_ukraina\\_es-215](https://www.energoatom.com.ua/ru/actvts-16/energomost_ukraina_es-215)
11. Портал новин ТСН. URL: <https://tsn.ua/>

## **СУЧАСНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ГРОМАДЯНСЬКОЇ ОСВИТИ У СИСТЕМІ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ТА МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ**

**Садовська Л. М.** к.с-г. н., доцент кафедри соціальної і гуманітарної політики

*Навчально-науковий інститут «Інститут державного управління»  
ХНУ ім. В. Н.Каразіна*

У процесі українського державотворення стратегічним ресурсом держави є соціально-політичний, культурно-історичний та духовний потенціал суспільства. Українська суспільно-політична думка тісно пов'язана з історичною долею українського народу, тому її характерною особливістю є ідея свободи, справедливості, добра і правди. Громадянські аспекти простежуються у творах Г. Сковороди, М. Драгоманова, Б. Кістяківського, М. Грушевського, В. Сухомлинського.

Згідно з Концепцією громадянської освіти в Україні, основними громадянськими компетентностями, на які має бути спрямовано громадянську освіту в Україні, є: розуміння власної громадянської, національної та культурної ідентичності, повага до інших культур та етносів; здатність берегти українські традиції та духовні цінності, володіти відповідними знаннями, вміннями та навичками, спроможність реалізувати свій потенціал в умовах сучасного суспільства; знання європейських цінностей, зокрема принципів демократії, та здатність застосовувати їх у повсякденному житті; розуміння та сприйняття цінності прав та свобод людини, вміння відстоювати свої права та права інших; розуміння та сприйняття принципів рівності та недискримінації, поваги до гідності людини, толерантності, соціальної справедливості, добросовісності, вміння втілювати їх у власні моделі поведінки, здатність попереджувати та розв'язувати конфлікти.[1].

Нормативно-правовою базою громадянської освіти в Україні, яка сформована протягом останніх років, є певна сукупність правових актів різної юридичної сили, що врегульовують суспільні відносини в галузі освіти, зокрема збільшення впливу освіти на розвиток громадянського суспільства та демократичних процесів в Україні.

Пріоритетність громадянських обов'язків над індивідуальними інтересами забезпечується належністю до політичної спільноти як частини