

ДЕРЖАВНА УСТАНОВА  
“ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ ТА ПРОГНОЗУВАННЯ НАН УКРАЇНИ”

Лугова Марина Олександрівна

УДК 330.322.16

ФОРМУВАННЯ ТА ІДЕНТИФІКАЦІЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПАРТНЕРСТВА ДЕРЖАВИ ТА  
БІЗНЕСУ

08.00.03. – Економіка та управління національним господарством

автореферат  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Київ 2007

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в ДУ “Інститут економіки та прогнозування НАН України”.

**Науковий керівник** доктор економічних наук, професор,  
Академік НАН України  
**Гесць Валерій Михайлович,**  
ДУ “Інститут економіки та прогнозування НАН України”,  
директор, завідувач відділу моделювання  
економічного розвитку.

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**Лапко Олена Олександрівна,**  
Науково-дослідний інститут нафтогазової  
промисловості НАК „Нафтогаз України”,  
керівник відділення економічних досліджень  
в нафтогазовій галузі.

кандидат економічних наук,  
старший науковий співробітник  
**Жаліло Ярослав Анатолійович,**  
Національний інститут стратегічних досліджень,  
завідувач відділу економічної та соціальної стратегії.

Захист відбудеться 26 вересня 2007 р. о 14 годині 30 хвилин на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.239.01 Державної установи “Інститут економіки та прогнозування НАН України” за адресою: 01011, м. Київ-11, вул. Панаса Мирного, 26.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Державної установи “Інститут економіки та прогнозування НАН України” за адресою: 01011, м. Київ-11, вул. Панаса Мирного, 26.

Автореферат розісланий “10” серпня 2007 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради

Левчук Н. І.

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Забезпечення сталої динаміки та якісних параметрів економічного зростання на основі посилення інноваційно-інвестиційної складової економічного розвитку потребує передусім створення в Україні умов для побудови сучасної інфраструктури, яка відповідатиме вимогам переходу до постіндустріального суспільства. Сьогоднішній стан справ в частині розв'язання вказаних проблем вимагає розширення інвестиційного партнерства держави та бізнесу перш за все у зв'язку з обмеженістю бюджетних коштів і, відповідно, з необхідністю пошуку додаткових джерел фінансування проектів, які традиційно фінансувались державою.

**Актуальність теми.** В розвинених країнах та багатьох країнах з перехідною економікою механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу став дієвим інструментом, який держава ефективно використовує для розв'язання таких актуальних проблем, як залучення значних додаткових фінансових ресурсів та задоволення внаслідок цього потреб населення та бізнесу у високоякісних послугах. Тобто поєднання активів держави з інвестиційними, управлінськими та іншими ресурсами приватного сектора дозволяє підвищити ефективність інфраструктурних проектів та використати потенціал, який знаходиться в розпорядженні суспільства.

Актуальність дисертаційної роботи підтверджується неодноразовими пропозиціями держави щодо співпраці з бізнесом у таких секторах, як транспортна інфраструктура, енергетична, комунальна сфери, сфера освіти тощо. Представники бізнесу також виявляють зацікавленість у співпраці з державою.

На сьогодні в Україні наукові дослідження, що розглядали б організаційно-методичні засади розвитку інвестиційного партнерства держави та бізнесу та розкривали механізм залучення бізнесу до реалізації інфраструктурних проектів, практично відсутні. Розробкою проблем підвищення ефективності бюджетних інвестицій в Україні займалися С.Буковинський, І.Запатріна, Б.Кваснюк, В.Комаров, І.Луніна. Проте їх дослідження, відображаючи такі важливі питання, як ефективність бюджетних інвестицій, вплив державних видатків на економічний розвиток тощо, не розкривають багатосторонніх аспектів взаємодії держави та бізнесу в інвестиційній сфері із застосуванням механізму інвестиційного партнерства. У працях О. Лапко розкрито механізм взаємодії держави та бізнесу в інноваційній сфері, але не досліджено питання партнерських відносин між сторонами в процесі реалізації інфраструктурних проектів. Серед зарубіжних вчених вагомий внесок у теоретичне обґрунтування взаємовідносин держави та бізнесу в інвестиційній діяльності зробили В.Варнавський, П.Граут, М.Кляйн, які довели ефективність механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу, Д.Грімзі, М.Левіс, Р.Міллер, які запропонували методику у сфері оцінювання ризиків між сторонами партнерства, Д.Кемпбел, Д.Паркер, Д.Харріс, які визначили основні риси та принципи побудови спільної діяльності між державою та бізнесом, Дж.Стіглітц та С.Волстен, які здійснили оцінку переваг та недоліків механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в інноваційній сфері та ін. Проте теоретичні розробки зарубіжних вчених не можуть беззастережно впроваджуватися в Україні, оскільки не враховують специфічних умов країни та шляхів її розвитку в умовах глобалізації.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційне дослідження проводилось відповідно до тематики науково-дослідної роботи “Потенціал ендогенного зростання економіки України”, яка виконувалась відділом моделювання економічного розвитку Державної установи „Інститут економіки та прогнозування” (№ ДР 0105U003885). Автором проведено аналіз взаємовідносин держави та бізнесу в інвестиційній діяльності та надано рекомендації щодо формування необхідних передумов для такої взаємодії в Україні. Також дисертаційна робота містить результати досліджень, які проводилися автором в межах науково-дослідницької роботи відділу моделювання економічного розвитку за завданням Міністерства фінансів України за темою “Інструменти і механізми державної підтримки пріоритетів інноваційно-інвестиційної діяльності” (Договір № 2800–04/200 від 11.12.2006 р.). Було проаналізовано міжнародний досвід взаємодії держави та бізнесу в інвестиційній діяльності та визначено показники ефективності, яку отримує держава від інвестиційного партнерства з бізнесом в умовах перехідної економіки.

**Мета і завдання дослідження.** Метою роботи є наукове обґрунтування організаційно-методичних засад і рекомендацій щодо використання механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні, зокрема, виявлення необхідних передумов для ефективної взаємодії сторін, а також форм такого партнерства.

У процесі реалізації поставленої мети необхідно було вирішити такі завдання:

- уточнити сутність поняття інвестиційного партнерства держави та бізнесу;
- узагальнити міжнародний досвід взаємовідносин держави та бізнесу в процесі інвестиційного партнерства з метою оцінки доцільності його застосування в умовах економіки України;
- дослідити сформовані тенденції розвитку взаємодії держави та бізнесу в Україні та обґрунтувати основні передумови, які мають бути створені для залучення бізнесу до інфраструктурної сфери;
- надати рекомендації щодо вдосконалення чинної законодавчої бази України в напрямку створення передумов для забезпечення ефективного співробітництва держави та приватного сектора;
- вдосконалити методичні підходи до оцінки ефективності інвестиційних проектів в інфраструктурній сфері;
- розробити рекомендації щодо вибору форм взаємодії держави та бізнесу в Україні та сфер їх застосування.

*Об'єктом дослідження є інвестиції в інфраструктурну сферу.*

*Предметом дослідження є взаємодія держави та бізнесу в інвестиційній діяльності у процесі розробки, оцінювання та реалізації інвестиційних проектів в інфраструктурній сфері.*

*Методи дослідження.* Для досягнення поставленої у роботі мети застосовано системний підхід до визначення сутності інвестиційного партнерства держави та бізнесу, метод експертних оцінок для виявлення рівня розвитку інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні, методи статистичної обробки даних для виявлення основних тенденцій у сфері застосування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в умовах розвиненої та перехідної економіки, методи

порівняльного аналізу для обґрунтування пропозицій відносно форм інвестиційного партнерства держави та бізнесу, які доцільно застосовувати в умовах перехідної економіки та для підготовки рекомендацій щодо основних напрямків використання даного механізму в Україні. Використано офіційні дані Світового Банку, Казначейства Великої Британії, законодавчу базу України, офіційні дані Міністерства транспорту та зв'язку України, Державного комітету статистики України, експертні оцінки та дослідження відомих аудиторських компаній, Національної Рахункової палати Великої Британії, теоретичні та практичні дослідження іноземних науковців та практиків.

**Наукова новизна одержаних результатів.** Результати дисертаційного дослідження, що визначають наукову новизну, полягають у такому:

*вперше:*

- розроблено основні положення закону про інвестиційне партнерство держави та бізнесу, метою якого є визначення рамкових умов взаємодії між сторонами в ході реалізації інфраструктурних проектів, та запропоновано шляхи вдосконалення чинних законів;
- запропоновано механізм вибору форм взаємодії держави та бізнесу, які доцільно застосовувати для реалізації інвестиційних проектів в інфраструктурній сфері в Україні, та першочергові напрями застосування інвестиційного партнерства держави та бізнесу;

*удосконалено:*

- методичні підходи до оцінки інвестиційних проектів в інфраструктурній сфері з метою їх відбору для реалізації на засадах застосування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу, що передбачає урахування наслідків подолання існуючих ризиків і має принципове значення для умов перехідної економіки;
- термінологічний апарат у сфері інвестиційних проектів за рахунок визначення змісту важливого критеріального показника “додаткова вартість”, який характеризує оптимальний обсяг витрат протягом усього життєвого циклу проекту з урахуванням наслідків подолання ризиків перевищення запланованих строків виконання проекту та передбачених витрат;

*отримали подальший розвиток:*

- визначення основних принципів ефективного застосування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу на основі критичного аналізу та узагальнення досвіду використання цього механізму в ряді європейських країн, країнах Азії, Латинської Америки, США, Канади та ін.;
- виявлення переваг та недоліків залучення бізнесу до інфраструктурної сфери стосовно обраних об'єктів дослідження, а також розроблення рекомендацій щодо створення необхідних передумов для реалізації існуючих переваг в умовах перехідної економіки;
- визначення сутності поняття інвестиційного партнерства держави та бізнесу (надано власне визначення цього поняття як форми організації бізнесу, яка дозволяє реалізовувати суспільно вагомі проекти у різних сферах економіки більш раціональним шляхом, ніж імовірними партнерами поодиночки, за

рахунок відпрацьованого механізму спільного інвестування матеріальних та нематеріальних активів).

**Практичне значення одержаних результатів.** Практична цінність одержаних результатів полягає у тому, що автором розроблено механізм реалізації інвестиційного партнерства держави та бізнесу, що за умов браку бюджетних коштів на реалізацію інвестиційних проектів в інфраструктурній сфері України та неефективного їх використання є необхідним кроком для вирішення цієї проблеми розвитку економіки. Результати дисертаційного дослідження свідчать, що такий механізм є дієвим інструментом для залучення приватних інвестицій в інфраструктурну сферу, який дозволить більш ефективно реалізовувати інвестиційні проекти. Реалізація пропозицій щодо законодавчого забезпечення впровадження механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні є важливим кроком на шляху створення інституційного середовища, яке стимулюватиме розвиток приватної ініціативи та активізацію запропонованих форм бізнесу, що є важливим кроком на шляху переходу до стійкого економічного зростання. Рекомендації щодо законодавчого врегулювання залучення бізнесу до проектів в інфраструктурній сфері можуть бути практично використані при вдосконаленні положень Закону України “Про концесії” від 16 липня 1999 року та Закону України “Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг” від 14 грудня 1999 року, а також при розробці закону, який буде створювати загальні рамкові умови взаємодії держави та бізнесу у сфері інвестиційної діяльності для реалізації інфраструктурних проектів. Запропоновані методичні підходи щодо оцінки ефективності інвестиційних проектів в інфраструктурній сфері в умовах перехідної економіки можуть бути застосовані на практиці для прийняття рішення щодо доцільності залучення бізнесу до таких проектів. Авторські матеріали “Законодавче врегулювання інвестиційного партнерства держави та бізнесу” та “Оцінка ефективності інвестиційного партнерства держави та бізнесу” впроваджено у поточну роботу Міністерства фінансів України (супровідні листи № 135–13/105 від 06.02.2007 та № 135–13/109 від 07.02.2007).

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення і результати наукового дослідження доповідалися на міжнародній конференції “Ефективні стратегії розвитку холдингів” (м. Київ, 2007 р.), науково-практичних конференціях “Управління як фактор економічного розвитку” (м. Харків, 2007 р.), “Інтеграційні процеси та соціально-економічний розвиток” (м. Сімферополь, 2007 р.).

**Публікації.** За результатами дослідження опубліковано 8 наукових праць, 5 з яких – у наукових виданнях, 3 – у матеріалах і тезах конференцій.

**Структура та обсяг дисертації.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, містить 9 таблиць та 10 рисунків, які займають 8 сторінок. Список використаної літератури включає 136 джерел і розміщений на 12 сторінках. Матеріали дисертації викладено на 184 сторінках друкованого тексту.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

У першому розділі “**Взаємовідносини держави та бізнесу в інвестиційній діяльності**” розглянуто теоретичну сутність поняття інвестиційного партнерства держави та бізнесу, проаналізовано досвід формування та використання механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в ряді європейських країн, країнах Азії, Латинської Америки, США, Канади та ін., визначено основні умови ефективного застосування цього механізму, виявлено основні переваги та недоліки його практичного використання, а також зроблено оцінки ефективності залучення бізнесу до інфраструктурної сфери.

Роботи науковців, які досліджують питання щодо доцільності використання державної або приватної власності в інфраструктурній сфері, ґрунтуються на положеннях кейнсіанської, неокласичної теорій та теорії інституціоналізму. Прихильники кейнсіанської теорії наголошують на недосконалому ринку і необхідності державного втручання в економічні процеси. За неокласичною теорією, державі відводиться лише непряма стабілізуюча роль. Теорія інституціоналізму розглядає категорію інституту, як основу соціально-економічного розвитку. Інвестиційне партнерство держави та бізнесу ґрунтується на поєднанні елементів різних теорій. Механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу передбачає, що держава виступає замовником послуг, які генерує інфраструктурний проект, і саме держава визначає рамкові умови такого співробітництва. Але для того, щоб проект було реалізовано ефективно, держава створює для приватного сектора можливості прийняття управлінських рішень, пов'язаних із процесом реалізації проекту. Об'єкт залишається у державній власності, держава здійснює постійний моніторинг, і у разі зловживань з боку бізнесу таке співробітництво може бути зупинено, – тобто загроза корупції з боку бізнесу зводиться до мінімуму. У той самий час інфраструктурний проект реалізується у конкурентному середовищі, що створює стимул до втілення інновацій у проект і приводить до ефективності у якісному наданні кінцевих послуг.

За змістом інвестиційне партнерство держави та бізнесу є багатоаспектним складним процесом, який складається з багатьох стадій і передбачає системне визначення необхідного переліку послуг, вимог до їх якості та кількості, платіжного механізму, процедур виявлення й оцінювання ризиків, вибору найкращої форми реалізації проекту, включаючи розроблення комерційних принципів, забезпечення додаткових переваг, нагляд за стадією проектування та будівництва, управління контрактом та моніторинг (рис. 1).

Інвестиційне партнерство держави та бізнесу – це одна із складових проектного фінансування, що передбачає використання приватного капіталу і приватних компаній для побудови та оперування об'єктами проекту, які традиційно фінансувались за рахунок бюджетних коштів і управлялись на неприбутковій основі. Взаємодіючи з приватним сектором, уряд перекладає на нього функцію управління ризиками в період будівництва об'єкта, а по завершенні будівництва – операційним ризиком.

Чисельність країн, в яких у різних формах розвивається інвестиційне партнерство держави і приватного сектора, постійно зростає. У багатьох країнах Європи, Азії, Латинської Америки та ін. було здійснено низку заходів щодо підтримки механізмів такого партнерства. Це було викликано зростанням вимог до

суспільних послуг та інфраструктури, з одного боку, і обмеженістю державних бюджетів – з іншого. Проекти із застосуванням моделі партнерства держави і приватного бізнесу були успішно реалізовані в таких країнах, як Велика Британія, Ірландія, Франція, Іспанія, Італія, Португалія, Бельгія, Голландія, Австрія, Німеччина, Греція, Австралія, Норвегія, Нова Зеландія, Фінляндія, США, Канада, Японія, Індія та інші. Ці проекти було реалізовано в основному в таких сферах, як транспортна інфраструктура, телекомунікації, водопостачання, енергетична сфера, нерухомість, освіта, охорона здоров'я та інші.

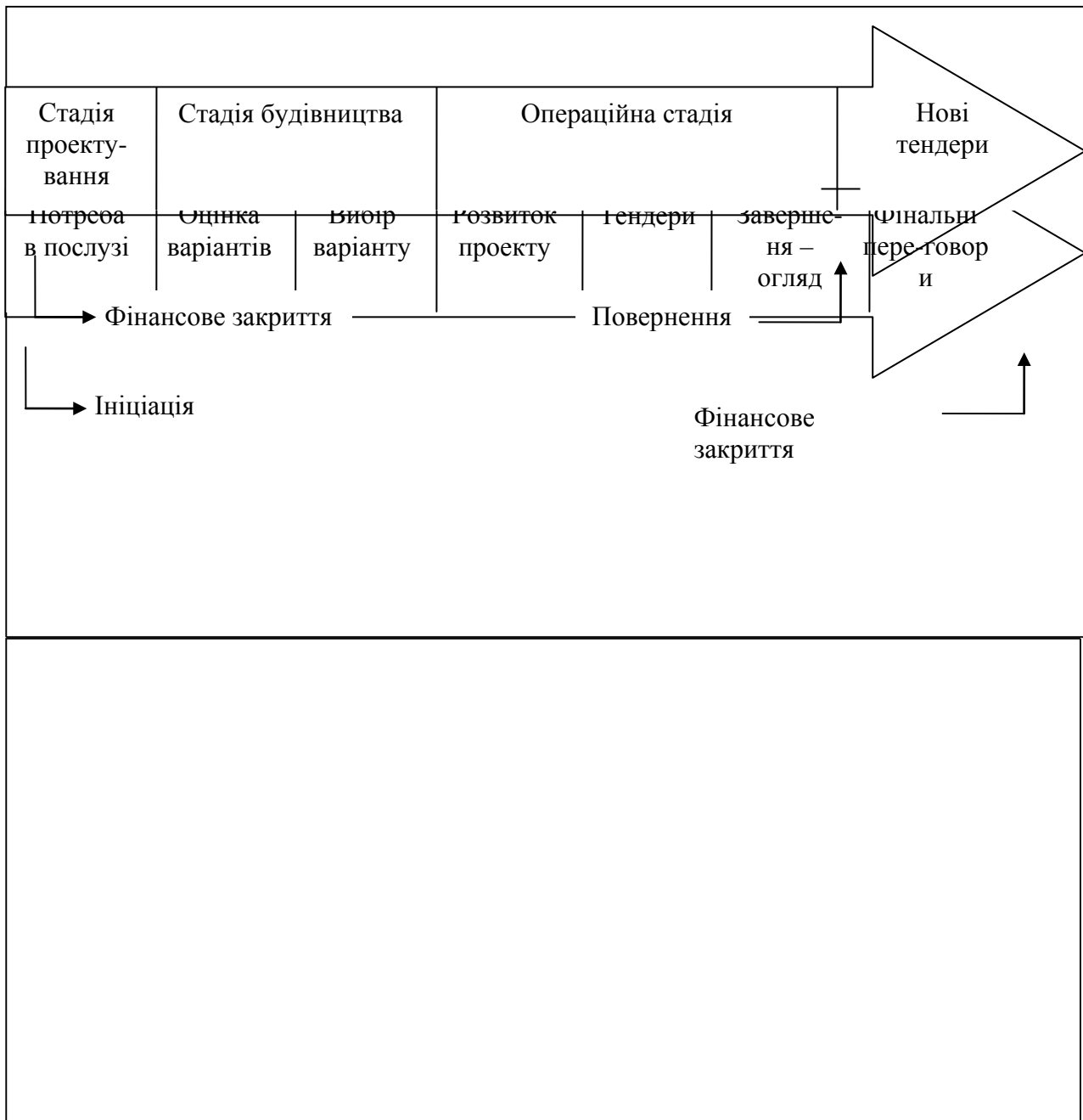


Рис. 1. Основні стадії в процесі реалізації проекту на засадах інвестиційного партнерства держави та бізнесу

Вагомою перевагою для державного бюджету від застосування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу є зменшення поточних витрат бюджету та заміна їх на ряд майбутніх зобов'язань. Коли держава домовляється з



приватним сектором щодо побудови та функціонування об'єкту, то бюджетні витрати держави переносяться на певний термін до початку функціонування проекту. Таким чином, держава переносить строк витрат разом з певними ризиками. Якщо проект є самоокупним, тобто витрати фінансуються через стягнення плати за надані послуги безпосередньо зі споживачів, то майбутні зобов'язання держави суттєво зменшуються. Застосування такої форми взаємодії, як інвестиційне партнерство держави та бізнесу, допомагає уряду вирішувати фіскальну дилему: цей механізм дозволяє збільшувати інвестиції в інфраструктурні проекти, не змінюючи визначену межу соціальних зобов'язань чи державного боргу. Негативним у застосуванні концепції інвестиційного партнерства держави та бізнесу є те, що такий механізм є достатньо витратним, що викликано двома причинами: великими витратами на тендерну процедуру (рис. 2) та дороговизною фінансових ресурсів приватного сектора.

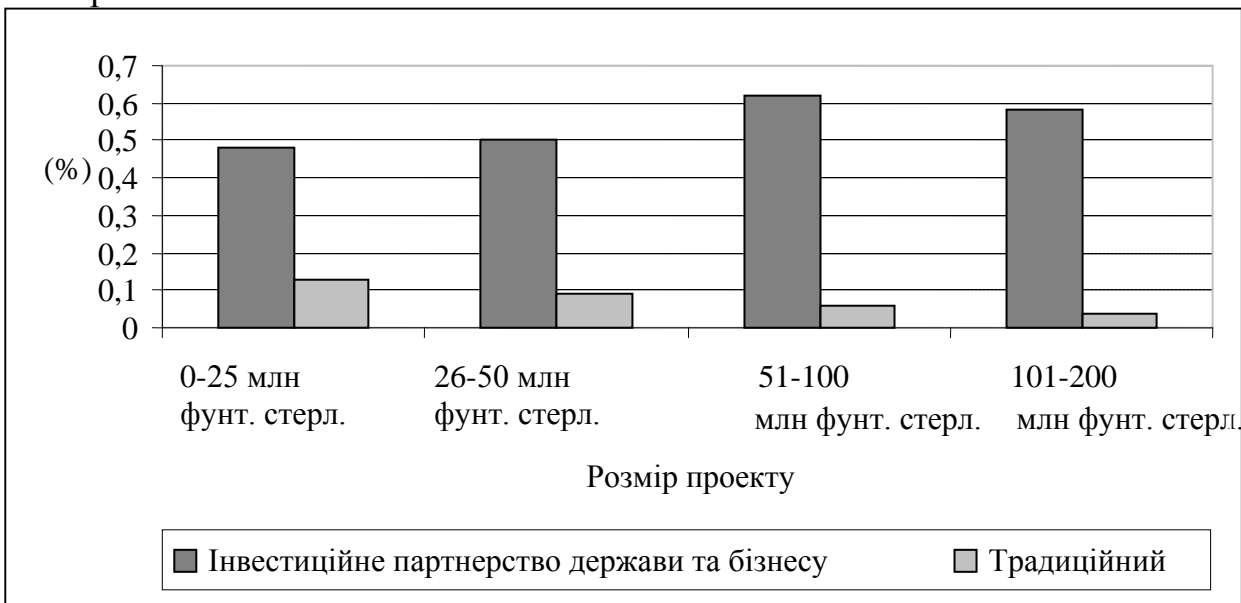


Рис. 2. Питома вага витрат на тендер за різними методами реалізації проекту у Великій Британії

Однак високі витрати механізму інвестиційного партнерства компенсуються ефективністю, яку досягають приватні менеджери шляхом вчасної реалізації проекту згідно з витратами в межах запланованих обсягів бюджетних ресурсів. На відміну від цього, реалізація проекту суто державною стороною пов'язана зі значним перевищенням бюджетних витрат (табл. 1).

Механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу передбачає створення системи мотивацій, яка спонукає приватну сторону до інновацій, ефективного управління ризиками, вчасного завершення будівництва згідно з запланованими витратами. Ефективність від застосування інвестиційного партнерства держави та приватного сектора, яка доведена Національною Рахунковою Палатою Великої Британії, компенсує у повному обсязі значні початкові витрати. Останнім часом у багатьох країнах світу були переглянуті принципи оцінки проектів, які реалізуються державною стороною. Рекомендується додавати до суми витрат, що плануються, певний відсоток залежно від типу проекту (табл. 2). Причому цей відсоток коливається між певними значеннями верхньої та нижньої межі. Значення ставки

вибирається із врахуванням досвіду вже реалізованих схожих проектів і залежить від середнього показника такої недооцінки у минулому.

Таблиця 1

Відхилення фактичних витрат від запланованих при реалізації транспортних проектів державною стороною, %

Тип проекту	Всі регіони		Європа		Північна Америка	
	кількість проектів	середнє збільшення витрат	кількість проектів	середнє збільшення витрат	кількість проектів	середнє збільшення витрат
Залізниця	58	44,7 (38,4)	23	34,2 (25,1)	19	40,8 (36,8)
Тунелі та мости	33	33,8 (62,4)	15	43,4 (52,0)	18	25,7 (70,5)
Дороги	167	20,4 (29,9)	143	22,4 (24,9)	24	8,4 (49,4)
Всього	258	27,6 (38,7)	181	25,7 (28,7)	61	23,6 (54,2)

(У дужках надається значення стандартного відхилення фактичних витрат над запланованими протягом останніх 70 років).

Джерело: Grimsey D., Lewis M. Public Private Partnerships: The Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance. – Cheltenham: Edward Elgar, 2004. – P.73.

Розрахунок ставок здійснювався за формулою (1)

$$OB = 100 \times \frac{(\text{фактичний показник} - \text{запланований показник})}{\text{запланований показник}} \%, \quad (1)$$

де OB (optimism bias) – значення ставки відхилення.

Таблиця 2

Ставки коригувань, на які Казначейство Великої Британії рекомендує збільшувати витрати при реалізації проектів державою

Тип проекту	Строк виконання робіт		Витрати капіталу	
	верхня межа, %	нижня межа, %	верхня межа, %	нижня межа, %
Стандартне будівництво	4	1	24	2
Нестандартне будівництво	39	2	51	4
Стандартне цивільне будівництво	20	1	44	3
Нестандартне цивільне будівництво	25	3	66	6

Джерело: HM Treasury. Supplementary Green Book Guidance. – London: TSO, 2003. – P. 2.

У другому розділі **“Інвестиційне партнерство держави та бізнесу в Україні”** розглянуто стан та перспективи інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні, виявлено основні перешкоди на шляху до втілення механізму інвестиційного партнерства, проаналізовано законодавчу базу України та надано рекомендації щодо її вдосконалення, як однієї з необхідних передумов для ефективного співробітництва держави та приватного сектора.

В Україні усвідомлюється необхідність залучення бізнесу до проектів, які традиційно вважались прерогативою виключно держави. В Основних напрямках бюджетної політики на 2006 рік урядом декларуються наміри поєднання бюджетного інвестування та формування сприятливих умов для широкомасштабного приватного інвестування. Розвиток та реформування житлово-комунального господарства, створення конкурентного середовища на ринку житлово-комунальних послуг з метою підвищення їх якості, наближення до європейських стандартів у використанні енергетичних та матеріальних ресурсів, активізація виконання програм охорони навколишнього природного середовища із залученням коштів приватних інвесторів розглядаються серед пріоритетних завдань бюджетної політики на 2006 рік. Але на базі існуючого інституційного забезпечення наміри держави залучити бізнес до співпраці матимуть скоріше декларативний характер, оскільки нині відсутні необхідні передумови для такої співпраці.

Характер інституційного середовища, в якому реалізується механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу у розвинених країнах, суттєво відрізняється від умов, що існують в Україні. Основною перешкодою для успішної реалізації концепції є інституційні ризики, які пов'язані з відсутністю політико-економічної стабільності в країні, постійно змінюваним законодавством та механізмами регулювання інвестиційної діяльності. Крім того, в Україні відсутня культура і традиції щодо інвестиційного партнерства держави та бізнесу, а також досвід таких проектів. Україна виникла із соціалістичної системи, за якої ідея щодо залучення приватного сектора в інфраструктуру не була поширена, тому досі існує негативне ставлення з боку державних службовців до участі бізнесу в інфраструктурних проектах. Погане розуміння концепції інвестиційного партнерства держави та бізнесу державним сектором у поєднанні з незнанням механізму організації та управління нею є ще однією перешкодою для розвитку даної моделі в Україні. Серед основних факторів, що стримують розвиток інвестиційного партнерства в Україні є такі: недостатність законодавчої бази (відсутні рамкові умови, які б забезпечували захист інтересів приватного сектора); недостатній рівень державного управління (управлінські здібності державного сектора мають бути покращені, що є необхідною умовою для ефективного реалізації проектів); фінансові умови, які ґрунтуються на методах проектного фінансування, що є ризиковим за своєю суттю, бо не передбачає застави, а покладається тільки на майбутні грошові надходження від проекту. Внаслідок цього фінансові інституції України у більшості

випадків не схильні фінансувати подібні інвестиційні проекти. Тому, як правило, фінансування надають міжнародні фінансові установи, хоча й для них фактор ризику країни є вирішальним у прийнятті рішення щодо фінансування проекту. Отже, відсутність довгострокових дешевих кредитних ресурсів в Україні є перешкодою для інвестиційного партнерства держави та бізнесу.

В Україні не існує ефективного законодавства, на основі якого міг би працювати механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу. Як показує міжнародний досвід, чіткі рамкові умови є головною передумовою для такого партнерства. Діючі в зазначеній сфері Закон України “Про концесії” від 16 липня 1999 року та Закон України “Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг” від 14 грудня 1999 року є декларативними за своєю суттю і не працюють на практиці. Позитивним моментом цих законів є те, що в Україні проголошена можливість залучення інвестицій шляхом створення концесійних підприємств. Об’єктом концесійної діяльності є інфраструктурна сфера, а нормативні строки здачі об’єктів у концесію встановлені на рівні до 50 років, що відповідає загальноприйнятим нормам міжнародної практики. Негативними рисами цих законів є, по-перше, відсутність механізму проведення тендерів, гарантій повернення капіталовкладень інвесторам, а також конкретного механізму розподілу ризиків між сторонами; по-друге, законами не передбачено створення стимулів для участі приватних інвесторів у концесійній діяльності та мотивацій для ефективної реалізації проектів. Вимоги, які держава висуває до концесіонера, стосуються об’єкту концесії, а не послуг, які мають вироблятися протягом життєвого циклу проекту. На відміну від цього в розвинених країнах специфікація послуг, яка визначається державою окремо для кожного проекту залежно від його мети, створює для приватної сторони мотивацію до інновацій та креативності. Закон “Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг” від 14 грудня 1999 року не має посилання на механізм стягнення плати за користування дорогою. Водночас розроблення та застосування такого механізму, як свідчить зарубіжний досвід, є обов’язковою передумовою для введення в дію платних доріг. Закон передбачає, що проекти будівництва та експлуатації автомобільних доріг є самоокупними, хоча це неможливо реалізувати в Україні сьогодні. Крім того, цей закон сконцентрований тільки на будівництві нових і не охоплює сферу відновлення існуючих доріг.

Отже, на сьогоднішній день актуальним питанням є ухвалення закону про інвестиційне партнерство держави та бізнесу, який має стати ефективною базою для залучення приватного фінансування до пріоритетних державних проектів та збільшення їх ефективності. Такий закон має бути досить гнучким, що означає його застосування у різних сферах інфраструктури, можливість вибору найкращої форми інвестиційного партнерства держави та бізнесу для конкретного проекту та вибору форми та методу оплати приватній стороні. В основу закону мають бути покладені такі принципи: пріоритетність інтересів держави, чітке виконання зобов’язань між сторонами, ефективний розподіл ризиків між учасниками проекту, прозора політика, політична підтримка держави. У законі мають бути чітко визначені основні терміни, такі як інвестиційне партнерство держави та бізнесу, додаткова вартість, форми інвестиційного партнерства держави та бізнесу. Особлива увага має бути приділена розділу щодо процедури проведення тендерів. Закон має бути розписаний таким

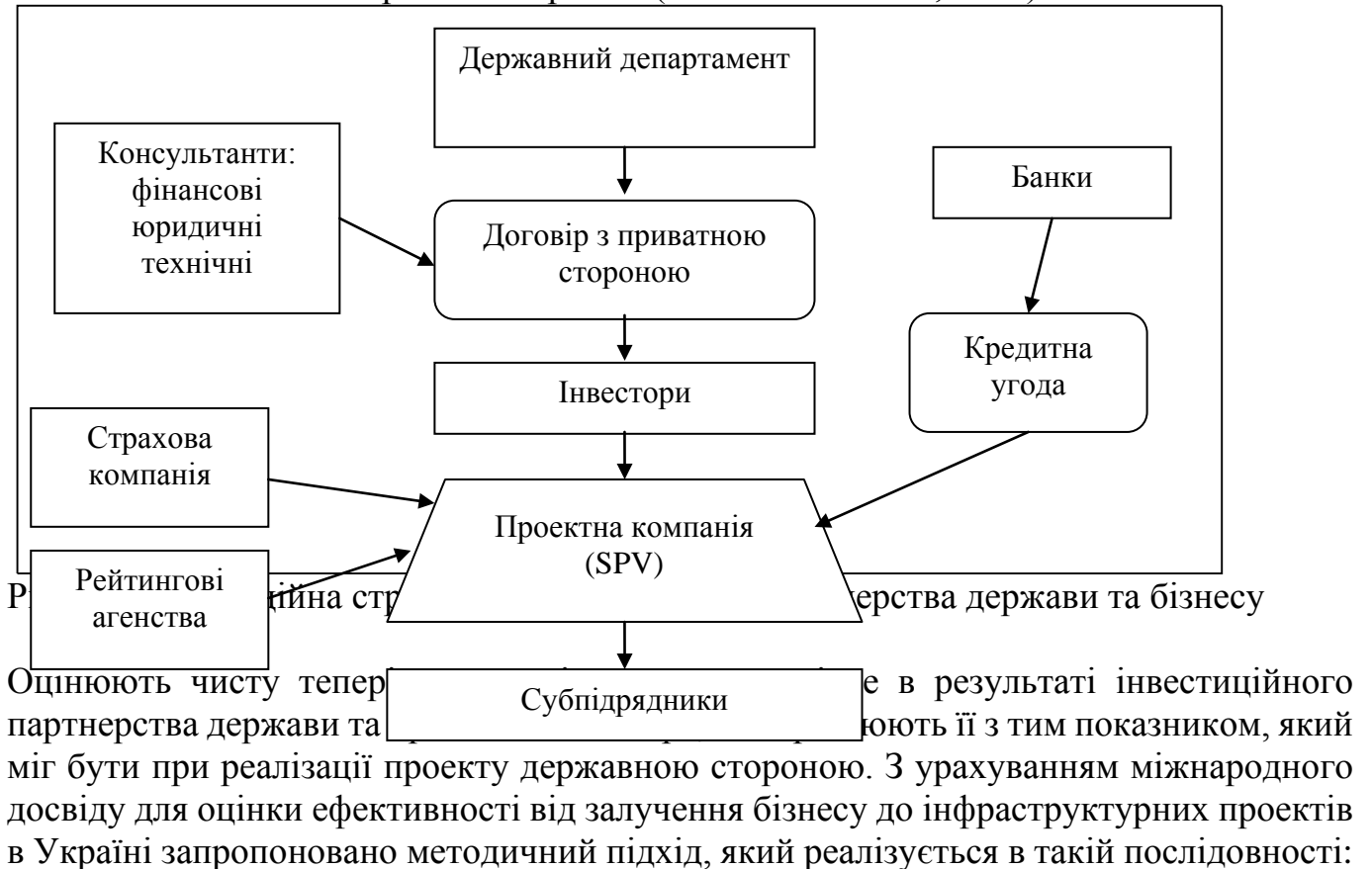
чином, щоб забезпечувати об'єктивність результатів тендерів. Кожна форма партнерства потребує деталізації прав, обов'язків та відповідальності сторін. На законодавчому рівні має бути врегульована процедура розподілу ризиків між сторонами партнерства та механізм платежів. У цьому контексті важливо визначити критерії, яким мають відповідати надані послуги. Така норма буде стимулювати бізнес до надання якісних послуг протягом усього строку функціонування проекту, в у разі неякісних послуг держава буде вдаватись до штрафних санкцій. Чітка законодавча база має існувати для вирішення всіх спірних питань, які виникають в ході взаємодії. Необхідним є визначення процесу реалізації інвестиційних проектів. Як показує міжнародна практика, він складається з багатьох етапів, для кожного з яких треба законодавчо встановити чіткі процедури та правила. Таким чином, в основному законі мають бути визначені всі основні умови взаємодії держави та бізнесу в процесі реалізації інфраструктурних проектів. Але, крім основного закону, необхідним є ухвалення ряду нормативних актів та правил, які будуть деталізувати таку взаємодію.

У третьому розділі **“Формування нової політики інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні”** надано рекомендації щодо створення необхідних передумов для ефективної співпраці між державною та приватною сторонами, запропоновано методичний підхід щодо оцінки ефективності проектів в інфраструктурній сфері з урахуванням особливостей перехідної економіки, визначені форми взаємодії держави та бізнесу, які доцільно застосовувати в Україні, обґрунтовано першочергові напрямки впровадження механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в інфраструктурній сфері.

Основними проблемами, які перешкоджають участі приватних інвесторів в інфраструктурних проектах в Україні є такі: недостатній рівень грошових потоків в інфраструктурних проектах, політичний ризик, обмежені можливості для виходу інвесторів із проекту. Для нейтралізації негативного впливу наявних в Україні проблем та прискорення процесу впровадження концепції інвестиційного партнерства держави та бізнесу у практику доцільно реалізувати такі дії: скористатися механізмом часткової гарантії ризику, запропонованим Світовим Банком для підтримки рамкових умов інвестиційного партнерства держави та бізнесу, створити централізований підрозділ, який буде відповідати за втілення концепції у практику, залучити до співпраці незалежну третю сторону з досвідом реалізації таких проектів. До стратегічних напрямів державної політики слід віднести завдання щодо залучення бізнесу до спільних проектів. Така політика повинна бути прозорою, тобто суспільство, на задоволення потреб якого спрямовані дії партнерів, повинно мати доступ до інформації відносно їх діяльності. Організаційна структура інвестиційного партнерства держави та бізнесу представлена на рис. 3.

Головним критерієм для прийняття рішення щодо реалізації проекту на основі інвестиційного партнерства держави та бізнесу має стати обсяг отримання додаткових переваг за умов вчасного завершення проекту згідно з запланованими бюджетними витратами та надання якісних послуг, які відповідають заданій специфікації. В іноземній літературі такий критерій визначається терміном “value for money”, що у перекладі означає “вартість грошей”. Оскільки дослівний переклад назви цього критеріального показника українською мовою не має економічного

сенсу, то на основі критичного аналізу існуючих підходів до визначення його змісту в роботі запропоновано тлумачити його як “додаткова вартість”. Зміст цього показника полягає в оптимальному обсязі витрат протягом усього життєвого циклу проекту з урахуванням ризиків перевищення запланованих витрат та строків його виконання. Рішення щодо реалізації проекту на основі інвестиційного партнерства держави та приватного сектора ухвалюється після тестування даного підходу на предмет забезпечення додаткової вартості. Якщо додаткова вартість є наявним фактом, – проект схвалено. Оскільки проекту властиві потоки готівки протягом усього часу його функціонування, то й оцінка робиться за допомогою визначення класичного показника – чистої теперішньої вартості (Net Present Value, NPV).



1. Для отримання статистичної бази по проектах, які реалізовані державною стороною, слід провести дослідження їх в інфраструктурній сфері, починаючи з 1996 року.
2. Ця статистична база даних стане основою для проведення аналізу ефективності таких проектів з метою виявлення двох показників для кожної сфери інфраструктури (транспортна інфраструктура, комунальна сфера тощо):
  - а) середнього значення відхилення фактичних витрат від запланованих (2)

$$c = 100 \times \frac{(C_f - C_p)}{C_p} \% , \quad (2)$$

де  $C_f$  – фактичні витрати,  
 $C_p$  – заплановані витрати.

б) середнього значення відхилення фактичного строку виконання проекту від запланованого (3).

$$t = 100 \times \frac{T_{\text{ф}} - T_{\text{п}}}{T_{\text{п}}} \%, \quad (3)$$

де  $T_{\text{ф}}$  – фактичний строк виконання проекту,  
 $T_{\text{п}}$  – запланований строк виконання проекту.

3. Для прийняття рішення щодо доцільності залучення приватної сторони до конкретного проекту слід оцінити чисту теперішню вартість для двох варіантів.

Варіант 1. Проект виконується на основі інвестиційного партнерства держави та бізнесу, тоді чиста теперішня вартість визначається як (4):

$$NPV_p = -INV + \frac{R_1}{(1+i)} + \frac{R_2}{(1+i)^2} + \dots + \frac{R_n}{(1+i)^n}, \quad (4)$$

Варіант 2. Проект реалізується державною стороною за рахунок бюджетних коштів, тоді чиста теперішня вартість дорівнює (5):

$$NPV_g = -INV \times c + \frac{R_1 \times (1-k)}{(1+i)^f} + \frac{R_1 \times k + R_2 \times (1-k)}{(1+i)^{f+1}} + \dots \\ \dots + \frac{R_{n-1} \times k + R_n \times (1-k)}{(1+i)^n}, \quad (5)$$

де  $f$  – ціле число років фактичного виконання проекту;

$k$  – дробове число років фактичного виконання проекту ( $k < 1$ ).

$f + k = T_{\text{ф}}$

$T_{\text{ф}} = (1+t) \times T_{\text{п}},$

де  $t$  – середнє значення відхилення фактичного строку виконання проекту від запланованого;

$T_{\text{ф}}$  – фактичний строк виконання проекту;

$T_{\text{п}}$  – запланований строк виконання проекту.

Якщо  $NPV_p > NPV_g$ , то проект має реалізовуватись на основі інвестиційного партнерства держави та бізнесу.

Якщо  $NPV_p \approx NPV_g$ , то рішення приймається на основі якісної оцінки. Приватна сторона має продемонструвати, яку користь отримає держава від здатності бізнесу якісно впровадити проект. Це виявляється у наданні високоякісних послуг населенню.

Якщо,  $NPV_p < NPV_g$ , то в країнах з розвинутою економікою приймається рішення щодо реалізації проекту державною стороною. Але в країнах з перехідною економікою, в яких державний бюджет не забезпечує достатнього рівня фінансування інфраструктурних об'єктів, в тому числі в Україні, рішення повинно прийматися залежно від значущості того чи іншого проекту на даний момент.

Традиційний підхід до взаємодії між державою і приватним сектором в інфраструктурній сфері передбачає, що останній несе обмежену відповідальність за проект, а весь тягар покладено на державу. Як правило, бізнес залучається до співпраці на контрактній основі, але він має тільки розробляти та будувати об'єкт і отримує за це винагороду у фіксованому еквіваленті середньоринкової ціни. Функції бізнесу цим обмежуються. Він не несе відповідальності за фінансування і не здійснює управління проектом. Можна виділити три типи контрактів між державою і бізнесом, що передбачаються традиційно: контракти на послуги, контракти на управління та лізингові угоди. Такі форми взаємодії між державою та бізнесом можуть мати місце і в Україні, але вони не вирішують існуючих проблем, пов'язаних із необхідністю підвищення ефективності проектів в інфраструктурній сфері та залучення додаткових фінансових ресурсів. Подальший розвиток взаємовідносин між державою і приватним сектором передбачає збільшення участі бізнесу в інфраструктурних проектах. В умовах України доцільне застосування двох форм взаємовідносин між державою і бізнесом в інфраструктурній сфері. Першою є концесія, за якої держава залишає за собою регулюючу функцію, а рішення щодо реалізації проекту, здійснення інвестування тощо приймає, як правило, бізнесова структура. Така форма партнерства має довгостроковий характер, що дозволяє сторонам здійснювати стратегічне прогнозування та планування своєї діяльності. Другою формою є спільна діяльність держави та бізнесу, яка реалізується за умов здійснення обома сторонами внесків у проект із збереженням повного контролю за приватною стороною. Інвестиції у проект мають компенсуватися безпосередньо через отримання плати від споживачів послуг.

Для умов України запропоновано наступну схему дії механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу та механізму вибору форми партнерства. Спочатку держава оголошує перелік тих проектів, до яких вона пропонує залучити бізнес. Після отримання попередніх заяв від зацікавлених партнерів держава оголошує про проведення тендеру. Партнером уряду в реалізації проектів виступатиме консорціум, в який входять декілька компаній, включаючи будівельну компанію, управляючу компанію та інші. Консорціум може також скористатися послугами проектною компанією. У такому об'єднанні всі партнери мають довготерміновий інтерес в проекті, так як несуть відповідальність за об'єкт протягом всієї дії контракту. Будівельна та проектна компанії зацікавлені у спільній роботі ще на ранніх етапах розробки проекту, коли визначається найефективніший спосіб виконання своїх обов'язків по контракту. Механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу передбачає інтеграцію процесів щодо проектування та будівництва, що призводить до більш ефективного використання коштів. Члени консорціуму зацікавлені у довготерміновому співробітництві, так як несуть спільну відповідальність і результати їх праці прямо впливають на рівень прибутку від проекту. Такі консорціуми мають надіслати детально опрацьовані пропозиції щодо реалізації конкретних проектів. В своїх пропозиціях приватна сторона має продемонструвати, яким чином вона здатна забезпечити необхідну якість послуг, які для цього вимагаються витрати, строк будівництва об'єкту та який прибуток планує отримати бізнес. Держава здійснює аналіз отриманих пропозицій і обирає варіант, який є найбільш прийнятним з точки зору витрат, строку та здатності партнера



впроваджувати інновації для надання якісних послуг. Далі проводяться переговори з переможцем стосовно контракту, в якому вказуються права та відповідальності сторін, строк виконання робіт, витрати, частка державних інвестицій, якщо такі мають місце, механізм плати бізнесу за надані послуги. І саме на цьому етапі відбувається вибір форми інвестиційного партнерства, яка буде відповідатиме всім умовам контракту між сторонами. Такий механізм вибору форми інвестиційного партнерства держави та бізнесу допоможе найефективнішим чином реалізувати інфраструктурний проект, оскільки обрана форма партнерства буде враховувати всі умови підписаного контракту.

Процес застосування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні доцільно починати з транспортної сфери через існування двох наявних проблем. Першою є проблема нестачі бюджетних коштів для задоволення потреб у цій сфері. Річна потреба інвестицій у галузь транспорту, зв'язку та дорожнього господарства з державного бюджету України задовольняється в середньому лише на 20%. Друга проблема пов'язана з неефективним використанням виділених коштів, що підтверджується неодноразовими перевітками правильності витрачання бюджетних коштів на потреби даної галузі. Так, Рахунковою палатою України за результатами розгляду матеріалів перевірки використання коштів державного бюджету, пов'язаних з будівництвом та реконструкцією автомобільних доріг загального користування за 2002 рік, зроблено висновок щодо непрозорості та неефективності існуючої системи бюджетного фінансування. Так, через неефективне управління бюджетними коштами допущено значні фінансові порушення, які оцінюються у 49,8 млн грн. Визнано також, що бюджетні інвестиції в сумі 9,4 млн грн було використано неефективно. Результатом застосування у транспортній галузі традиційного механізму реалізації інвестиційних проектів є велика кількість незавершених проектів, які вимагають значних додаткових інвестицій. Як правило, така проблема вирішується шляхом залучення додаткових кредитів. За цих умов в Україні виникла ситуація, коли зростають боргові зобов'язання держави за кредитами, залученими для реалізації транспортних проектів, які в заплановані строки не реалізовані. Таке становище є наслідком відсутності ефективного механізму реалізації проектів у транспортній сфері. Інвестиційне партнерство держави та бізнесу може допомогти вирішити як проблему нестачі фінансових ресурсів для розвитку транспортної сфери, так і проблему неефективності реалізації транспортних проектів.

Іншою сферою, в якій залучення управлінських здібностей та фінансових ресурсів бізнесу може допомогти вирішити існуючі проблеми, є комунальна. Недосконалість системи управління житлово-комунальним господарством України, зволікання з його реформуванням призвели до того, що підприємства галузі в ринкових умовах неспроможні ефективно працювати і надавати споживачам послуги належного рівня та якості. Підготовчий процес до вступу в Європейський Союз, який відбувається в багатьох країнах, що розвиваються, потребує втілення міжнародних стандартів у сферу надання комунальних послуг населенню. Україна також рухається в цьому напрямку, тому існує необхідність переходу до більш складних стандартів якості у комунальному секторі, які, перш за все, передбачають збереження навколишнього середовища. Для цього Україна має впроваджувати системи моніторингу, створювати правила та розробляти нові плани дій для забезпечення

необхідної якості та кількості послуг. Все це вимагає збільшення інвестицій у комунальну сферу з метою приведення її у відповідність до вимог ЄС та інших міжнародних вимог щодо навколишнього середовища. Оскільки фінансування цієї інфраструктури з джерел державного бюджету є обмеженим, уряд особливо має бути зацікавленим у пошуку додаткових джерел інвестицій.

Як показує досвід багатьох зарубіжних країн, інвестиційне партнерство держави та бізнесу досить ефективно застосовується для реалізації проектів у сфері постачання води та каналізації. Існуючий досвід може бути використаний в умовах України. Для України характерні наступні проблеми у сфері постачання води та каналізації: низький рівень тарифів, які покривають тільки частину витрат на послуги з постачання води та каналізацію, ігнорування комерційних принципів управління проектами у зазначеній сфері, великий рівень споживання води через недбале ставлення до цього споживачів, велика кількість працюючих на комунальних підприємствах, що здійснюють такі проекти. Зазначена сфера потребує як інвестицій для модернізації існуючої системи постачання води та каналізації, так і якісно нового управління. У таблиці 3 згруповано форми партнерства, які можуть бути використані в Україні. Найкращою формою співробітництва є концесії, оскільки така форма передбачає приватне фінансування та управління об'єктом. Для того, щоб концесійна форма взаємовідносин між державою та бізнесом стала дієвим інструментом реалізації проектів в сфері постачання води та каналізації, держава повинна розробити відповідний механізм плати бізнесу за надані послуги.

Таблиця 3

Форми участі бізнесу в проектах у сфері постачання води та каналізації

Характеристика	Контракти на управління	Лізингові угоди	Концесії	Повний викуп
Строк	2-5 р.	10 р.	10-50 р.	безстрокове
Право власності	Державне	Державне	Державне	Приватне
Управління	Приватне	Приватне	Приватне	Приватне
Фінансування	Державне	Державне	Приватне	Приватне
Замовник (споживач)	Держава	Населення	Населення	Населення
Надходження	Фіксована плата	Залежить від ризиків	Залежить від ризиків	Залежить від ризиків

Охорона здоров'я розглядається нами, як сфера, в якій участь бізнесу може прийняти багато різних форм (табл. 4). Функції бізнесу в цій сфері можуть зводитись, як до побудови нових лікарень, так і управління існуючими державними лікарнями, а також надання додаткових послуг, які не належать безпосередньо до процесу лікування. Інвестиційне партнерство держави та бізнесу допоможе ефективно контролювати витрати і покращити якість послуг в існуючій системі охорони здоров'я України. Спектр функцій бізнесу буде залежати від політики держави відносно цієї сфери. Як показує досвід багатьох країн світу, держава залишає за собою найважливіші функції щодо лікування пацієнтів (core government service), а

бізнес відповідає за надання додаткових послуг, таких як, забезпечення інфраструктури в лікарні та багато інших.

Таблиця 4

## Форми залучення бізнесу до сфери охорони здоров'я

Форма	Функції бізнесу	Функції держави
Контракти на послуги, які не стосуються лікування	Прибирання, годування, прасування, охорона безпеки	Лікування пацієнтів, управління лікарнею
Контракти на лабораторні послуги	Лабораторні дослідження	Лікування пацієнтів, управління лікарнею
Контракти на спеціалізовані послуги	Спеціалізовані медичні послуги	Лікування пацієнтів, управління лікарнею
Спільна діяльність приватної та державної лікарні	Управляє приватною лікарнею в межах державної лікарні	Лікування пацієнтів державної лікарні, спільне з бізнесом користування обладнанням, персоналом, спільний розподіл витрат
Лізингові угоди	Управляє державною лікарнею, надає медичні послуги, підтримує інфраструктуру	Сплачує приватній стороні за надані послуги, здійснює моніторинг діяльності
Приватне фінансування, будівництво та зворотній лізинг	Будує, фінансує та володіє новим об'єктом, передає у лізинг державній стороні	Управляє лікарнею, сплачує бізнесу лізингові платежі
Приватне фінансування, будівництво та управління державною лікарнею	Будує, фінансує та управляє новою державною лікарнею, надає всі послуги.	Щорічно сплачує бізнесу визначену у контракті суму

## ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та розроблено практичні рекомендації щодо використання механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні. Проведене дисертаційне дослідження дозволяє сформулювати такі загальні висновки і рекомендації.

1. Під інвестиційним партнерством держави та бізнесу слід розуміти таку форму організації бізнесу, яка дозволяє реалізовувати суспільно вагомими проєкти у різних сферах економіки більш ефективним шляхом, ніж ймовірними партнерами поодиночки. Інвестиційне партнерство держави та бізнесу реалізується за умов, коли всі ризики правильно оцінені та розподілені. Основним поняттям у контексті ефективності механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу є критеріальний показник “value for money”, який дослівно перекладається як “вартість грошей”. Запропоновано тлумачити цей показник як “додаткова вартість”, що означає оптимальний обсяг витрат протягом всього життєвого циклу проєкту з урахуванням наслідків подолання ризиків перевищення запланованих строків виконання проєкту та передбачених витрат.
2. Доведено, що методи розробки та реалізації моделей і проєктів в рамках інвестиційного партнерства держави та бізнесу є розвитком класичних методів і процедур проєктного фінансування. Модель інвестиційного партнерства держави та бізнесу – це одна із складових проєктного фінансування. За умов її реалізації передбачається використання приватного капіталу і приватних компаній для побудови і оперування об’єктами проєкту. За допомогою взаємодії з приватним сектором уряд перекладає на нього функцію управління ризиками в період будівництва об’єкту, а після завершення будівництва – операційним ризиком.
3. В Україні взаємовідносини держави та бізнесу в інвестиційній діяльності знаходяться на початковій стадії свого розвитку. Основними негативними чинниками, які стримують процес залучення приватного сектора до проєктів в інфраструктурній сфері, є нестабільність законодавства, відсутність в країні довгострокових дешевих кредитних ресурсів, неефективність існуючої системи оподаткування, відсутність загальноприйнятих міжнародних стандартів звітності, низький рівень добробуту населення, недостатній рівень управлінських здібностей державних менеджерів, слабкість українського бізнесу.
4. Результатом проведених досліджень стало виявлення основних передумов, які мають бути створені в Україні для забезпечення ефективного використання механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу. Ними є: існування відповідних законодавчих рамок умов, розроблення чітких процедур та адміністративних правил щодо відбору та реалізації проєктів, існування досвідчених практиків, надання необхідних знань державним службовцям.
5. Запропоновано розробити та ухвалити закон про інвестиційне партнерство держави та бізнесу, який має стати ефективною базою для залучення приватного фінансування до пріоритетних сфер держави та збільшення ефективності таких проєктів. У законі необхідно систематизувати основні умови, принципи, поняття та процедури взаємодії держави та бізнесу в

інвестиційній діяльності, спрямованій на реалізацію проектів в інфраструктурній сфері. Крім ухвалення закону про інвестиційне партнерство держава має вдосконалити чинну законодавчу базу в цій сфері, а саме Закон України “Про концесії” від 16 липня 1999 року та Закон України “Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг” від 14 грудня 1999 року. Аналіз українського закону щодо концесій показує, що його недовірливість обумовлена відсутністю мотивацій до ефективної реалізації проектів в інфраструктурній сфері приватною стороною.

6. Сформульовано основні переваги участі бізнесу в реалізації проектів в інфраструктурній сфері, які можна розділити на соціальні та комерційні. До комерційних переваг можна віднести залучення додаткових інвестицій для реалізації інфраструктурних проектів, можливість спрямування державних коштів у більш пріоритетні сфери, зменшення ризику неефективного використання коштів, що притаманно традиційному методу реалізації проектів державною стороною, зменшення ризику відстрочки або зупинення будівництва, ефективне управління державною власністю, збільшення податкових надходжень до бюджету. Соціальними перевагами є передача більш ефективних технологій від інвесторів до державного сектора, створення конкурентного середовища в інфраструктурній сфері, звільнення населення від прихованих ризиків, пов'язаних з виконанням проекту, збереження навколишнього середовища внаслідок використання інноваційних технологій.
7. Дослідженням виявлено, що для оцінки ефективності інвестиційних проектів в інфраструктурній сфері необхідно враховувати ризик збільшення витрат, які виникають у ході реалізації проекту, та ризик збільшення строків будівництва об'єкта. Для врахування цих ризиків запропоновано підрахунок середнього показника відхилення фактичних витрат від запланованих та показника відхилення фактичних строків від запланованих для кожної сфери інфраструктури. В Україні базою для такого підрахунку мають бути проекти, реалізовані з 1996 року. Оскільки статистична база по таких проектах відсутня, важливим є здійснення об'єктивного аналізу та оцінки значень відхилень цих показників.
8. Найбільш прийнятним для України є використання таких форм інвестиційного партнерства держави та бізнесу, як концесії та спільна діяльність держави та бізнесу. Виявлено, що, у разі, коли контрактні умови включають багато додаткових пунктів щодо функцій, повноважень та обов'язків сторін залежно від проекту, то неможливо обрати одну єдину ідеальну модель взаємовідносин між державою та бізнесом. Для кожного проекту має застосовуватись індивідуальна форма інвестиційного партнерства. Вибір такої форми має відбуватись на стадії підписання контракту між сторонами. Запропонований механізм вибору форми інвестиційного партнерства держави та бізнесу допоможе найефективніше реалізувати інфраструктурний проект, оскільки обрана форма партнерства буде враховувати всі умови підписаного контракту.
9. Обґрунтовано основні напрями впровадження інвестиційного партнерства держави та бізнесу в економіку України, якими є транспортна та комунальна сфери. Такий вибір зроблено на основі критичного аналізу ситуації у

вищезазначених сферах. Виявлено, що інвестиційне партнерство держави та бізнесу може стати тим механізмом, який дозволить залучити інвестиційні ресурси до цих сфер економіки, а також сприятиме підвищенню ефективності реалізації проектів у цих сферах. У перспективі, коли застосування цього механізму отримає практичний досвід і всі відповідні процедури та правила будуть випробувані, залучення бізнесу доцільно поширити й на інші сфери, серед яких охорона здоров'я та інші.

### **СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

1. Циганкова (Лугова) М. О. Ідентифікація інвестиційного партнерства держави та бізнесу // Економіка і прогнозування. – 2006. – № 2. – С. 101–116.
2. Циганкова (Лугова) М. О. Формування інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні // Економіст. – 2006. – № 10. – С. 50–53.
3. Циганкова (Лугова) М. О. Ефективність залучення бізнесу до інфраструктурних проектів // Економіст. – 2006. – № 12. – С. 34–37.
4. Лугова М. О. Передумови взаємодії держави та бізнесу в інвестиційній діяльності // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Фінансово-економічні системи: трансформація та євро інтеграція: Зб. наук. пр. Ін-ту регіональних досліджень НАН України. – Львів: Ін-т регіональних досліджень НАН України, 2007. – Вип. 1(63). – С. 157–165.
5. Лугова М. О. Проблеми застосування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні // Культура народів Причерномор'я. – 2007. – № 103. – С. 149–151.
6. Лугова М. О. Инвестиционное партнёрство государства и бизнеса как альтернативный путь развития холдингов // Материалы 4-й международной конференции “Эффективные стратегии развития холдингов” 1–2 марта 2007 г. – Киев, 2007. – С. 95–103.
7. Лугова М. О. Основні проблеми взаємодії держави та бізнесу в інвестиційній діяльності // Материалы Международной научно-практической конференции ученых и специалистов “Интеграционные процессы и социально-экономическое развитие” 25–26 апреля 2007 г. – Симферополь: Таврика, 2007. – С. 173–174.
8. Лугова М. О. Інвестиційне партнерство держави та бізнесу // Материалы научно-практической конференции “Управление как фактор экономического равновесия” 23 апреля 2007 г. – Харьков: Харьковский гуманитарный университет; Нар. акад. управ, 2007.– С. 12.

### **АНОТАЦІЯ**

**Лугова М. О.** Формування та ідентифікація інвестиційного партнерства держави та бізнесу. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук зі спеціальності 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Державна установа “Інститут економіки та прогнозування НАН України”, Київ, 2007.

У дисертації досліджено теоретико-методичні та науково-практичні засади формування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу з метою реалізації інвестиційних проектів в інфраструктурній сфері у таких галузях, як транспортна інфраструктура, комунальна, телекомунікаційна, енергетична сфери, сфера охорони здоров'я тощо. На основі міжнародного досвіду виявлено переваги від залучення бізнесу до реалізації інфраструктурних проектів. Сформульовано рекомендації щодо створення необхідних передумов для ефективної співпраці між державною та приватною сторонами з урахуванням особливостей перехідної економіки. Визначено форми взаємодії держави та бізнесу, які доцільно використовувати в Україні та запропоновано механізм вибору форм партнерства, обґрунтовано першочергові напрямки застосування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в інфраструктурній сфері

**Ключові слова:** інвестиційне партнерство держави та бізнесу, управління, додаткова вартість, позабалансові зобов'язання, розподіл ризиків, інфраструктура, інвестиційний проект, чиста теперішня вартість, якість послуг.

## АННОТАЦІЯ

Луговая М. О. Формирование и идентификация инвестиционного партнёрства государства и бизнеса. – Рукопись.

Диссертация на соискание учёной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Государственное учреждение “Институт экономики и прогнозирования НАН Украины”, Киев, 2007.

В диссертации исследованы теоретико-методические и научно-практические основы формирования механизма инвестиционного партнёрства государства и бизнеса для реализации инвестиционных проектов в инфраструктурной сфере в таких отраслях, как транспортная инфраструктура, коммунальная, телекоммуникационная, энергетическая сферы, сфера здравоохранения и др.

Проанализирован опыт использования механизма инвестиционного партнёрства государства и бизнеса в таких странах, как Великобритания, Ирландия, Австрия, Германия, Австралия, Канада, США, Китай и др. Дано авторское определение сути инвестиционного партнёрства государства и бизнеса. Определены основные условия эффективного использования такого механизма. Охарактеризованы основные показатели эффективности инвестиционных проектов в инфраструктурной сфере, а также предложено использование критериального показателя “добавочная стоимость”.

Охарактеризовано состояние взаимоотношений государства и бизнеса в части инвестиционной деятельности в Украине, выявлены основные проблемы на пути успешной совместной деятельности, охарактеризованы условия, необходимые для использования механизма инвестиционного партнёрства государства и бизнеса. Проанализирована законодательная база, на основе которой происходит

взаимодействие между государственной и частной сторонами, и сформулированы рекомендации по ее совершенствованию.

Обоснованы преимущества от привлечения финансовых ресурсов и управленческих способностей бизнеса к реализации инфраструктурных проектов в условиях ограниченных средств государственного бюджета и неэффективности реализации проектов в инфраструктурной сфере традиционным способом. Предложен методический подход к оценке эффективности инвестиционных проектов в инфраструктурной сфере с учетом особенностей переходной экономики. Определены формы инвестиционного партнёрства государства и бизнеса, которые следует использовать в Украине, а также предложен механизм выбора форм партнёрства. Даны рекомендации относительно основных направлений использования механизма инвестиционного партнёрства. Выделены две сферы, которые на сегодняшний день являются приоритетными для привлечения бизнеса, а именно, транспортная и коммунальная. Такой выбор обоснован существующей необходимостью привлечения дополнительных инвестиций в данные сферы, а также более эффективной реализации транспортных и коммунальных проектов.

Ключевые слова: инвестиционное партнёрство государства и бизнеса, управление, добавочная стоимость, внебалансовые обязательства, распределение рисков, инфраструктура, инвестиционный проект, чистая настоящая стоимость, качество услуг.

#### **ANNOTATION**

Lugova M. O. Public private partnership in Ukraine: identifying and formation. – Manuscript.

Ph.D thesis on speciality 08.00.03. – economics and management of national economy. – Public institution “Institute for economy and forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine”, Kyiv, 2007.

Theoretical and methodical as well as scientific and practical fundamentals for forming the mechanism of public private partnership and realization of investment projects in infrastructure in such spheres like transport, public utilities, telecommunication, energy, health protection, etc. are investigated. On the basis of foreign experience the advantages of public private partnership are revealed. Recommendations concerning basic pre-conditions, which should be formed in a developing country, are formulated. Types of public private partnership, which should be used in Ukraine, and the mechanism of choosing an appropriate form are considered. Spheres of infrastructure to which the mechanism of public private partnership should be applied are analyzed.

Key words: private public partnership, management, value for money, off-balance liabilities, risks diversifications, infrastructure, investment project, Net Present Value, quality of services.