

УДК 336.1

Петленко Ю.В.
кандидат економічних наук,
доцент кафедри фінансів
Київського національного університету
імені Тараса Шевченка

Хоменко А.Р.
студентка
Київського національного університету
імені Тараса Шевченка

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В УКРАЇНІ НА ОСНОВІ СВІДОВОГО ДОСВІДУ

PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN UKRAINE BASED ON WORLD EXPERIENCE

АНОТАЦІЯ

Статтю присвячено проблемам дослідження розвитку державно-приватного партнерства в Україні на сучасному етапі. Через призму світового досвіду висвітлено основні переваги формування державно-приватного партнерства, а також проаналізовано результати використання такого механізму в країнах, що розвиваються. Наведено розрахунки Світового банку для характеристики використання ДПП у різних регіонах світу: кількість проектів, сфери застосування, обсяг інвестицій. Наведено дані по Україні, продемонстровано динаміку використання ДПП та основні сфери його застосування. Визначено перспективні напрями вдосконалення та розвитку державно-приватного партнерства в Україні.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, Світовий банк, інфраструктурні проекти, проектне фінансування, приватний сектор.

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена проблемам исследования развития государственно-частного партнерства в Украине на современном этапе. Через призму мирового опыта освещены основные преимущества формирования государственно-частного партнерства, а также проанализированы результаты использования такого механизма в развивающихся странах. Приведены расчеты Всемирного банка для характеристики использования ГЧП в различных регионах мира: количество проектов, сферы применения, объем инвестиций. Приведены данные по Украине, продемонстрирована динамика использования ГЧП и наиболее частые сферы его применения. Определены перспективные направления совершенствования и развития государственно-частного партнерства в Украине.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, Всемирный банк, инфраструктурные проекты, проектное финансирование, частный сектор.

ANNOTATION

The article is devoted to the development of public-private partnership in Ukraine at the present stage. Through the prism of international experience highlights the advantages of forming a public-private partnership, and analyzes the results of the use of such a mechanism in the countries that are developing. Given the estimates of the World Bank and the characteristics of PPPs in the regions: the number of projects, the scope of application, the amount of investment. The data on Ukraine, demonstrated the dynamics of PPPs and the most frequent application. The paper identifies possible ways of improvement and prospects of development of public-private partnership in Ukraine.

Keywords: PPPs, World Bank, infrastructure projects, project finance, private sector.

Постановка проблеми. На сьогодні створення сучасної та ефективної інфраструктури є

однією з першочергових складових частин розвитку України. Без цього фактору неможливо забезпечити гідну якість життя для українців. За нешвидкого розвитку бізнесу, навіть при ідеальному кліматі, транзакційні і логістичні витрати суб'єктів підприємництва при існуючій інфраструктурі надзвичайно високі. Цей фактор показує, що Україні доведеться ще досить довго «йти в Європу». Не потрібно забувати і про те, що модернізація інфраструктури є двигуном економічного розвитку.

Державна програма активізації розвитку економіки акцентує увагу на вже давно назрілих проблемах у приватному секторі – неприйнятні умови здійснення підприємницької діяльності, а так само в державному секторі – неефективне управління державним майном, яке призвело до високого ступеня зносу основних фондів.

У сформованій ситуації застосування державно-приватного партнерства є найбільш дієвим способом вирішення окреслених проблем. Дана форма партнерства результативно впроваджена в розвинених країнах, використання досвіду яких з урахуванням специфіки українського ринку може сприяти становленню передової інфраструктури та пошкваленню інвестиційної активності приватного сектору. Вона дає змогу консолідувати суспільство на основі стратегічних інтересів територій, забезпечує співпрацю між владою, бізнесом і населенням у вирішенні суспільно значущих завдань, формує атмосферу довіри, поваги і взаєморозуміння, що сьогодні також надзвичайно важливо для України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанню розвитку державно-приватного партнерства в Україні, а особливо у сфері інфраструктури, присвячено багато досліджень таких вітчизняних та зарубіжних учених, як: В. Геєць, А. Сосновський [9], К. Павлюк [8], І. Запатріна [7], Б. Квансюк, І. Лунін, Т. Лебед, Є. Черевиков, О. Степанова, І. Іголкін, О. Сімсон [6] та ін.

Мета статті полягає в обґрунтуванні необхідності передового розвитку державно-приватного партнерства в Україні на сучасному етапі та розкритті його сутності як механізму ефективного фінансування інфраструктурних проектів, урахуваючи всі можливі ризики.

Виклад основного матеріалу дослідження. Досвід країн, які змогли за кілька десятиліть (орієнтовно за той же період, який пройшов з моменту набуття Україною незалежності) у десять разів збільшити ВВП на душу населення, свідчить, що всі вони протягом тривалого часу забезпечували високі темпи капітальних інвестицій, спрямовуючи на дані цілі 25–30% бюджетних ресурсів.

Другою характерною рисою всіх цих країн була наявність сильних лідерів, підтриманої суспільством стратегії економічного розвитку, а також ефективної, професійної і відповідальної публічної влади. Основою для створення сучасної інфраструктури практично в усіх цих країнах був Національний інфраструктурний план, реалізація якого була одним із перших пріоритетів влади. Практика розробки таких планів широко поширена у світі і демонструє позитивні результати. Сьогодні в рамках такого плану працює Мексика, ВВП на душу населення в якій в три рази перевищує аналогічний показник в Україні. Завершується розробка Національного інфраструктурного плану Білорусії, яка на сьогодні вдвічі випередила Україну за показником ВВП на душу населення.

Реалізація подібних інфраструктурних планів неможлива виключно за рахунок державних вкладень – занадто амбітні, технологічно складні і дорогі проекти в них включені. Активну участь у втіленні в життя цих проектів приймає приватний бізнес, взаємодіючи з державою на засадах державно-приватного партнерства. Залучення приватного бізнесу приносить не тільки економічний ефект: компенсує відсутні фінансові кошти, демонструє більш високу порівняно з публічною владою ефективність організації робіт і оперативність реалізації проектів.

Світовий досвід реалізації проектів на засадах державно-приватного партнерства показує, що ДПП активно використовують у країнах із розвинутою економікою. Зарубіжними дослідницькими центрами наводяться різні оцінки щодо розвитку державно-приватного партнерства. Найбільш системна інформація щодо проектів державно-приватного партнерства в країнах з економікою, що розвивається, представлена на сайті Світового банку [1], згідно з якою спостерігається позитивна тенденція до збільшення кількості інфраструктурних проектів, реалізованих на основі ДПП.

Згідно з дослідженнями, проведеними Світовим банком (1990 р. – I півріччя 2015 р.), ДПП нараховується 6 628 проектів на загальну суму інвестицій 2415,481 млн. дол. США. Кількість контрактів та обсяг інвестицій у державно-при-

ватне партнерство за досліджуваний період наведено на рис. 1.

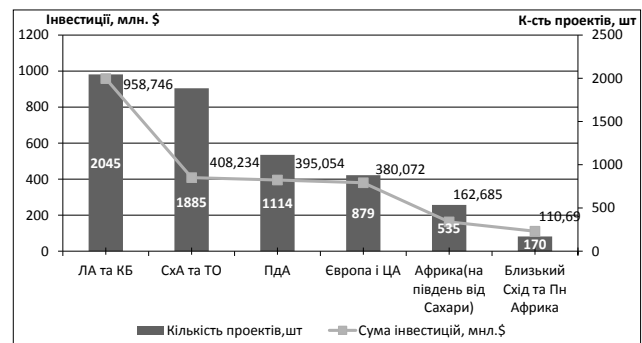


Рис. 1. Інфраструктурні проекти ДПП у країнах, що розвиваються, 1990 р. – I півріччя 2015 рр.

Джерело: World Bank and PPIAF, PPI Project Database. (<http://ppi.worldbank.org>)

Так, перше місце за кількістю проектів ДПП та сумою інвестованих коштів у I півріччі 2015 р. займають країни Латинської Америки та Карибського басейну (табл. 1). Найбільш активними країнами в даному регіоні є Колумбія, Чилі, Мексика та Бразилія, які займають близько 77% інвестицій у регіон. До країн Латинської Америки і Карибського басейну залучено інвестицій на суму 10,3 млрд. доларів США, 41% від загальносвітового показника. У цілому – 54 проекти (33 – в енергетиці, 10 – на транспорті, 11 – у воді). Більшість нових інвестицій були реалізовані в Бразилії – 18 проектів, потім Чилі – 10, Перу – шість і Колумбії – п'ять. Ще 15 інвестицій були реалізовані в Гондурасі (4), Мексиці (3), Ямайці (2), Панамі (2), Уругваї (2), Сальвадорі (1) та Гватемалі (1).

Таблиця 1
Обсяг інвестицій у проекти ДПП за світовими регіонами за I півріччя 2015 р.

	Кількість проектів, шт.	Сума інвестицій, млрд. \$	Частка від загального показника, %	Зміни за ост. 5 років, %
ЛА та КБ	54	10,3	41	-52
СхА та ТО	17	4,1	16	154
ПдА	7	3,3	13	-66
Європа і ЦА	20	2,8	11	-50
Африка (на південь від Сахари)	15	2,6	10	-85
Близький Схід та Пн Африка	13	2,2	9	90
Всього	126	25,3	100	-55

Джерело: World Bank and PPIAF, PPI Project Database. (<http://ppi.worldbank.org>)

Африка (на південь від Сахари) стрибнула з останнього місця на друге як регіон, який успішно закрив проекти на суму 4,1 млрд. дол. у 17 проектів, що сягає 16% від загальносвітового показника. Інвестиції відбувалися переважно

за рахунок Південної Африки (REIPPP) – 16 із 17 проектів. Половина угод – це сонячні проекти на загальну суму 2,4 млрд. дол. Найбільша угода була на суму 900 млн. дол. XinaSolarOne CS у Північній Капській провінції, призначена для забезпечення енергією 90 000 домашніх господарств з екологічно чистої енергії.

В Європі та Центральній Азії було сім угод на суму \$3,3 млрд., на 65% нижче його середнього п'ятирічного показника (9,4 млрд. дол.). Частка проектів Європи та Центральної Азії від загальносвітового показника становила 13% у I півріччі 2015 р., приблизно так само, як і в I півріччі 2014 р. Туреччина реалізувала найбільшу кількість проектів – три із семи, також їй вдалося захопити 52% регіональних капіталовкладень. Вірменія, Грузія, Литва та Російська Федерація мали по одному проекту. Два з них були у сфері транспорту, чотири – в енергетиці, один проект на суму 562 млн. дол. – облігації продажу Namitabat природного газу електростанції комбінованого циклу.

Східна Азія та Тихоокеанський регіон були четвертими за величиною проектів ДПП – залучено 2,8 млрд. дол. в 20 проектах. Китай мав 11 з 20 проектів на суму 328 млн. дол., із них чотири проекти – інвестиції в енергетику та сім – у воду. Потім Таїланд – чотири проекти, Філіппіни – три, а в Індонезії та Лаосі – по одному. За секторами інвестиції були переважно в енергетику – 12 проектів; воду – сім; транспорт – один.

П'ятнадцять проектів досягли фінансового закриття в Південній Азії, що становить 10% від загальної суми інвестицій. В Індії було більшість нових проектів – 10; чотири – у Пакистані, один – у Непалі.

На Близькому Сході та в Південній Африці було профінансовано 11 угод на загальну суму 2,2 млрд. дол., переважно це сонячні проекти в

Марокко і Йорданії. Марокко дві угоди склали 81% (2,2 млрд. дол.), решта вісім сонячних угод, сім з яких були комплексно профінансовані та названі «сім сестер», були в Йорданії. Один водний проект Gabalal Asfar Water Treatment Plant Phase закритий в Єгипті в якості управління і договору оренди терміном на чотири роки.

Загалом, можна прослідкувати позитивні тенденції розвитку ДПП на світовій арені.

Високошвидкісні залізниці, вітродвигуни, повітряний і морські порти, сонячна енергія – усе це інфраструктурні проекти, які стали можливі завдяки механізму, який приваблює безліч учасників, у тому числі міжнародні організації, уряди, регіональні банки і приватні структури. За оцінками, щорічні глобальні інвестиції в телекомунікації, наземний транспорт, воду й електрику складають у середньому 2,5% світового ВВП [5]. Рис. 2 і 3 показують кількість реалізованих проектів та поточні витрати на інфраструктуру в країнах, що розвиваються, за період 1990 р. – I півріччя 2015 рр. Область, яка розвивається найбільш динамічно, – це сила проектного фінансування виробництва і передачі електроенергії. Існує кілька причин того, що проекти в галузі електроенергетики домінують у проектному фінансуванні. Основна причина полягає в тому, що уряди хочуть побудувати інфраструктуру, яка не залежить від нафти. Крім того, у багатьох країнах інші природні ресурси, які можуть бути перетворені в енергію і силу, проектне фінансування дає змогу нації будувати нові масивні інфраструктурні проекти більш економічно ефективно.

Розглядаючи більш детально розвиток ДПП у країнах, що розвиваються, найбільш активним за кількістю проектів протягом 25 років є Китай, який має на своєму рахунку 1 237 проектів. Топ-10 країн з ефективним функціонуванням проектів ДПП представлено на рис. 4.



Рис. 2. Кількість реалізованих проектів в країнах, що розвиваються, за період 1990 р. – I півріччя 2015 рр.

Джерело: World Bank and PPIAF, PPI Project Database (<http://ppi.worldbank.org>)



Рис. 3. Кількість поточних витрат на інфраструктуру в країнах, що розвиваються, за період 1990 р. – I півріччя 2015 рр.

Джерело: World Bank and PPIAF, PPI Project Database (<http://ppi.worldbank.org>)

Хоча, аналізуючи інвестиційні потоки в проекти, картина має зовсім інший вигляд. Із третього місця на перше просунулась Бразилія із загальним обсягом інвестицій на суму 501,802 млн. дол. (рис. 5).

Причина таких результатів – довіра інвесторів, тобто партнери якомога ефективно розподіляють ризики при фінансуванні важливих інфраструктурних проектів, що дає змогу отримувати для держави високий рівень якості життя власного населення, а для приватного сектору – отримання політичних і комерційних гарантій.

В Україні Департаментом інвестиційно-інноваційної політики та розвитку державно-приватного партнерства Міністерства економічного розвитку і торгівлі оприлюднено дані за 2013–2014 рр., згідно з якими в Україні спостерігається позитивна тенденція до збільшення кількості проектів ДПП. Якщо за три квартали 2013 р. функціонувало 227 проектів [3], то на кінець 2014 р. – 243 проекти на засадах державно-приватного партнерства [4].

Серед них – 210 договорів концесії, 33 договори про спільну діяльність. Отже, найпоширенішою формою співробітництва між державним та приватним секторами залишається концесія. Ці проекти реалізуються за різними сферами господарської діяльності (табл. 2).

Більше половини загальної кількості проектів належить до сфери оброблення відходів – 117 проектів (51% від укладених угод) у 2013 р., 116 проектів (47,7%) – у 2014 р. Крім сфери оброблення відходів, значна частина проектів державно-приватного партнерства застосовується у сферах збору, очищення та розподілення води й у будівництві й експлуатації доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, шляхових естакадах, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури.

Щодо об'єктів державної власності, укладено сім договорів концесії та 15 договорів про спільну діяльність. Щодо об'єктів комунальної власності, укладено 203 договори концесії та 18 договорів про спільну діяльність, переважно у

Таблиця 2

Сфери застосування державно-приватного партнерства в Україні

Сфера господарської діяльності, де реалізуються проекти ДПП	Кількість проектів, од.			
	2013	%	2014	%
оброблення відходів	117	51,54%	116	47,70%
збір, очищення та розподілення води	56	24,67%	79	32,50%
будівництво та/або експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури	14	6,17%	17	7%
виробництво, транспортування і постачання тепла	x	x	7	3%
виробництво, розподілення та постачання електричної енергії	x	x	5	2,10%
пошук, розвідка родовищ корисних копалин та їх видобування	x	x	3	1,20%
управління нерухомістю	x	x	2	0,80%
туризм, відпочинок, рекреація, культура та спорт	x	x	1	0,40%
забезпечення функціонування зрошувальних і осушувальних систем	x	x	1	0,40%
інші	40	17,62%	12	4,90%
Всього	227	100%	243	100%

Джерело: <http://www.me.gov.ua>

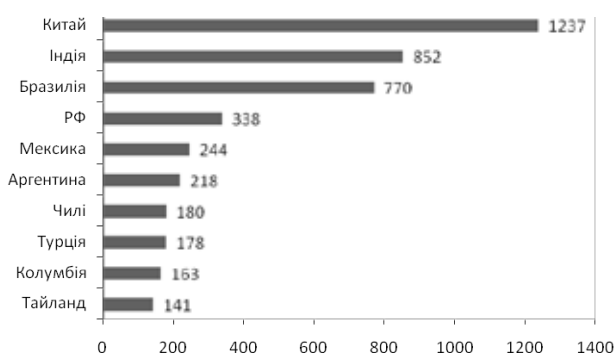


Рис. 4. Топ-10 країн із використанням механізму ДПП за 1990 р. – I півріччя 2015 р.

Джерело: World Bank and PPIAF, PPI Project Database (<http://ppi.worldbank.org>)

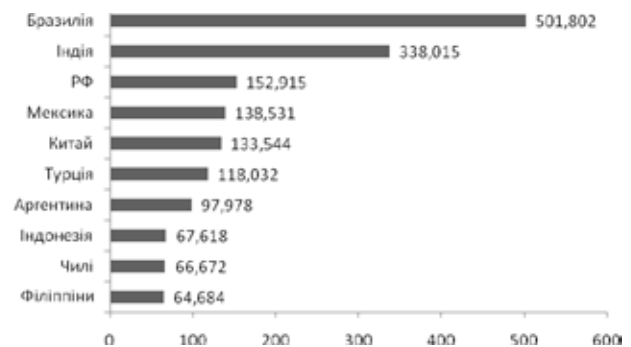


Рис. 5. Топ-10 країн із найбільшими інвестиційними вкладеннями протягом 1990 р. – I півріччя 2015 р.

Джерело: World Bank and PPIAF, PPI Project Database (<http://ppi.worldbank.org>)

сфері надання житлово-комунальних послуг, таких як забезпечення водопостачання жителів селищ, виробництва та постачання тепла й електроенергії, забезпечення послуг зі збору і вивозу сміття, надання послуг у житлово-експлуатаційній сфері.

Висновки. Фактично всі проекти сформовані на ідеології державних закупівель та не передбачають скільки-небудь серйозних інвестиційних вкладень. Хоча, дивлячись на реалії, у 2015 р. в Україні не побудовано жодного нового інфраструктурного об'єкту з використанням механізмів ДПП. Серед приватних партнерів немає жодного справді стратегічного іноземного інвестора. Законодавство у сфері ДПП недосконале, інституціональне середовище не сформоване. Знання публічної влади з цього питання обмежені, досвід і необхідні навички в реалізації проектів відсутні. Практичних порад, роз'яснень та методичних рекомендацій, які могли б підказати, як структурувати проекти ДПП, в Україні не існує.

При цьому місцева влада відчуває високу потребу у застосуванні ДПП для розвитку своїх територій і намагається «навпомацки» налагоджувати співпрацю із приватним бізнесом. Від дня впровадження Закону України «Про державно-приватне партнерство» (2010 р.), збираючись на конференціях, учасники говорять лише про успішний міжнародний досвід та проблеми, що існують в Україні, адже хотілося б уже ділитися нашими успіхами.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

- World Bank and PPIAF (Public-Private Infrastructure Advisory Facility). 2008. "PPI in Developing Countries." PPI Project Database. Washington, DC: International Bank for Reconstruction and Development, The World Bank.
- Тараш Л.І., Петрова І.П. Світові та європейські тенденції розвитку державно-приватного партнерства у визначенні пріоритетних сфер застосування / Л.І. Тараш, І.П. Петрова // Вісник економічної науки України. – 2015. – № 1.
- На кінець вересня 2013 року в Україні реалізовувались більше 220 проектів на засадах державно-приватного партнерства [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/article/main?art_id=224783&cat_id=38461&search_param=%E4%EF%EF&searchDocarch=1&searchPublishing=1.
- Інформація щодо стану здійснення державно-приватного партнерства (станом на 06.01.2015 р.) / Департамент інвестиційно-інноваційної політики та розвитку державно-приватного партнерства [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=fc354c59-cb8f-4660-b7d5-1acdf35f0ab7&title=InformatsiiaSchodoStanuDziisnenniaDerzhavnoPrivatnogoPartnerstva>.
- Paving the Way: Maximizing the Value of Private Finance in Infrastructure, World Economic Forum's 2010 study, The World Bank, from <http://ppi.worldbank.org>.
- Сімсон О.Е. Правова модель публічно-приватного партнерства в інноваційній сфері : [монографія] / О.Е. Сімсон. – Х. : Право, 2013. – 448 с.
- Запатріна І.В. Проблеми розвитку державно-приватного партнерства в Україні як фактор макроекономічного зростання / І.В. Запатріна, Т.Б. Лебеда [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrppr.com/uk>.
- Павлюк К., Павлюк С. Сутність та роль державно-приватного партнерства в соціально-економічному розвитку держави / К. Павлюк, С. Павлюк [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.nbuv.gov.ua/portal/natural/02.pdf.
- Сосновський А.О. Партнерство державного та приватного секторів як ефективний метод реалізації проектів з розвитку інфраструктури / А.О. Сосновський // Вісник МНТУ. Серія «Економіка». – 2010. – № 1. – С. 38–48.