

Сучасні проблеми економіки та підприємництво. Випуск 11, 2013

Овчарова Л.П.

науковий співробітник ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»,

Бодєко В.П.

мол.науковий співробітник Центру досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки ім. Г.М.Доброва

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЗАЛУЧЕННЯ ПРИВАТНОГО СЕКТОРУ ДО ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА (ДПП)

В статті проаналізовано практичний досвід країн, в яких активно впроваджуються проекти ДПП, досліджено загальні підходи та методологію впровадження ДПП, що використовуються урядами зарубіжних країн та розроблено практичні рекомендації щодо шляхів створення сприятливого середовища для розвитку ДПП в Україні.

Ключові слова: інвестиційні проекти, державно-приватне партнерство, інфраструктура, держава і бізнес, державний бюджет.

Вступ. Однією з важливих проблем, які стоять перед українським урядом є проблема пошуку додаткових ресурсів для фінансування пріоритетних проектів у сфері інфраструктури і надання суспільних послуг. Держава відчуває певні фінансові труднощі, що пов'язано не тільки з обмеженістю можливостей бюджету, але і впливом світової фінансової кризи.

У той же час приватний бізнес не готовий повністю фінансувати інноваційні проекти, оскільки не має достатньої кількості коштів та й проекти є досить ризиковими і не забезпечують компаніям необхідну норму прибутку й окупність.

Однією з прогресивних форм залучення приватного бізнесу до вирішення значимих державних проектів є створення державно-приватних партнерств (ДПП), які являють собою об'єднання інтересів держави і підприємницьких структур з метою реалізації економічно і соціально значущих проектів і програм.

В Україні розвиток інституту ДПП отримав істотний поштовх з прийняттям Закону України «Про державно-приватне партнерство» у 2010 році. Незважаючи на ряд послідовних кроків уряду щодо розвитку нормативно-правового, організаційного та методичного забезпечення проектів ДПП, їх розвиток в Україні стримується відсутністю адекватного інституціонального середовища й необхідного нормативно-правового забезпечення, недостатньо ефективним використанням інститутів і інструментів ДПП для вирішення актуальних соціально-економічних проблем розвитку регіонів.

Основними проблемами, що гальмують розвиток ДПП в Україні, є: низька інвестиційна привабливість національної економіки та складні умови ведення бізнесу, відсутність ефективного механізму державної підтримки ДПП, недостатній рівень підготовки державних службовців та низький рівень обізнаності приватного сектору про особливості ДПП, відсутність послідовної державної політики і сформованої системи управління розвитком ДПП, недостатній рівень розвитку системи управління ризиками у сфері ДПП тощо.

Розуміння необхідності залучення масштабних інвестицій в інфраструктуру регіонів і міст України й усвідомлення недостатності потенційних обсягів традиційних бюджетних інвестицій (особливо в умовах подолання наслідків світової фінансово-економічної кризи) змушує державу шукати та удосконалювати альтернативні механізми фінансування інфраструктурних проєктів у регіональних економіках.

Постановка завдання. Процес посилення партнерських відносин держави й бізнесу є складним, а тому важливо проаналізувати практичний досвід країн, в яких активно впроваджуються проєкти ДПП, зокрема Європейського Союзу, США, країн СНД, дослідити загальні підходи та методологію впровадження партнерств, що використовуються урядами зарубіжних країн, шляхи впровадження ДПП, що дозволить розробити практичні рекомендації органам влади України щодо шляхів створення сприятливого середовища для розвитку ДПП.

Результати дослідження. Різні аспекти економічного змісту ДПП, а також процесів його формування й функціонування представлені в зарубіжних дослідженнях, серед яких виділяються роботи Б.Альстренда, Ф. Бускета, М.Джерарда, Е.Долана, Р.Кука, Дж.Лемпела, В.Ойкена, Л. Шарингера й ін. Вагомий внесок у розробку проблем взаємодії держави й приватного бізнесу в інтересах регіонального розвитку внесли російські вчені-економісти: В.Антонов, Л.Ахтарієва, О.Бадалов, О.Баженов, П.Бруссер, В. Варнавський, М.Вилісов, М.Дерябіна, В.Кабашкин, М.Клинова та українські вчені: В.Демішкан, Т.Єфименко, К.Павлюк, О.Степанова, Є.Черевиков.

За останні роки у багатьох країнах відбулися серйозні зміни в методах, які використовуються державними й муніципальними органами влади для вирішення актуальних соціально-економічних проблем населення. Держава й приватний бізнес усе активніше вступають у співробітництво в пошуках ефективних шляхів вирішення регіональних проблем на умовах партнерства.

Слід нагадати, що ще на початку 1990-х років почав швидко поширюватись інтерес до механізмів державно-приватного партнерства (ДПП). Уряди багатьох країн усвідомили, що господарське партнерство держави й бізнесу дозволяє залучити в державний сектор додатковий капітал, послабити гостроту бюджетних проблем, перекласти на підприємницький сектор основну частину ризиків і одночасно зберегти об'єкти в державній власності. ДПП дозволяє об'єднати ресурси і потенціал двох господарюючих

суб'єктів – власність держави й бізнесу у вигляді приватнопідприємницьких принципів господарювання, інвестицій, менеджменту, інновацій.

Як показує практика, застосування механізмів ДПП здатне забезпечити:

- можливість здійснення суспільно значимих проектів, малопривабливих для традиційних форм приватного фінансування, у найбільш короткий термін;
- підвищення ефективності проектів за рахунок участі в них приватного бізнесу, як правило, більш ефективного на ринку, чим державні інститути;
- поживлення ринкової кон'юнктури й росту інвестиційної привабливості регіонів;
- зниження навантаження на бюджети всіх рівнів за рахунок залучення приватних коштів і перекладання частини витрат на користувачів (комерціалізації надання послуг);
- оптимізацію структури фінансування за рахунок використання державної (національної) і (або) міжнародної підтримки й розширення доступу до нових джерел фінансування;
- концентрацію уваги державних органів на адміністративних функціях;
- скорочення державних ризиків за рахунок розподілу їх між приватним бізнесом і державою;
- можливість залучення кращих управлінських кадрів, техніки й технологій;
- покращення механізмів і моделей надання послуг, підвищення якості обслуговування кінцевих користувачів.

Сьогодні досвід формування державно-приватної взаємодії розповсюджується у всіх регіонах світу. Так, управління державною власністю на засадах ДПП поширилося в понад 120-ти країнах Європейського Союзу, Центральної і Латинської Америки, в Азії, Океанії, а також у Східній Європі та СНД.

В економічній літературі існує досить багато класифікацій форм і видів партнерства держави й бізнесу в господарській сфері.[1]. Як критерії віднесення до тої або іншої структурної групи звичайно виступають: відносини власності (володіння, користування, розпорядження), ступінь і форми участі держави в проектах і залежність бізнесу від держави, у першу чергу в питаннях фінансування й розподілу ризиків.

Дослідження свідчить, що у багатьох країнах і регіонах світу накопичений значний досвід партнерської державно-приватної діяльності на місцевому рівні в таких сферах, як: електроенергетика, транспорт, комунальне господарство, соціальна сфера. У розвинутих країнах були реалізовані великі програми, засновані на партнерстві з бізнесом, вартість яких обчислюється мільярдами доларів США. На практиці перевага віддається різним формам партнерства: в одних галузях і країнах у системі партнерських відносин переважають концесії, в інших – їм приділяється другорядне місце. Тому навіть країни з однаковим рівнем економічного розвитку помітно відрізняються за масштабами партнерської діяльності із

компаніями, динамікою цього процесу, видами використання контрактних угод, тенденціями й пріоритетами проведення політики партнерства.

Зараз в багатьох країнах концесії, контракти на будівництво й інші форми управління державною й муніципальною власністю стали повноцінною заміною й альтернативою приватизації. При цьому в сфері виробничої інфраструктури концесії явно домінують серед всіх інструментів.

Уряди передають у приватну власність або, що спостерігається частіше, у тимчасове довго- і середньострокове володіння й користування вітчизняному й іноземному капіталу об'єкти газового й енергетичного господарства, водопостачання й каналізації, транспортних і комунікаційних систем, залишаючи за собою право регулювати й контролювати їх діяльність.

Зарубіжними дослідницькими центрами наводяться різні оцінки масштабів ДПП у світі. Однак, зведені статистичні дані по проектах ДПП у світовій економіці відсутні. Найбільш системно інформація з таких проектів представлена Світовим банком, щоправда, у його базу даних включено проекти, реалізовані тільки в країнах, що розвиваються. За оцінками Світового банку в 1990–2009 рр. в цих країнах виконувалося більше 4.5 тис. проектів ДПП із обсягом залучених інвестицій 1,5 трлн. дол. США.

Так, за даними Світового банку, у галузевій структурі ДПП виділяються капіталомісткі енергетичні проекти, у першу чергу електростанції, магістральні лінії електропередач і газопроводи. Далі йде транспорт – автомобільний й залізничні, аеропорти, морські порти. Проекти в сфері житлово-комунального господарства (водопостачання й каналізація) становлять 16,0% від загального числа проектів ДПП. Найбільш активно серед країн, що розвиваються, ДПП практикується в Азіатсько-тихоокеанському регіоні. На цей регіон припадає майже половина всіх інвестицій. Лідером в регіоні є Китай, де зконцентровано більше 10,0% всіх світових інвестицій у проекти ДПП. Майже у два рази йому поступається Індія. У Латинській Америці найбільш активно ДПП використовуються в Бразилії[1].

Особливе місце в розробці теоретичних основ і практики використання ДПП займають США, які перебувають на першому місці в групі розвинених країн за кількістю ДПП. Найбільш масштабним напрямком діяльності в рамках ДПП в США є будівництво й експлуатація транспортної системи країни. Багато автомагістралей в цій країні були побудовані та експлуатуються приватними компаніями, залишаючись у комунальній власності. Так, в 1985–2004 рр. у дорожньому господарстві США було реалізовано 62 проекти ДПП із загальним обсягом інвестицій – 42,0 млрд дол. США. Більшість платних автомобільних доріг експлуатуються приватними компаніями за договором лізингу на 99 років.

За даними Національної ради з державно-приватного партнерства США з 65 базових видів діяльності муніципальної влади (водопостачання, каналізація, утилізація відходів, шкільна освіта, експлуатація парковок тощо)

у 23 з них використовуються проекти ДПП. Це дозволяє місцевій владі заощадити від 20,0 до 50,0% бюджетних коштів [1].

Число проектів ДПП у комунальному господарстві цієї країни постійно зростає. Так, якщо в секторі водопостачання в 1997 р. таких партнерств було 400, то до 2003 р. їхнє число зросло до 1100.

Активним і послідовним прихильником передачі приватним компаніям об'єктів державної та муніципальної власності й прав на надання суспільних послуг виступає Європейський союз, зокрема Великобританія, Іспанія, Італія, Франція, Ірландія.

На території країн Європи реалізовується значна кількість інвестиційних проектів із застосуванням схем ДПП. Так, протягом 1990–2009 рр. в Європейському Союзі було укладено більше 1300 угод з ДПП загальною вартістю капіталу, що перевищує 250 млрд євро [2]. За кількістю угод ДПП в Європейському Союзі провідне місце посідають Велика Британія, Португалія, Франція, Німеччина, Іспанія та Італія, і саме на ці країни припадає приблизно 92,0% укладених угод ДПП.

Водночас, і в інших європейських країнах, зокрема у країнах – молодих членах ЄС, активно відбуваються процеси ініціювання проектів ДПП – в Болгарії, Словаччині Хорватії, Чехії, Румунії, Угорщині, Польщі. Так, наприклад, в Польщі у 2009 р. було анонсовано 41 проект загальним обсягом 1,7 млрд євро.

Дослідження свідчить, що в європейській практиці існує безліч прикладів ефективної взаємодії державного і приватного секторів у процесі реалізації проектів на місцевому рівні. Так, зокрема, у Великій Британії уряд, використовуючи механізми ДПП, намагається розв'язати проблеми в галузі медицини та освіти, у транспортному секторі, в установах виконання покарань, у сфері обробки відходів та в секторі ЖКГ. Зараз у Великобританії функціонують лікарні, в'язниці, трубопроводи великі магістралі і навіть пожежні станції, які були побудовані на основі механізмів ДПП.

У реалізації проектів ДПП у Великобританії бере активну участь і місцева влада. Наприклад, в 2002 р. із загальної суми контрактів, близько 20,0 млрд фунтів стерлінгів, федеральним урядом були реалізовані проекти на загальну суму 10,0 млрд фунтів стерлінгів, освітніми держструктурами – на 5,0 млрд фунтів стерлінгів, органами місцевого самоврядування – ще на 5,0 млрд фунтів стерлінгів [3].

Завдяки успішній реалізації перших проектів ДПП в Англії вже до 2003 р. функціонувало 34 лікарні і більш як 200 шкіл [4]. В 2000-2008 рр. в проекти ДПП інвестувалось в середньому 3-4 млрд.ф.ст. бюджетних коштів в рік [5].

До кризи 2008-2009 рр. уряд Англії в цілому позитивно оцінював результати ДПП. Так, за даними Національного фінансово-ревізійного управління, яке перевіряє проекти на відповідність ціни та якості, оцінює ефективність витрачання державних коштів, відношення між державою і

бізнесом в проектах ДПП оцінено: 65% контрактів - „відмінно” та „добре”; в 24% - „задовільно” і в 11% випадках – „незадовільно” [6].

Позитивні оцінки проектів ДПП пояснюються головним чином більш високими показниками ефективності витрачання бюджетних коштів порівняно з державними закупівлями товарів та послуг інвестиційного характеру. Так, у 2000 р за даними аналізу 29 проектів із різних галузей, що проводився спеціальною комісією Міністерства фінансів Великої Британії, виявлено, що економія бюджетних коштів при виконанні проектів за схемами ДПП складала близько 17% [7].

Цікавим є досвід ДПП у Франції. Країна має значну практику державно-приватної взаємодії у сфері інфраструктури. Основною формою впровадження ДПП в країні є концесії на спорудження автомагістралей та на водопостачання. У 2000-х рр. у Франції були прийняті нові форми партнерських контрактів, за якими, зокрема, побудовані медичні заклади, поліцейські дільниці та інші установи. На сьогодні у Франції впроваджується 73 проекти на суму 9,5 млрд євро. Однією з особливостей партнерства у Франції є дотримання балансу між великими державними і малими місцевими проектами.

Досвід Італії у сфері ДПП демонструє значні переваги цієї форми управління розвитком інфраструктури. В Італії ДПП є одним з найбільш перспективних та ефективних інструментів міського і регіонального економічного та соціального розвитку. У країні активно застосовуються концесійні механізми. Основними сферами застосування ДПП на місцевому рівні в Італії є лікарні, транспорт, житлово-комунальна сфера.

Дослідження показало, що однією з найбільш значимих складових соціально-економічної системи міст, що впливає на всі сторони життєдіяльності суспільства, є житлово-комунальне господарство (ЖКГ), яке потребує масштабних інвестицій. За оцінками Світового Банку, всім країнам світу у наступні 10 років необхідно інвестувати лише в водопостачання 60,0 млрд доларів США [8].

Залучення приватного сектора є одним із засобів подолати обмеженість капітальних ресурсів в ЖКГ. Приватним підприємствам часто простіше залучити кредитні ресурси до фінансування проектів. Крім того, приватні і частково, або повністю приватизовані комунальні підприємства можуть отримати кошти інвесторів шляхом випуску акцій. Використання цих додаткових джерел фінансування полегшує реалізацію планів капітального інвестування, що необхідно для забезпечення стабільного надання комунальних послуг.

Світова практика підтверджує дві концептуальні позиції щодо вигод залучення приватного сектору в сферу ЖКГ. Так, у розвинених країнах у ЖКГ на засадах партнерства беруть участь 10 тисяч приватних компаній, а це означає що ЖКГ може працювати з економічною вигодою. На надійність систем і якість обслуговування державні кошти практично не впливають, а

приватним капіталом ці завдання вирішуються під впливом конкурентного середовища та соціального тиску.

Експерти відмічають, що конкуренція між приватними компаніями змушує їх спрощувати адміністративне управління і скорочувати персонал, зменшуючи, таким чином, свої витрати і посилюючи свої позиції на ринку комунальних послуг. Делегування певних функцій приватним компаніям може поліпшити операційну ефективність, зменшити витрати і поліпшити фінансові показники комунального підприємства.

Залучення приватного сектора розглядається також як засіб запровадження технічних та управлінських нововведень у комунальному господарстві. Приватні підприємства з більшою ефективністю використовують у своїй роботі новітні технологічні досягнення, наприклад, технології та обладнання для очищення питної води та стічних вод, що можуть підвищити економічну ефективність або поліпшити якість послуг. Конкуренція між приватними компаніями стимулює застосування ними нових підходів до організації виробництва й управління.

У багатьох країнах уряди усвідомили можливість отримання описаних вище вигод, що сприяло залученню приватного сектора в комунальне господарство. В одному лише водоканалізаційному господарстві загальні капітальні витрати приватних підприємств за період з 1990 по 2000 рр. склали 297,0 млн дол. США [9]. Наприкінці 2000-х років в реалізації проектів у водному господарстві всіх країн світу з низькими і середніми доходами брали участь 140 приватних компаній [8].

Висновки. Економічна оцінка зарубіжного досвіду організації взаємодії влади та бізнесу в комунальному секторі свідчить, що найбільш сприятливими напрямками розвитку приватного бізнесу в системі муніципального господарства є: організація експлуатації житлового фонду; побутові послуги населенню, благоустрій прибудинкових територій, збір, утилізація й переробка побутових відходів; виконання робіт по прибиранню територій, озеленення; ремонт і утримування доріг.

Аналіз досвіду розвинених європейських країн у сфері розвитку ЖКГ показує, що основним завданням органів державної влади й місцевого самоврядування є надання можливостей для прояву ділової активності приватних компаній, що з одного боку, дозволяє одержувати значну економію бюджетних коштів, а з іншого – зберігає відповідальність міської адміністрації за координацію приватних компаній і підприємців у сфері міського господарства. Практичний досвід зарубіжних країн щодо розвитку ЖКГ базується на механізмах соціального захисту населення з надання й утримувannya житла.

Загальна практика функціонування комунальних підприємств у розвинених країнах з перехідною економікою показує, що в цих країнах існує багато гнучких форм і методів управління об'єктами публічної власності з використанням можливостей приватної ініціативи, приватного капіталу й ринкової конкуренції.

Результати дослідження показали, що в країнах з ринковою економікою, для яких характерний високий рівень продуктивності праці й рівень споживання ВВП на душу населення, високий рівень соціального захисту, висока якість медичного обслуговування в галузях ЖКГ, охорони здоров'я й освіти частіше використовується концесія.

Навпаки, у країнах, що розвиваються, і країнах з перехідною економікою зазначені галузі (за винятком автодоріг) не є пріоритетними. Пріоритетними сферами для залучення інвестицій за допомогою концесій в цих країнах є будівництво й реконструкція автодоріг, портів, залізниць.

На думку експертів, концесійні відносини, як форма, співробітництва держави й бізнесу, оптимально відповідає специфіці регіонального й місцевого господарства - є перспективною формою ДПП у сфері ЖКГ.

У зарубіжних країнах концесії випереджають усі інші форми партнерства за кількістю транзакцій та обсягом залучених приватних інвестицій. Так, у світі приватним операторам частково чи повністю передано у концесію близько 10,0% послуг із водокористування [9]. У 2006 р. у Франції в галузях регіональної економіки й міського господарства концесіонери забезпечували: по водопостачанню й каналізації – 71,0% обсягу послуг, по утилізації міських відходів – 73,0%, районному теплопостачанню – 93,0% послуг, міському транспорту – 16,0%, автостоянкам – 59,0%. Усього в 2006 р. у цій країні діяло більше 20 тис. концесійних договорів. На той же період у Великобританії здійснювалося більше 450 концесійних проектів, що забезпечувало понад 20,0% всіх інвестицій в інфраструктуру [9].

Узагальнюючи досвід формування державно-приватної взаємодії у різних регіонах світу, можна стверджувати, що у процесі відбору та підготовки проектів ДПП органи державної влади звертають увагу на ті сектори економіки, в яких така взаємодія може виявитись найбільш успішною і доцільною. Зокрема,

Велика Британія – зосередила проекти ДПП на таких об'єктах інфраструктури, як школи, госпіталі, в'язниці, оборонні об'єкти і автомобільні дороги;

Канада – значну кількість проектів ДПП виконує в таких галузях, як енергетика, транспорт, захист навколишнього середовища, водні ресурси, водопостачання та водовідведення, рекреаційні об'єкти, інформаційні технології, охорона здоров'я, освіта;

Греція – виконує переважно проекти ДПП в транспортній галузі, зокрема що стосується автомобільних доріг та аеропортів;

Ірландія – визначила для себе такі ДПП, як автомобільні дороги та міські транспортні системи;

Австралія – в якості пріоритетних напрямків для ДПП визначила транспорт і системи життєзабезпечення міст;

Нідерланди – застосовують механізм ДПП в громадському житловому секторі та системах життєзабезпечення міст;

Іспанія – реалізовує проекти ДПП в галузі платних автомобільних доріг та системах життєзабезпечення міст;

США – переважно виконує проекти ДПП, які об'єднують природоохоронну діяльність, і життєзабезпечення сільських населених пунктів;

Польща – проекти розподіляються за різними сферами таким чином: спорт – 36,0%, муніципальна інфраструктура – 17,0%, охорона здоров'я – 14,0%, водопостачання та водовідведення – 10,0%, освіта – 7,0%.

Досвід зарубіжних країн свідчить, що розвиток партнерства держави й підприємницьких структур на основі створення ефективних інститутів і інструментів взаємодії держави й бізнесу є однією з важливих умов, здатних вплинути на підвищення інноваційної активності й інвестиційної привабливості територій за рахунок розвитку виробничої й соціальної інфраструктури муніципальних утворень.

Застосування міжнародного досвіду реалізації проектів із залученням приватного сектору до реконструкції чи створення нової інфраструктури дозволить розробити ефективні механізми управління інвестиційними проектами державно-приватного партнерства на місцевому рівні в Україні.

Список використаних джерел

1. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски. – М.: Наука, 2005. – С. 316.
 2. European PPP Expertise Centre. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eib.org/epcc/>.
 3. BBC News «What are Public Private Partnerships?», Wednesday, 12 February, 2003. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/1518523.stm.
 4. PFI: Meeting the Investment Challenge. L., 2003. P.1.
 5. Making Changes in Operational PFI Projects. L., 2008. P.4.
 6. Making Changes in Operational PFI Projects. L., 2008. P. 24.
 7. Closing the Infrastructure Gap: The Role of Public-Private Partnerships. N.Y. 2006. P.8
 8. The World Bank Group. Private Participation in Infrastructure Projects Database. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreSector.aspx?sectorID=3.
 9. Офіційний сайт Міжнародного банку реконструкції та розвитку. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.worldbank.org.
-

Овчарова Л.П.

научный сотрудник ГУ «Институт экономики и прогнозирования НАН Украины»

Бодеко В.П.

мл.научный сотрудник Центра исследований научно-технического потенциала и истории науки им. Г.М.Доброва

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЧАСТНОГО СЕКТОРА К ИНВЕСТИЦИОННЫМ ПРОЕКТАМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА (ГЧП)

В статье проанализирован практический опыт стран, активно внедряющих проекты ГЧП; исследованы общие подходы и методология внедрения ГЧП, которые используются правительствами зарубежных стран; разработаны практические рекомендации относительно путей создания благоприятной среды для развития ГЧП в Украине.

Ключевые слова: инвестиционные проекты, государственно-частное партнерство, инфраструктура, государство и бизнес, государственный бюджет.

L.Ovcharova

research associate of Institute for Economics and Forecasting NAS of Ukraine;

V. Bodenko

junior researcher of G.M. Dobrov Center for Scientific and Technological Potential and Science History Studies

INTERNATIONAL PRACTICES OF PRIVATE SECTOR INVOLVEMENT IN INVESTMENT PROJECTS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP (PPP)

The paper analyzes the practices of countries actively implementing PPP projects. General approaches and methodology for implementation of PPP used by the foreign governments are investigated. Recommendations on creating a favorable environment for PPP in Ukraine are given.

Keywords: investment projects, public-private partnership, infrastructure, government and business, government budget.

Петровська І.П.
викладач ФММ НТУУ «КПІ»

ІНСТРУМЕНТИ ТА МЕТОДИ СТИМУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В ЕКОНОМІЧНО РОЗВИНЕНИХ КРАЇНАХ СВІТУ

У цій статті розглянуто успішний досвід державного регулювання інноваційними процесами у економічно розвинених країнах світу. У процесі аналізу виділено найбільш поширені механізми та інструменти державного стимулювання інноваційних процесів у країнах-лідерах.

Ключові слова: інноваційна політика, інноваційна діяльність, інноваційний процес, інструменти прямої та непрямой дії.

Вступ. Ставши незалежною державою, Україна отримала у спадок планову інноваційну систему, яка виявилася не здатною адаптуватися до нових умов за рахунок ринкових механізмів. В силу історичних обставин власного накопиченого досвіду розробки та реалізації державної інноваційної політики в Україні досить обмаль. Відповідно, існує нагальна потреба її перебудови, що неможливо без адаптації до сучасних умов діючої державної інноваційної політики. Ряд публікацій вітчизняних та іноземних фахівців, висвітлюють питання, щодо ролі держави в регулюванні інноваційною діяльністю в умовах переходу до інноваційно-інвестиційної моделі розвитку. Цю проблематику різною мірою висвітлено у працях: В.Александрової, А. Гальчинського, В.Гринева, Я. Жаліла, Н. Іванова, М. Йохна, О.Лапко, І. Макаренко, Л.Федулової, А.Чухно, Ю.Шкворець та інші. Адаптація їхніх досліджень до умов української економіки зумовило вибір мети і завдань дослідження.

Постановка задачі. Метою дослідження є узагальнення механізму та інструментів впровадження державної інноваційної політики країн-лідерів інноваційного розвитку.

Результати дослідження. В третьому тисячолітті зросла увага не лише науковців, але й суб'єктів державного управління до інноваційних чинників соціально-економічного розвитку.

Як переконує зарубіжний досвід побудова інноваційно-активного суспільства можлива лише за умов створення довгострокових мотивацій науково-технічної творчості, стимулювання розвитку фундаментальної та корпоративної (заводської) науки. Відповідний позитивний досвід мають навіть країни, які в недалекому минулому пережили глибоку структурну кризу і були аутсайдерами за рівнем розробок та впровадження прогресивних технологій[6].

Тому, світовий досвід є досить цінним для України, так як дозволяє обрати найбільш ефективні моделі та інструменти реалізації державної інноваційної політики. Ті ж моделі та інструменти можуть виступати як