

ISSN 2224-8609

ВІСНИК

**ВОЛИНСЬКОГО ІНСТИТУТУ
ЕКОНОМІКИ ТА МЕНЕДЖМЕНТУ**

№19

2017

Голова редакційної колегії:

Оксанич О.

д.е.н., професор, Волинський інститут економіки та менеджменту.

Заступник голови редакційної колегії:

Горбовий А.

д.т.н., професор, академік Академії економічних наук України та Інженерної академії України, Волинський інститут економіки та менеджменту.

Члени редакційної колегії:

Халецька А.

д.н.держ.упр., професор, академік Академії економічних наук України, Університет державної фіскальної служби України;

Реслер М.

д.е.н., професор, завідувач кафедри обліку і оподаткування Мукачівського державного університету, академік Академії економічних наук України;

Липчук В.

д.е.н., професор, академік Академії наук вищої освіти України, член-кореспондент Національної академії аграрних наук України, завідувач кафедри статистики та аналізу, директор навчально-наукового інституту економіки АПК Львівського національного аграрного університету;

Гарасим П.

д.е.н., професор, академік Академії економічних наук України, факультет управління фінансами та бізнесу, Львівський національний університет імені Івана Франка;

Ярош П.

доктор, проректор зі стратегічного розвитку, Wyższa Szkoła Społeczno-Gospodarcza w Przeworsku (м. Пшеворськ, Республіка Польща);

Цібакова В.

доктор, професор, ректор, Vysoká škola ekonómie a manažmentu verejnej správy v Bratislave (м. Братислава, Словацька Республіка);

Вічіч С.

доктор, ректор, Висока Хотелиєрська школа (м. Белград, Республіка Сербія);

Штефко Р.

доктор, професор, декан факультету менеджменту, Prešovská univerzita v Prešove (м. Прешов, Словацька Республіка);

Іллєв І.

д.ю.н., професор, ректор, Частен професіонален колеж «Света София» (м. Септември, Республіка Болгарія);

Магда Р.

доктор, інститут економіки, методології та інформатики, Károly Róbert College (м. Дьєндьеш, Угорщина);

Чєнчяла Ю.

доктор, ректор, Vysoká škola podnikání (м. Острава, Чеська Республіка);

Любас Б.

доктор, професор, ректор, Nadbužañska Szkoła Wyższa im. Marka J. Karpia (м. Семятиче, Республіка Польща);

Гайда В.

доктор, професор, ректор, Warszawska Szkoła Zarządzania (м. Варшава, Республіка Польща);

Спулбер Д.

доктор, дослідник кафедри соціальних та політичних наук, Università degli Studi di Genova (м. Генуя, Італія).

Відповідальний секретар:

Степанюк О.

к.т.н., доцент кафедри менеджменту організацій та зовнішньоекономічної діяльності, академік Академії економічних наук України, перший проректор Волинського інституту економіки та менеджменту.

Комп'ютерна верстка:

Горбач В.

інспектор наукового відділу Волинського інституту економіки та менеджменту.

Збірник зареєстрований

Міністерством юстиції України 26.05.2011

Засновник збірника

Волинський інститут економіки та менеджменту

Свідоцтво про державну реєстрацію

КВ №18123-6923Р

Збірник включено до Переліку наукових фахових видань України

(економічні науки) на підставі наказу МОН України від 26.05.2014 р. № 462

Видавець:

Волинський інститут економіки та менеджменту

Адреса:

вул. Електроапаратна, 3, м. Луцьк, 43020

тел./факс.: (0332) 78-98-33

e-mail: visnyk.viem@ukr.net

*Рекомендовано до друку Вченою радою Волинського інституту економіки та менеджменту
(протокол № 4 від 30 листопада 2017 р.)*

Опубліковані матеріали відображають точку зору авторів, яка може не збігатись з позицією редколегії збірника. Автори несуть відповідальність за порушення прав інтелектуальної власності інших осіб.

ЗМІСТ

Ашиток Н. І. ЕКОНОМІЧНИЙ АСПЕКТ УПРОВАДЖЕННЯ ІНКЛЮЗИВНОЇ ОСВІТИ В УКРАЇНІ	8
Бірбіренко С. С., Разан К. О. ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО ПРОЕКТУ	15
Богдан Н. М. МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ КРИТЕРІЇВ ОЦІНЮВАННЯ УЗГОДЖЕНОСТІ ЕКОНОМІЧНИХ ІНТЕРЕСІВ СУБ'ЄКТІВ РЕГІОНУ.....	23
Варварук Ю. Ю. РОЛЬ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В АГРАРНОМУ СЕКТОРІ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ.....	33
Волинець І. Г. ПРОЦЕСНО-ОРІЄНТОВАНЕ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИМ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ ЛІСОВОГО ГОСПОДАРСТВА.....	39
Галан Л. В., Осадча О. А., Павлікова К. В. УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ МОТИВАЦІЇ ПЕРСОНАЛУ	45
Гребінчук О. М. МОЛОДІЖНЕ БЕЗРОБІТТЯ: ДОСВІД КРАЇН ЄВРОПИ.....	51
Заглинська Л. В., Заглинський А. О. ВПЛИВ ПЕНСІЙНОЇ РЕФОРМИ НА РОЗВИТОК СИСТЕМИ ЗАЙНЯТОСТІ НАСЕЛЕННЯ	59
Запорожець Г. В., Саббах Іхсан Халіл Мохамед РОЛЬ МАРКЕТИНГОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ПРИ УПРАВЛІННІ РОЗВИТКОМ МІСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ.....	70
Захарченко В. І. ОРІЄНТАЦІЯ ТЕОРІЙ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ РЕГІОНІВ НА ЇЇ РЕФОРМУВАННЯ.....	79
Качан Г. М. ФАКТОРИ ПОШИРЕННЯ ВТОРИННОЇ ЗАЙНЯТОСТІ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ.....	86
Конарівська О. Б., Панюк Т. П. ПІДХОДИ ДО ВИВЧЕННЯ СУТНОСТІ ПОНЯТТЯ «ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ПІДПРИЄМСТВ».....	95

Корецький Ю. М., Корецька Т. К. РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ СОЦІАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ	103
Краснопольська Н. В., Потапова А. Г., Папаєвич Н. М. РЕГІОНАЛЬНИЙ АНАЛІЗ ВИКОРИСТАННЯ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ НА ПРИКЛАДІ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ.....	111
Краснопольська Н. В., Філюк Б. В. СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ ЛІСОРЕСУРСНО- ГОСПОДАРСЬКОГО ЦИКЛУ ПІДПРИЄМСТВА ДП «ГОРОДОЦЬКОГО ЛІСОВОГО ГОСПОДАРСТВА».....	117
Кудря Я. В. МОДЕЛЬ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ УПРАВЛІННЯ ЗАПАСАМИ ОБІГОВОГО КАПІТАЛУ ПРОМИСЛОВИХ КОРПОРАЦІЙ.....	125
Лаврик С. С. ЧОРНИЙ РИНОК ВАЛЮТИ І ДОЛАРИЗАЦІЯ ЕКОНОМІКИ ЯК РЕЗУЛЬТАТ НЕВИВАЖЕНОГО ВАЛЮТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ	132
Ліба Н. С. МЕХАНІЗМ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В УКРАЇНІ	140
Лохман Н. В. ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТВОРЕННЯ ІННОВАЦІЙ НА ПІДПРИЄМСТВІ.....	150
Маказан Є. В. ПОКАЗНИК ПОВЕРНЕННЯ НА ІНВЕСТИЦІЇ В ЛЮДСЬКИЙ КАПІТАЛ НА ПРИКЛАДІ ПІДПРИЄМСТВА ПАТ «МОТОР СІЧ».....	157
Мальцев Е. А. КОМПОЗИЦІЯ РОЛЬОВОЇ МОДЕЛІ УПРАВЛІНЦЯ	164
Мойсеєнко І. В. СОЦІАЛЬНА ДІАГНОСТИКА ЯК ОСНОВА СОЦІАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ	170
Никифорчин І. В. МОДЕЛЮВАННЯ АКТИВНИХ СИСТЕМ ІЗ ЗАЛЕЖНИМ СТИМУЛЮВАННЯМ АГЕНТІВ.....	178
Ніколенко Л. А., Охрамович О. Р. ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ПОДАННЯ ФІНАНСОВОЇ ЗВІТНОСТІ ПІДПРИЄМСТВАМИ МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО БІЗНЕСУ ВІДПОВІДНО ДО МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ ФІНАНСОВОЇ ЗВІТНОСТІ.....	184

Economies; Evidence and Policy Implications," IMF Working Papers 95/96, International Monetary Fund.

9. Національний банк України «НБУ розпочинає публічне обговорення пропозицій щодо законодавчих змін, необхідних для запровадження ліберальної моделі валютного регулювання» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=53303972

10. Національний банк України «Національний банк розширює можливості бізнесу з репатріації дивідендів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=58828202&cat_id=55838

11. ОЕСР: «Дорожня карта реалізації плану дій BEPS» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.oecd.org/tax/beps/beps-actions.htm>

УДК 338

Ліба Н. С., к.е.н., доцент
Мукачівський державний університет

МЕХАНІЗМ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В УКРАЇНІ

У статті розглянуто закордонний досвід реалізації моделі державно-приватного партнерства. Розкриті основні напрями підвищення ефективності механізму державно-приватного партнерства на регіональному рівні.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, регіон, інфраструктурні проекти, інвестиційні проекти.

The article deals with the foreign experience of realization of the model of public-private partnership. The main directions of increasing the effectiveness of the mechanism of public-private partnership at the regional level are revealed.

Key words: public-private partnership, region, infrastructure projects, investment projects.

В статье рассмотрены зарубежный опыт реализации модели государственно-частного партнерства. Раскрыты основные направления повышения эффективности механизма государственно-частного партнерства на региональном уровне.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, регион, инфраструктурные проекты, инвестиционные проекты.

Вступ. Економічний розвиток регіонів визначається системою чинників, серед яких провідне місце займає інвестиційний процес. За оцінкою багатьох фахівців, в сучасному і перспективному періоді основним інструментом сталого соціально-економічного розвитку регіонів залишаться регіональні інвестиційні програми, які забезпечують «точкову» інвестиційну підтримку окремих галузей

промисловості, а також забезпечують підвищення інвестиційної активності на регіональному рівні.

Аналіз останніх досліджень. Актуальність питань реалізації державно-приватного партнерства знайшла своє відображення в наукових працях таких сучасних вчених та науковців, як Н. Безбах, В. Варнавський, Є. Васильєв, Л. Васильєва, Б. Винницький, Б. Онищук, П. Сегварі та ін. Віддаючи належне значення різнобічним теоретичним і практичним дослідженням у цій сфері, слід визнати доцільність розвитку наукової думки у сфері створення та застосування механізмів реалізації державно-приватного партнерства в Україні.

Методика досліджень. Державно-приватне партнерство (ДПП) сьогодні визначають як один із ключових механізмів реалізації політики модернізації економіки України, вирішення важливих соціально-економічних проблем. Висока ефективність ДПП, як механізму взаємодії держави та бізнесу, доведена досвідом багатьох країн світу.

Для реалізації модернізаційних проектів у різних секторах економіки потрібні значні інвестиційні та інноваційні ресурси, потужним джерелом яких може стати приватний бізнес. Водночас в умовах післякризового розвитку зростає інтерес бізнесу до державної підтримки, яка дозволить знизити ризики приватних інвестицій, підвищити надійність інвестиційних проектів для кредитних організацій.

У законодавстві України ДПП визначається, як співробітництво між державою України, територіальними громадами в особі відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) й юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами-підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору в порядку, встановленому Законом України "Про державно-приватне партнерство" та іншими нормативно-правовими актами.

Слід звернути увагу на основні бар'єри, які обмежують розвиток ДПП в Україні. Серед них можна виокремити такі: недосконале нормативне й інституціональне забезпечення; визначення пріоритетних сфер для їх реалізації; нестабільне законодавство щодо залучення прямих іноземних інвестицій.

Постановка завдання. Мета статті – обґрунтування ролі та значення державно-приватного партнерства, як складової державно-управлінських механізмів стимулювання інвестиційної активності суб'єктів господарювання та структурної модернізації економіки України.

Результати досліджень. У країнах з розвинутою економікою модель державно-приватного партнерства використовується при будівництві нових об'єктів виробництва, розбудові інфраструктури (дорожньо-транспортної, комунікаційної, інформаційної тощо), у видобувній промисловості, а також при вирішенні питань енергозбереження, управлінні нерухомістю, модернізації об'єктів житлово-комунального господарства, утилізації відходів виробництва і

споживання, наданні якісних послуг з охорони здоров'я, очищення води та в процесі розвитку туризму. До прикладу [3]:

1. Реалізація інфраструктурних проектів:

– будівництво автомобільних доріг, шкіл і лікарень (Велика Британія, Іспанія, Фінляндія, Канада);

– будівництво швидкісних автомобільних і залізничних доріг, метрополітену та аеропортів, стадіонів (Франція, Австрія, Португалія, Туреччина та Греція);

– побудова нових та реконструкція зношених міських транспортних систем і об'єктів житлово-комунального господарства (Австралія, Нідерланди та Ірландія).

2. Реалізація гуманітарних проектів:

– підвищення якості освіти і охорони здоров'я (США та Канада);

– проведення наукових досліджень.

3. Реалізація проектів щодо захисту навколишнього середовища (Канада).

Серед країн з розвинутою економікою, за кількістю реалізованих спільних проектів держави та приватного бізнесу перше місце займають США. Основним завданням партнерства у США є акумулювання коштів з метою їх спрямування на створення і впровадження нових технологій та підвищення технологічного рівня економічного розвитку.

У країнах Європейського Союзу державно-приватне партнерство спрямоване на розвиток конкуренції у сфері надання суспільних послуг та можливість скорочення бюджетних видатків на розвиток державної інфраструктури і послуг.

Серед країн ЄС, які активно застосовують та розвивають інститут партнерства, найкращих результатів досягли Туреччина та Великобританія (рис. 1).

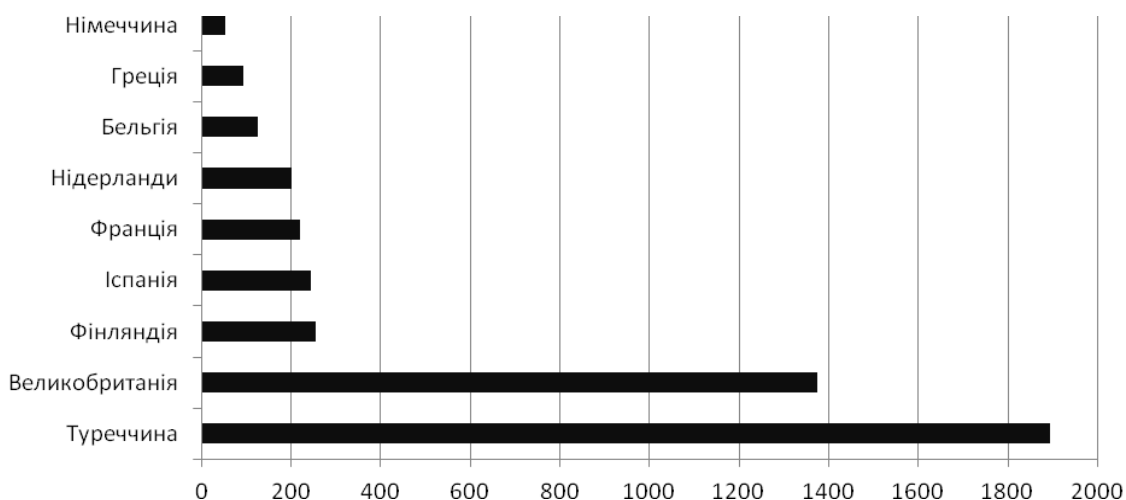


Рис. 1. Градування країн Європейського Союзу за вартістю угод державно-приватного партнерства, I півріччя 2015 р., млн. євро [1]

Як показано на рис. 1 найбільший ринок угод державно-приватного партнерства у Туреччині (у вартісному вираженні – 1,9 млрд. євро) та Великобританії (у вартісному вираженні – 1,35 млрд. євро).

У країнах – молодих членах ЄС (Болгарія, Хорватія, Чехія, Румунія, Угорщина, Польща), активно відбуваються процеси ініціювання проектів публічно-приватного партнерства. Так, наприклад, в Болгарії [5] анонсовано 56 проект державно-приватного партнерства загальним обсягом 13,726 млрд. євро, з них 10 – у період 2012-2015 рр.

У розрізі видів економічної діяльності найбільша кількість угод припадає на сферу охорони здоров'я (більше 60% від загального обсягу), освіту (близько 15%), транспорт (близько 15%), охорону навколишнього середовища та надання державних послуг [1].

Зазначене дозволяє зробити висновок, що метою державно-приватного партнерства у країнах з розвинутою економікою є вирішення проблем, які є супутніми в економічній діяльності приватного сектору, впровадження інвестиційних проектів зі значним терміном окупності та значними початковими та поточними затратами.

У країнах що розвиваються, державно-приватне партнерство застосовується під час реалізації інфраструктурних проектів (особливо спрямованих на розвиток дорожньо-транспортної і комунікаційної інфраструктури) та у сфері електроенергетики.

У даній групі країн лідером у розвитку державно-приватного-партнерства є Китай. Перші інвестиційні проекти цієї країни були пов'язані з будівництвом платних автомобільних доріг, портів та електростанцій. Причому специфікою проектів стало залучення іноземного капіталу на умовах концесійних договорів, що уклалися між урядом країни та іноземними компаніями. За період 1990-2015 рр. урядом країни спільно з приватним сектором розроблено 1237 проектів розвитку виробничої інфраструктури на загальну суму 133544 млн. грн. [5].

Основними напрямками розвитку партнерських відносин між державою та бізнесом у країнах що розвиваються є:

- розвиток нормативно-правової бази державно-приватного партнерства;
- формування ефективного механізму співпраці держави та приватного бізнесу, розвиток соціальної відповідальності бізнесу;
- визначення стратегії та інституційної структури державно-приватного партнерства.

За даними Світового банку в рамках державно-приватного партнерства здійснюється близько 6000 проектів у галузі інфраструктури в 139 країнах з низьким і середнім рівнем доходу [5].

Специфіка об'єктної спрямованості програм державно-приватного партнерства визначається не тільки ступенем економічного розвитку, а й географічними особливостями регіону застосування (табл. 1).

Таблиця 1.

**Обсяг інвестицій в проекти державно-приватного партнерства за регіонами
(млн. дол. США), 2005-2015 рр. [5]**

Сектор	Східна Азія та Тихоокеанський регіон	Європа і Центральна Азія	Латинська Америка та Карибський басейн	Близький Схід і Північна Африка	Південна Азія
Аеропорти	2,223	12,358	33,561	1,682	5,504
Енергетика	81,567	100,689	184,939	14,929	138,806
Природний газ	2,055	19,900	10,882	1,639	3,23
Залізниця	13,097	5,356	33,759	1,610	7,721
Автомагістралі	15,097	15,031	78,769	-	70,441
Морські порти	11,143	4,008	17,920	3,684	9,747
Телекомунікації	57,582	150,538	208,459	52,291	104,621
Водопостачання та каналізація	8,344	2,024	17,735	3,909	4,92

Протягом аналізованого періоду найбільш пріоритетними сферами за проектами державно-приватного партнерства є енергетика та телекомунікації.

Для сукупності країн Європи та Центральної Азії тенденція пріоритетності спільного інвестування у розвиток енергетики та телекомунікації також є визначальною. Частки інвестицій у ці сфери партнерської діяльності складають 33% та 49% відповідно.

Більш поглиблене дослідження у розрізі окремих країн даного регіону доводить можливість значного розширення залучення додаткових інвестиційних ресурсів не тільки у зазначені, а й інші інвестиційні проекти (табл. 2).

До сукупності пріоритетних сфер залучення приватного капіталу у проектах державно-приватного партнерства окрім енергетики та телекомунікацій долучаються інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури (будівництво та оновлення аеропортів, швидкісних автомагістралей та морських портів).

Таблиця 2.

Обсяг інвестицій в проекти державно-приватного партнерства в окремих країнах Європи і Центральної Азії (млн. дол. США), 2005-2015 рр. [5]

Сектор	Болгарія	Грузія	Російська Федерація	Туреччина	Україна
Аеропорти	585	105	1707	8780	2082
Енергетика	761	1373	31618	47050	38
Природний газ	267	145	9982	477	-
Залізниця	-	-	4519	-	-
Автомагістралі	-	-	7493	7538	-
Морські порти	33	468	115	3172	130
Телекомунікації	4139	1121	68939	30905	9066
Водопостачання та каналізація	-	-	1313	-	202

Як за обсягами, так і за структурою визначальним є обсяг інвестицій у РФ, де державно-приватне партнерство розглядається як важливий інструмент залучення російського й іноземного приватного капіталу у розвиток виробничої та транспортної інфраструктури.

Відповідальність за розвиток інфраструктури та соціальної сфери несуть органи державного і муніципального управління. Оскільки розвиток та підтримування відповідного стану цієї інфраструктури пов'язаний з високими витратами, регіональні та міські бюджети неспроможні самотійно забезпечити їх фінансування. Одним з найбільш логічних варіантів вирішення даної проблеми стали проекти державно-приватного партнерства. Для підприємців партнерство з владою означає зниження довгострокових ризиків ведення бізнесу.

За даними таблиці 2, ефективність використання механізму державно-приватного партнерства у регіонах України перебуває на досить низькому рівні. Свідченням цього може бути таке:

1. Відсутність чіткої програми партнерства, з визначенням механізму залучення приватних організацій, законодавчих органів та громадськості до проектів державно-приватного партнерства, а також відповідальності за недотримання принципів та методики його реалізації.

2. Частка фінансування більшості проектів державно-приватного партнерства в Україні з боку приватного сектора не перевищує 10%. Тому фінансування проектів більшою мірою перекладається на кошти державного та місцевих бюджетів [2]. Приватні партнери не мають можливостей впливу на процес впровадження проекту, їх частка прибутку є незначною, а отже, і рівень їх зацікавленості у впровадженні проектів є слабким.

3. Відсутність або незначний обсяг інвестицій за проектами державно-приватного партнерства у розвиток дорожньо-транспортної інфраструктури. Для країн з недостатнім рівнем розвитку або в умовах економічної кризи саме участь приватного капіталу у інфраструктурних проектах є позитивною для обох сторін партнерства. В Україні немає жодного діючого договору щодо побудови та реконструкції автомобільних шляхів, залізничного транспорту.

4. Відсутність практики залучення приватних інвестицій до реалізації гуманітарних проектів спрямованих на підвищення якості освіти і охорони здоров'я, проведення наукових досліджень тощо.

Отже, механізм державно-приватного партнерства поки що є новим для України інституціональним інструментом регулювання економічного розвитку, проте вже зараз можна зазначити на його серйозному потенціалі.

Одним з основних аргументів на користь застосування моделі державно-приватного партнерства є значна частка підприємств державної власності, особливо у галузях, які підпадають під можливість залучення приватного капіталу (табл. 3).

**Частка державного сектору у складі економіки України
за I півріччя 2015 року**

	Вид економічної діяльності	Питома вага кількості суб'єктів господарювання державного сектору економіки, %	Питома вага державного сектору економіки, %
	Усього, у тому числі	6,9	16,3
1.	Сільське господарство, лісове господарство та рибне господарство	75,4	61,3
2.	Промисловість	4,9	15,3
2.1	Добувна промисловість	7,5	5,1
2.2	Переробна промисловість	4,6	4,6
2.3	Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря	9,4	49,8
2.4	Водопостачання; каналізація, поводження з відходами	2,6	3,8
3.	Будівництво	1,4	0,8
4.	Оптова та роздрібна торгівля	0,5	1,4
5.	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	5,9	32,6
6.	Тимчасове розміщення й організація харчування	4,4	6,2
7.	Інформація та телекомунікації	9,3	6,7
8.	Фінансова та страхова діяльність	0,7	1,1
9.	Операції з нерухомим майном	3,7	5,1
10.	Професійна, наукова та технічна діяльність	30,7	64,6
11.	Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	1,3	0,7
12.	Освіта	6,9	5,8
13.	Охорона здоров'я	3,5	3,6
14.	Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок	29,3	26,1

Не дивлячись на суттєве зменшення частки державного сектору, частка державних підприємств за окремими видами економічної діяльності є значною: у промисловості вона становить 15,3% (у постачанні газу та електроенергії – 50%), на транспорті – 33%. При цьому промисловість України характеризується слабо розвиненою енерговитратною інфраструктурою та низькою якістю публічних послуг.

Економічно обґрунтованим є застосування механізму державно-приватного партнерства в умовах реалізації інфраструктурних проектів у регіонах України. Особливо актуальним є розвиток інфраструктурних проектів спрямованих на:

1. Побудову нових та реконструкцію старих автомобільних доріг.

На сьогоднішній день не укладено жодного договору щодо залучення приватного капіталу на покращення стану автомобільних доріг (див. табл. 2). За даними Державної служби автомобільних доріг України, понад 90% українських доріг потребують ремонту, а для задоволення потреб української економіки у найближчі роки потрібно збудувати ще понад 4,5 тис. км нових доріг (орієнтовна вартість – понад 31,5 дол. США) [4]. Вирішення даної проблеми є

неможливим без залучення додаткового приватного капіталу на принципах державно-приватного партнерства.

2. Створення та оновленням стану інженерних мереж, залучення приватного капіталу у сферу водопостачання та водовідведення.

Наприклад, частка населення, яке обслуговується приватними операторами водопостачання та водовідведення, в Україні становить лише 5% (в Росії – 27%, Грузії – 25%, Казахстані – 41%, Вірменії – 53%). Зважаючи на критичний стан значної частини інженерних мереж (внаслідок високих показників їх фізичного зношення – до 70-80%), залучення приватного капіталу у сферу водопостачання та водовідведення було б своєчасним і доцільним [3].

3. Модернізація об'єктів житлово-комунальної сфери.

Для оновлення та модернізації інфраструктури житлово-комунальної сфери потрібен значний обсяг фінансових ресурсів, яких недостатньо в державному та місцевих бюджетах. На сьогоднішній день існуючі джерела фінансування покривають лише 1% від загальної суми фінансування, потрібного для модернізації 80% житлового фонду країни. Ефективно залучити потрібні фінансові ресурси можливо лише на засадах державно-приватного партнерства.

4. Реалізація спільних проектів у гуманітарній сфері (освіта, наука, екологічний туризм, рекреація, охорона пам'яток культурної та природної спадщини тощо).

Протягом всього періоду незалежності України основна частина гуманітарних проектів фінансувалася за рахунок коштів місцевого та регіонального бюджетів. В умовах постійного зменшення фінансових ресурсів саме гуманітарні проекти потребують залучення ресурсів приватного сектору.

З позицій запровадження механізму державно-приватного партнерства в умовах реалізації програм регіональної промислової політики вагомим є чітке усвідомлення, що метою партнерства є не стільки пошук джерел фінансування інфраструктурних проектів, скільки створення більш ефективної системи промислового комплексу регіону, формування механізму ефективної системи державного управління.

Запровадження механізму державно-приватного партнерства у межах промислового комплексу регіону та створення за його допомогою висококонкурентного середовища дозволяє максимізувати ефективність співвідношення між якістю виконаних робіт (наданих послуг) та величиною затрат. Дотримання критерію «value for money» (співвідношення ціна-якість) у даному випадку передбачає можливість створення продукту (надання суспільних послуг) приватним партнером такої ж якості, але за меншу ціну, або підвищення якості послуг при збереженні їхньої вартості для держави та прозорістю закупівель у рамках таких проектів.

Оскільки, за умовами державно-приватного партнерства, приватний партнер частково або в повному обсязі виконує функції держави щодо

створення певних товарів (наданню послуг), вагомим стає питання визначення ефективності діяльності приватного партнера або спільного з державою підприємства.

Специфічність діяльності держави у промисловому комплексі регіону та значна роль гуманітарних послуг, яка повністю або частково змінює адресність при використанні інституту приватно-державного партнерства обумовлює необхідність визначення ефективності за декількома складовими: економічної, соціальної, інфраструктурної і політичної.

Економічна складова визначення ефективності передбачає оцінювання зміни основних економічних параметрів діяльності промислового комплексу регіону. З цією метою можливим є використання таких показників як валовий випуск промислового комплексу регіону, чистий прибуток галузі або окремого підприємства, рентабельність та ліквідність його діяльності.

Соціальна складова визначення ефективності передбачає покращення соціальних параметрів не тільки окремої галузі, а й регіону загалом. Особливо вагомою зміна параметрів даної складової є для регіонів зорієнтованих на промисловий сектор. До сукупності оціночних параметрів даної складової можна віднести: зміну частки працівників промислового комплексу регіону, зростання рівня їх доходів, оцінювання плинності кадрів тощо.

Інфраструктурна складова передбачає оцінювання якісних та кількісних характеристик виробничої та транспортної інфраструктури при використанні інституту державно-приватного партнерства. Оскільки даний напрямок є найменш розвиненим у регіонах України, саме на покращення параметрів даної складової повинна спрямовуватися регуляторна діяльність держави.

Політична складова передбачає покращення механізму державного управління на рівні регіону. Зокрема мова йде про розширення участі приватного сектору у плануванні та програмуванні економічного та соціального розвитку регіону, визначенні пріоритетних напрямів спрямування фінансових та інших ресурсів, організації громадського контролю за системою державних замовлень тощо.

Серед основних напрямів підвищення ефективності механізму державно-приватного партнерства на регіональному рівні доцільно виокремити такі:

– покращення правової основи державно-приватного партнерства шляхом удосконалення загальнодержавної та регіональної нормативно-правової бази. Вагомим є впровадження або удосконалення норм державно-приватного партнерства, які існують у розвинених країнах світу (чітке визначення умов виплати приватним партнерам компенсацій у випадку невиконання державою зобов'язань, відшкодування різниці у тарифах тощо);

– розширення доступу приватного бізнесу до інформації про цілі, сфери діяльності та об'єкти прогнозованого державно-приватного партнерства; про потенційні інвестиційні проекти, що мають реалізовуватися у певному регіоні;

створення належної інформаційної інфраструктури регіону; ознайомлення представників бізнесу з перевагами використання механізмів державно-приватного партнерства в процесі розвитку власної підприємницької діяльності;

– покращення інвестиційної привабливості для приватних інвесторів об'єктів, на яких передбачається реалізація проектів на засадах державно-приватного партнерства;

– вивчення та використання існуючого досвіду країн Європейського Союзу щодо формування партнерських відносин між державою та приватним бізнесом з метою розвитку інвестиційних проектів у гуманітарній сфері;

– підвищення рівня фахової підготовки державних службовців, які займаються питаннями державно-приватного партнерства, підвищення рівня їх мотивації щодо пошуку та роботи з приватними інвесторами з метою започаткування проектів на засадах партнерства.

Висновки. Одним з варіантів підвищення ефективності регіональної промислової політики є використання інституту державно-приватного партнерства. Результатом застосування різних інвестиційних проектів стане масивний приток капіталу в розвиток інфраструктури, що дозволить не тільки підтримати ті потужності, що є, але й активно впроваджувати якісно нові технології.

Список використаних джерел

1. Market Update. Review of the European PPP Market. First half of 2015 [Електронний ресурс] / European PPP Expertise Centre. – Режим доступу: http://www.eib.org/epes/resources/publications/epes_market_update_2015_h1_en.pdf.

2. Аналітична записка «Механізми стимулювання міжрегіонального співробітництва в Україні [Електронний ресурс] / Національний інститут стратегічних досліджень при Президентові України. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1056/>.

3. Аналітична записка «Особливості застосування державно-приватного партнерства як механізму реалізації нової регіональної політики» [Електронний ресурс] / Національний інститут стратегічних досліджень при Президентові України. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1239/>.

4. Демішкан В. Перспективи дорожнього будівництва із застосуванням механізмів державно-приватного партнерства / В. Демішкан [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://investukr.com.ua/get-news/485/>.

5. Участь приватного сектора в інфраструктурних проектах / Світовий банк [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ppi.worldbank.org/ppinew/snapshots/region>.