

e-mail: v.bulavynets@tneu.edu.ua

**Булавинець В.М., к.е.н., доцент кафедри фінансів
ім. С.І. Юрія ТНЕУ**

**ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК АЛЬТЕРНАТИВА
БЮДЖЕТНОГО ФІНАНСУВАННЯ СОЦІАЛЬНОЇ СФЕРИ**

**Булавинець В.М., к.э.н., доцент кафедры финансов
им. С.И. Юрия ТНЭУ**

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК
АЛЬТЕРНАТИВА БЮДЖЕТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ
СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ**

**Bulavynets V.M., Ph.D., Associate Professor of Department
of Finance named after S.I. Yuriy, TNEU**

**PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS AN ALTERNATIVE
TO THE BUDGETARY FINANCING OF SOCIAL SPHERE**

Підвищення рівня добробуту і якості життя громадян неможливо забезпечити без розвитку сучасної місцевої інфраструктури. Однак, надмірна централізація влади позбавила органи місцевого самоврядування права розпоряджатися власними фінансовими ресурсами, хоча належне задоволення соціальних потреб громадян можливо забезпечити лише на рівні територіальних громад. Незадовільний стан і необхідність оновлення об'єктів соціальної інфраструктури, обмеженість бюджетних коштів для її фінансування є чинником соціальної напруженості та потребують значних капіталовкладень. Таке загострення соціально-економічних проблем вимагає пошуку нових джерел фінансування і обумовлює необхідність залучення ресурсів приватного сектора на умовах державно-приватного партнерства.

Вивченню проблем розвитку державно-приватного партнерства присвячені праці В. Геєця, А. Лук'яненко, О. Мартякової, І. Запатріної, Д. Амунца, С. Безгодова, В. Варнавського, О. Вінника, О. Головінова, М. Дерябіної, Н. Дутко, С. Кашина, В. Михєєва, К. Павлюк, О. Полякової, П. Шилепницького та ін. Однак, недостатньо з'ясованими залишаються питання, пов'язані з умовами залучення приватних інвестицій до реалізації проектів державно-приватного партнерства та його ролі у розвитку сучасної місцевої інфраструктури.

Оскільки держава на сучасному етапі неспроможна у повній мірі фінансувати більшість галузей економіки, то подальший розвиток соціальної інфраструктури в Україні значною мірою залежить від залучення приватних структур до мобілізації додаткових джерел фінансування. Ефективним інструментом такого процесу може стати державно-приватне партнерство (ДПП). Згідно з вітчизняним законодавством, державно-приватне партнерство – це «співробітництво між ... територіальними громадами в особі відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами-підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору» [1].

Державно-приватне партнерство є досить поширеним явищем у світовій практиці. Механізм партнерських відносин між державою та приватним сектором економіки у розвинених країнах використовується для реалізації інфраструктурних, гуманітарних, природоохоронних проєктів. До прикладу, в Іспанії, Канаді та Великобританії даний механізм застосовується у сфері будівництва шкіл, лікарень, автомобільних доріг тощо. У Німеччині приватні інвестиції у проведення наукових досліджень становлять більше 50 млрд. євро [2, с. 111–113]. В країнах з нерозвиненою ринковою економікою проєкти ДПП реалізуються, передусім, у сферах комунального господарства та транспортної інфраструктури. В Україні реалізацію проєктів державно-приватного партнерства доцільно поширювати, передусім, на об'єкти соціальної інфраструктури, котрі перебувають у вкрай занедбаному стані: теплопостачання, водопостачання та водовідведення, житлового фонду, переробки чи зберігання побутових відходів тощо.

Перевагами державно-приватного партнерства є можливість залучення інвестиційних ресурсів приватного сектору економіки, новітніх технологій, елементів приватновласницького управління для відновлення та розвитку об'єктів соціальної інфраструктури, але зі збереженням при цьому базових відносин власності. За умов ДПП досягається поєднання інтересів усіх його учасників: органів державної чи місцевої влади, територіальних громад і приватного партнера. Однак вони розподіляють між собою не лише вигоди, а й ризики, пов'язані з виконанням договорів, укладених у рамках державно-приватного партнерства [1]. Незважаючи на рівність, передбачену законом, у даних партнерських взаємовідносинах державі

належить домінуюча роль, оскільки вона є партнером приватного бізнесу та владним регулюючим суб'єктом. Окрім того, на початковому етапі таких відносин держава, щоб подолати невпевненість приватних партнерів, може брати більшу частину ризиків на себе.

Формами державно-приватного партнерства, через які відбувається реалізація партнерських взаємовідносин є: надання консалтингових послуг; передача об'єктів соціальної інфраструктури в оренду, управління, лізинг, концесія; спільна діяльність тощо [3]. Проте, більшість науковців оптимальною формою партнерства держави і бізнесу щодо об'єктів місцевої інфраструктури в Україні вважає концесію, перевагами застосування якої є відсутність конкуренції на даному сегменті ринку, гарантовані ринки збуту, а також її довгостроковий характер. Концесія – це система відносин між державою (концедентом) і приватною юридичною або фізичною особою (концесіонером), що виникає внаслідок надання концедентом концесіонеру прав користування державною власністю за договором, за плату і на поворотній основі, а також прав на здійснення видів діяльності, які становлять виняткову монополію держави [3]. В цілому, законодавча база України забезпечує регулювання концесійної діяльності. Зокрема, закон України «Про концесії на будівництво і експлуатацію автомобільних доріг», за оцінками європейських експертів, є одним з найкращих у даній сфері. Однак, на практиці концесійні договори між державою та бізнесом не набули достатнього розвитку, свідченням чого є той факт, що нині у сфері будівництва автошляхів в Україні немає жодного діючого договору концесії. Та й загалом, прикладів успішних інвестиційних проектів, реалізованих на принципах ДПП є незначна кількість. В основному, це були проекти будівництва футбольних стадіонів у 2012 р. Причиною такого стану є наявність значних ризиків для приватного бізнесу щодо вкладання коштів у капіталомісткі об'єкти, через відсутність гарантій виконання укладених договорів з боку держави.

Так, ще у 1999 р. в Україні була укладена перша концесійна угода щодо будівництва та експлуатації автомобільної дороги «Львів–Краковець», партнерськими сторонами якої стали Укравтодор і консорціум «Концесійні транспортні магістралі». Та, через політичну нестабільність в країні й у зв'язку зі зміною уряду, відбулося коригування національного законодавства, що призвело до фактичного невиконання умов даного концесійного договору [4].

На основі вищезазначеного можна зробити висновок, що системними проблемами застосування механізму державно-приватного партнерства в Україні на сучасному етапі є:

- недостатня привабливість для приватних інвесторів частини об'єктів місцевої інфраструктури, через їх незадовільний стан;
- недосконалість та нестабільність національного законодавства, що регулює відносини між державою та приватним бізнесом;
- відсутність митних та податкових пільг для приватних партнерів, що знижує їх зацікавленість щодо участі в проектах ДПП;
- високий рівень корупції в органах державної влади;
- недостатня фахова підготовка осіб, котрі забезпечують практичну реалізацію проектів ДПП.

Тому, задля активізації механізму державно-приватного партнерства у фінансуванні соціальної сфери в Україні необхідно сформувати сприятливе середовище для приватного бізнесу шляхом:

- стабілізації національного законодавства, забезпечення його прозорості;
- удосконалення нормативно-правової бази ДПП та зменшення регуляторних процедур у процесі укладання договорів;
- внесення змін до податкового законодавства щодо надання пільг суб'єктам приватному бізнесу, які беруть участь у реалізації проектів на засадах державно-приватного партнерства;
- зниження рівня корумпованості учасників ДПП;
- розробки і впровадження дієвих програм підвищення кваліфікації держслужбовців з питань реалізації проектів ДПП у соціальній сфері.

На нашу думку, лише за умови забезпечення балансу інтересів між державою і приватним інвестором можливий успішний розвиток державно-приватного партнерства в Україні.

Література:

1. Закон України «Про державно-приватне партнерство», прийнятий Верховною Радою України 01.07.2010 № 2404-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua>.
2. Жук В.П. Організація державно-приватного партнерства в зарубіжних країнах / В.П. Жук // Інвестиції: практика та досвід. – 2012. – № 11. – С. 111–113.
3. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції розвитку державно-приватного партнерства у житлово-комунальному господарстві» від

16.09.2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1184-2009-%F0>.

4. Офіційний сайт Державного агентства з інвестицій та управління Національними проектами України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrproject.gov.ua>.

e-mail: v.horun@tneu.edu.ua

**Горин В.П., к.е.н., доцент кафедри фінансів
ім. С.І. Юрія ТНЕУ**

ПРОБЛЕМА РЕГУЛЮВАННЯ ПЕНСІЙНОГО ВІКУ В УКРАЇНІ

**Горин В.П., к.э.н., доцент кафедры финансов
им. С.И. Юрия ТНЭУ**

ПРОБЛЕМА РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕНСИОННОГО ВОЗРАСТА В УКРАИНЕ

**Horun V.P., Ph.D., Associate Professor of Department
of Finance named after S.I. Yuriy, TNEU**

THE PROBLEM OF REGULATING THE RETIREMENT AGE IN UKRAINE

Одним із найбільших викликів сучасного етапу державотворення в нашій країні є пенсійна реформа. Необхідність її проведення продиктована деструктивним впливом, який нині діюча в Україні солідарна пенсійна система справляє на економіку, її нездатністю забезпечити гідний рівень матеріального забезпечення літніх людей. В умовах погіршення демографічної динаміки в країні й стійкої тенденції до старіння населення, навіть при збереженні вкрай низьких стандартів пенсійного забезпечення громадян пенсійна система України перебуває у перманентній фінансовій кризі, постійно балансуючи на грані неплатоспроможності. Значною мірою нівельовані страхові принципи її функціонування, адже понад половину сукупного обсягу ресурсів пенсійної системи складають не страхові платежі, а трансферти з державного бюджету. Постійне зростання їхніх обсягів загрожує розбалансуванням усієї системи державних фінансів. Пенсійна си-