

**Лещук Галина Василівна,**

*к. е. н., доцент кафедри економіки та підприємництва,*

*Прикарпатського інституту ім. М. Грушевського*

*Міжрегіональної академії управління персоналом*

## **ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО В СИСТЕМІ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ**

Одним з важливих факторів забезпечення сталого розвитку інфраструктури регіонів є залучення та ефективне використання інвестиційних ресурсів, що може відбуватись за рахунок оптимального поєднання державно-приватного партнерства (ДПП). У багатьох країнах світу інституту ДПП, що впроваджує суспільно значимі проекти у сфері розбудови соціальної та економічної інфраструктури, відводяться такі ролі в системі економічних взаємовідносин держави [1]: формування спільних інвестиційних ресурсів державного та приватного секторів для досягнення суспільно-значимих результатів; підвищення ефективності використання об'єктів державної власності на основі підприємницької мотивації; створення нових методів управління; створення доданої вартості для споживачів і суспільства в цілому; об'єктивне визначення потреб ринку; оптимальне використання ресурсів.

При цьому, чіткий моніторинг процесу інвестування та можливих ризиків у розвитку інфраструктури регіонів доцільно здійснювати за рахунок контролювання територіальною громадою реалізування проектів саме на засадах суспільного значення й громадського зацікавлення, що може відбуватись у наступних формах: BROT - будівництво, відновлення (реконструкція), управління і передача (Build, Rehabilitate, Operate, and Transfer); BLT - будівництво, оренда і передача (Build, Lease, and Transfer); BOO - будівництво, володіння і експлуатація (Build, Own, and Operate); DBO/DBM - проектування, будівництво і експлуатація/утримання (Design, Build, and Operate/Maintain); DBFO -

проектування, будівництво, фінансування і експлуатація (Design, Build, Finance, and Operate).

Слід відмітити, що потенційний інвестор на передінвестиційній та інвестиційній фазі життєвого циклу проекту здійснює будівництво та експлуатацію об'єктів інфраструктури, а на експлуатаційній стадії – відбувається передання у власність територіальної громади. Таким чином, територіальна громада виконує дві функції: регулятивну (передінвестиційна та інвестиційна фази) та контролюючу (експлуатаційна стадія). Реалізування інвестиційних проектів розвитку інфраструктури у формі ВОО передбачає створення спеціального комерційного підприємства із збільшеною часткою приватного капіталу, що дозволяє приватному сектору будувати, володіти і використовувати певні об'єкти інфраструктури, продаючи клієнтам послуги.

ДПП, зокрема інвестиції в інфраструктуру регіону, що здійснюються на основі договорів ВОТ характеризуються значними негативними рисами, оскільки: такі проекти це некорисні трансакції через довготривале зацікавлення державою, що веде до спроб обмеження росту видатків і заборгованості державного сектора. Бенефіціатором проектів типу ВОТ є приватний сектор, проте фірма, котра ефективно будує об'єкти інфраструктури може не зуміти оптимально керувати їх експлуатацією. Проекти типу ВОТ є довготерміновими і не дозволяють місцевій владі втручатись у керівництво даних проектів, наприклад, оплати за користування об'єктами дорожньої інфраструктури встановлені у такому розмірі, щоби інвестиція повернулася на протязі 20-25 років, а не впродовж цілого циклу життя проекту, що реалізуються державним сектором. Інвестиції в розвиток інфраструктури відповідно до договорів ВОТ є часто вищі, це пов'язане з тим, що приватні інвестори знаходять більше капіталу, ніж державні інвестори. Дослідники вказують на масштаби ризиків інвестицій типу ВОТ і високі оплати за менеджмент інфраструктурою як додаткові премії за ризики. Іноді є низький ефективний попит на ресурси і на послуги інфраструктури, що керуються приватними фірмами і приватний сектор не хоче інвестувати в інфраструктуру на периферіях.

Різновидністю інвестиції типу ВОО є проекти DBO та DBFO, в яких приватний сектор будує, володіє і використовує об'єкти інфраструктури, а державний сектор одержує вироблені ресурси послуги на основі довготривалих договорів. Державний сектор фінансує інвестиції інфраструктуру типу DBO і ризикує через попит на послуги, в той час, коли проекти типу DBFO фінансуються приватним сектором. Державний сектор також може гарантувати оплату фінансових зобов'язань, що здійснюються виконавцем проекту DBFO. Проекти типу ВОО відрізняються від чисто ринкових інвестицій приватного сектору, оскільки державний сектор в даному випадку не залучений.

Необхідно відмітити також важливість комплексного та системного оцінювання ризиків в системі інвестиційного забезпечення інфраструктурного розвитку регіонів. Так, прийнята Світовим банком практика, крім класифікації найпоширеніших моделей ДПП при реалізації інфраструктурних проектів, характеризує основні принципи розподілу ризиків між державою і приватним сектором, а також диференціює їх за наступними чотирма категоріями [2]:

1. «Контракти на управління і оренду» (Management and Lease Contracts) - до даної групи належать моделі: «Контракт на управління» (MC – Management Contract); «Договір оренди» (LC – Lease Contract).
2. «Концесії» (Concessions) - до даної групи належать моделі: «Відновлення (реконструкція), експлуатація й передавання» (ROT – Rehabilitate, Operate and Transfer); «Відновлення, оренда й передача» (RLT – Rehabilitate, Lease or Rent and Transfer); BROT.
3. «Проекти «з чистого аркуша» (Greenfield Projects) - до даної групи належать моделі: BLT; BOT; BOO; «Комерсант» (Merchant); «Оренда» (Rental).
4. «Передача активів» (Divestitures) - у дану групу входять моделі: «Повна» (Full); «Часткова» (Partial).

Важливою особливістю підходу до співробітництва в рамках проектів ДПП є те, що в них застосовується розподіл ризиків між партнерами (приватними або державними), найбільш здатними управляти цим ризиком, проте жодна сторона не застрахована від ризиків повністю.

Цікавою є класифікація ризиків, пов'язаних з проектами ДПП, яка розглядається в дослідженнях авторів Айєра і Сагіра [3, с.151-159]. Від так більшість із виявлених ризиків у рамках державно-приватного партнерства може бути віднесена принаймні до однієї з Р, Е, S, Т категорій (Р – Political / Політичні, Е – Economic / Економічні, S – SocioCultural / Соціокультурні, Т – Technical / Технічні), дана концепція отримала назву PEST-класифікації.

Розподіл ризику залежить від конкретних обставин проекту, таких, як рівень громадської підтримки, наявність дозволів, договірних змін, відсутність досвіду роботи з проектами ДПП. Розробка стандартного підходу до розподілу ризиків розвитку інфраструктури регіонів не уявляється можливою, оскільки проекти та умови, в яких вони реалізуються, дуже відрізняються один від одного. Проте, створення спеціального комерційного підприємства - проектної компанії (SPV) може бути ключовим елементом більшості схем створення проектів ДПП. SPV є юридичною особою, яка здійснює проект, і всі договірні угоди між різними сторонами ведуться за допомогою переговорів між ними і SPV. Створення й використання SPV є переважним способом реалізації проектів ДПП в умовах обмеженої ситуації або ситуації без права регресу, коли кредитори покладаються на грошові потоки проекту й безпеку в його рамках своїх активів, як єдиного засобу для погашення боргів. SPV зазвичай засновується приватним концесіонером/спонсором проекту, який згоден вести проект, а також сприяти довгостроковому вкладенню капіталу приватних інвесторів в обмін на акції SPV. Уряд також може здійснювати довгострокові інвестиції власного капіталу в акції SPV. У такому випадку SPV виступає в якості спільного підприємства державного і приватного секторів, а уряд одержує рівні права, інтереси і еквіваленти активів в SPV та інших приватних акціонерних секторах [4, с. 52-57]. Таким чином SPV зменшують ризик для приватної юридичної особи пов'язаний із змінами попиту на певні послуги.

Отже, оптимальним підходом інвестиційного забезпечення розвитку інфраструктури регіонів доцільно вважати поєднання суспільного значення та громадського зацікавлення територіальної громади на засадах ефективної

імплементції ДПП, тобто об'єднанні фінансових, трудових, інтелектуальних та інших ресурсів задля спільної реалізації інфраструктурних проектів регіону при використанні найефективніших форм: BROT; BLT; BOO; DBO/DBM; DBFO. Основна мотивація для використання моделей ДПП пов'язана з відсутністю можливостей держави використовувати традиційні підходи фінансування до суспільно значимих регіональних проектів та широкомасштабного розвитку інфраструктурного комплексу регіонів. Однією з основних переваг використання проектів ДПП є те, що в їх рамках можна управляти ризиками шляхом делегування очікуваних ризиків стороні, яка найкраще підходить для управління ними. Ризики, виявлені в ході проектування, слід класифікувати PEST-методом, заснованим на угрупованні політичних, економічних, соціально-культурних і технічних ризиків; чинників ризиків за сторонами, відповідальними за управління ризиками; різними етапами будівництва: планування, підготовка, будівництво, експлуатація та технічне обслуговування; за типами проектів: з нуля або відтворювальні, з аналізом ризик-залежностей: незалежні, залежні або взаємовиключні.

#### **Література:**

1. Guidelines for Successful Public – Private Partnership [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/ppp\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf).
2. Review of the Public-private partnerships. – World Bank. – Available at: [http://ppi.worldbank.org/explore/ppi\\_exploreCountry.aspx](http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreCountry.aspx)
3. Iyer K. Hierarchical Structuring of Public Private Partnerships Risks Using Interpretative Structural Modeling [Text] / K. Iyer, M. Sagheer // Journal of Construction Engineering and Management. – 2010. – № 136 (2). – Pp. 151–159.
4. Брайловський І. А. Інтереси та переваги в проектах державно-приватного партнерства [Текст] / І. А. Брайловський // Економічний аналіз : зб. наук. праць. – Тернопіль, 2013. – Т. 14. – № 2. – С. 52–57.