



**Нгуен Винь Фьюнг** (Вьетнам),  
первый вице-президент Вьетнамского общества в Киеве  
при Посольстве Социалистической Республики Вьетнам в Украине,  
соискатель отдела экономики и управления высшего образования  
Института высшего образования  
Национальной академии педагогических наук Украины

## ЭФФЕКТИВНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГОСУДАРСТВА И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОГО СЕКТОРА КАК ФАКТОР УЛУЧШЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ИНВЕСТИЦИОННОГО КЛИМАТА

*В статье рассмотрены вопросы взаимодействия государства и бизнеса в контексте стратегии активизации инвестиционной деятельности страны. Проанализирован международный опыт применения механизмов государственно-частного партнерства и определены возможности их использования в практике Украины.*

**Ключевые слова:** взаимодействие государства и бизнеса, государственно-частное партнерство, международный опыт, инвестиционный климат.

**Нгуен Винь Фьюнг** (В'єтнам)

**ЕФЕКТИВНА ВЗАЄМОДІЯ ДЕРЖАВИ ТА  
ПІДПРИЄМНИЦЬКОГО СЕКТОРУ ЯК ФАКТОР  
ПОКРАЩЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОГО  
ІНВЕСТИЦІЙНОГО КЛІМАТУ**

*У статті розглянуто питання взаємодії держави та бізнесу в контексті стратегії активізації інвестиційної діяльності країни. Проаналізовано міжнародний досвід застосування механізмів державно-приватного партнерства і визначені можливості їх використання у практиці України.*

**Ключові слова:** взаємодія держави та бізнесу, державно-приватне партнерство, міжнародний досвід, інвестиційний клімат.

**Nguyen Vinh Phuong** (Viet Nam)

**EFFECTIVE CO-OPERATION OF THE STATE AND  
ENTERPRISE SECTOR AS FACTOR OF  
IMPROVEMENT OF NATIONAL INVESTMENT  
CLIMATE**

*In the articles the questions of co-operation of the state and business are considered in the context of strategy of activation of investment activity of country. International experience of application of mechanisms of state-private partnership is analyzed and possibilities of the use are certain in practice of Ukraine.*

**Key words:** co-operations of the state and business, state-private partnership, international experience, investment climate.

**Постановка проблемы.** Анализ состояния украинской экономики позволяет утверждать, что мобилизовать капиталовложения в необходимых размерах, особенно в условиях свертывания инвестиционных потоков и сохранения тяжелого бремени обслуживания и выплаты внешнего долга, можно только путем разработки тщательно продуманной и последовательно осуществляемой политики привлечения инвестиций, кардинально отличающейся от существующей практики. Это должно быть новая политика, основанная на либерализации режима привлечения и функционирования как отечественных, так и иностранных инвестиций.

В выработке национальной инвестиционной стратегии ключевую роль играет установление разумных отношений государства и предпринимательского сектора. Поэтому в настоящее время очень актуальны вопросы взаимодействия власти и бизнес-структур, способствующего улучшению предпринимательского и инвестиционного климата в Украине.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Теория и практика применения инструмента взаимодействия государства и бизнеса была рассмотрена во многих работах украинских и зарубежных ученых. Они всесторонне исследовали сущность понятия государственно-частного партнерства, его формы, преимущества

и недостатки, опыт применения в различных сферах народного хозяйства. В тоже время в научных работах недостаточно полно отражены проблемы, связанные с формированием и использованием механизмов эффективного взаимодействия государства и предпринимательского сектора, в частности направленных на улучшение национального инвестиционного климата.

**Цель статьи** заключается в исследовании международного опыта функционирования механизма государственно-частного партнерства и определении направлений эффективного взаимодействия государства и бизнеса в Украине.

**Основные результаты исследования.** Взаимодействие власти и предпринимательского сектора является одним из важнейших условий успешного социально-экономического развития страны в целом и ее регионов в частности. С этой целью органы публичной власти и бизнес должны работать согласованно, в общих интересах формируя партнерские модели взаимоотношений в различных сферах. И здесь исключительно важно найти баланс интересов, необходимый для реализации общественно значимых инвестиционных проектов и программ. В экономике ряда развитых, а в последние

десятилетия и развивающихся стран возникла особая форма взаимодействия власти и бизнеса. Речь идет о партнерстве государства и частного предпринимательского сектора.

Государственно-частное партнерство (ГЧП) представляет собой попытку государства использовать интеллектуальный, управленческий потенциал частного сектора, а также частный капитал для повышения качества, расширения номенклатуры и ликвидации инфраструктурных разрывов в предоставлении услуг, что традиционно является обязанностью государства.

Сам термин «государственно-частное партнерство» является переводом распространенного во всем мире термина *public-private partnership*. Как видно, перевод буквально дословный. Справедливости ради, следует отметить, что в зарубежных странах иногда используется термин «частно-государственное партнерство». Делается это якобы для того, чтобы подчеркнуть приоритетную роль частного сектора в таких проектах. Однако в настоящее время твердо закрепился термин «государственно-частное партнерство». Он четко определяет ведущую роль государства в таком сотрудничестве и является более справедливым и соответствующим действительности.

В современном понимании ГЧП – это институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации национальных и международных, масштабных и локальных, но всегда общественно значимых проектов в широком спектре сфер деятельности [1]. Бурное развитие и широкое распространение многообразных форм ГЧП во всех регионах мира и в самых разных отраслях экономики позволяют трактовать данный формат взаимодействия государства и бизнеса как характерную черту современной смешанной экономики.

Главная цель этого партнерства – повышение уровня жизни населения, создание широких и равных возможностей развития для всех. Бизнес должен работать на стратегические интересы государства и общества, а не ограничиваться лишь усилиями по созданию различных фондов и решению корпоративных социальных вопросов. Успех отдельных корпораций по-настоящему устойчив, если он устремлен в перспективу, связан с реальными нуждами людей.

Государство же, в лице своей бюрократии, обязано научиться разговаривать с бизнесом на современном языке сотрудничества и диалога, как с равным и уважаемым партнером. Кроме того, оно должно оказать реальную поддержку предпринимательству в его стремлениях выйти за рамки узких корпоративных интересов, реализовать себя в обществе, доказать свою социальную ответственность. Только в этом случае будут созданы благоприятные условия для активного привлечения частных инвестиций, а не только государственных средств, в здравоохранение, жилищное хозяйство, образование, науку, культуру. Речь идет о том, чтобы совместными усилиями государства и бизнеса превратить эти сферы из «убыточных», малопрестижных секторов экономики в «генераторы и локомотивы» социально-экономического развития.

Развивающееся государственно-частное партнерство, в отличие от традиционных административных отношений, создает свои базовые модели финансирования, отношений собственности и управления. При этом принципиально важен комплекс вопросов, связанных с пере-

распределением правомочий собственности, неизбежно возникающим в процессе перерастания преимущественно административно-властных отношений между государством и бизнесом в отношения партнерства, закрепляемые соответствующими соглашениями сторон. Более того, некоторые устоявшиеся формы партнерства, например концессии, нередко расцениваются как своего рода косвенная приватизация или же ее полноценная альтернатива, то есть трактуются как вторжение в систему отношений собственности. В строгом смысле ГЧП действительно институционально преобразует сферы деятельности, традиционно относящиеся к ведению государства, но не выводит их полностью за его пределы.

Очевидно, что обе стороны партнерства заинтересованы в успешном осуществлении проектов в целом. Проекты ГЧП облегчают выход на мировые рынки капиталов, стимулируют привлечение иностранных инвестиций в реальный сектор экономики. Особое значение ГЧП имеет для экономики регионов, где на его основе развиваются местные рынки капитала, товаров и услуг.

Каждый партнер вносит свой вклад в общий проект. Так, бизнес обеспечивает финансовые ресурсы, профессиональный опыт, эффективное управление, гибкость и оперативность в принятии решений, способность к новаторству. При этом обычно внедряются более эффективные методы работы, совершенствуются техника и технологии, возникают современные формы организации производства, создаются новые предприятия, в том числе с иностранным капиталом, налаживаются эффективные кооперационные связи с поставщиками и подрядчиками. На рынке труда, как правило, повышается спрос на высококвалифицированных и хорошо оплачиваемых работников.

Государство, со своей стороны, обеспечивает правомочия собственника, возможность предоставления налоговых и иных льгот, гарантий, а также материальных и финансовых ресурсов. В ГЧП государство получает возможность заняться исполнением своих основных функций – контролем, регулированием, соблюдением общественных интересов. Так, по мере развития ГЧП в сфере инфраструктуры государство может постепенно смещать акценты в своей деятельности с конкретных проблем строительства и эксплуатации объектов на административно-контрольные функции. Неизбежные предпринимательские риски при этом перераспределяются в сторону бизнеса. Общественная же значимость ГЧП заключается в том, что в итоге выигрывает общество как потребитель более качественных услуг.

Анализ международного опыта в реализации проектов с применением механизма ГЧП позволяет выделить базовые модели партнерства с присущим каждой из них специфичным соотношением форм организации, финансирования и кооперации (табл. 1). Выбор модели ГЧП производится в зависимости от того, в каких сферах реализуется соглашение [2].

Особенно значительный рост инвестиций в инфраструктуру с использованием механизмов ГЧП происходит в Юго-Восточной Азии, причем на Китай приходится около 90% таких сделок. Бразилия, Индия, Турция, Греция и Россия также демонстрируют высокий уровень использования механизмов ГЧП.

В ряде восточноевропейских стран в конце 1990-х – начале 2000-х годов в связи с подготовкой к вступлению в ЕС в отраслях транспортной инфраструктуры и в городском хозяйстве стал активно использоваться ме-

Таблиця 1

Моделі державно-частинного партнерства				
Модель	Сфера застосування	Власність	Управління	Фінансування
Модель контракту	Надання публічних послуг, постачання продукції для державних потреб	Частинна/державна	Частинне	Частинне
Модель лізингу	Аренда частинним сектором державних споруд, виробничого обладнання	Державна	Частинне/державне	Частинне/державне
Модель угоди про розподіл продукції	Пошуки, видобуток мінеральної сировини на ділянці надр за рахунок частинних коштів з наступним розподілом продукції	Державна	Частинне	Частинне
Модель кооперації	Створення спільних ГЧП підприємств, прийняття рішень з урахування внеску кожної зі сторін	Частинна/державна	Частинне/державне	Частинне/державне
Модель концесії	Виконання великих, капіталомістких проектів	Державна	Частинне/державне	Частинне

Джерело: [2]

механізм ГЧП. Проекти з залученням частинних інвестицій у розширення мережі автомагістралей, модернізацію портів і аеропортів реалізуються на основі структурного содействия зі сторони Євросоюзу. Причому конкретний досвід виявився неоднозначним: поряд з успішними проектами були і випадки проблемних, не завжди вдаються рішень.

Приклад ефективного проекту ГЧП – розширення і модернізація міжнародного аеропорту в Варшаві [3]. Більше 85% пасажирів міжнародних авіарейсів користувалися саме варшавським аеропортом, що вимагало в відносно короткі терміни забезпечити збільшення пасажирського і вантажного обороту аеропорту майже вдвічі. Без залучення частинного капіталу і ноу-хау реалізувати такий проект було б неможливо. За результатами відкритого європейського конкурсу в якості частинного партнера проекту виступила німецька компанія «Хохтіф АГ», розробивши спеціальну модель фінансування ГЧП для аеропортів країн Центральної і Східної Європи. Було створено консорціум (генеральний підрядчик – «Хохтіф ейрпорт ГмБХ»), в який на правах партнерів увійшли малі і середні підприємства Польщі і Німеччини. Частинне фінансування забезпечував консорціум банків, очолюваний АО «Сітібанк». Отримувачем кредитів і державним партнером проекту виступало агентство «Польські аеропорти PPL». Вартість проекту становила 153,4 млн. євро; до 80% його фінансування (за моделлю *cash-flow*) пришло з частинної сторони. Державна польська авіакомпанія LOT була включена в частинне кредитне угоду про забезпечення гарантій і в угоду про використання аеропорту. Успішне завершення робіт сприяло тому, що в наступному генеральний підрядчик взяв участь у проектах реконструкції за принципами ГЧП аеропортів міст Дюссельдорф, Гамбург і Сідней.

Удачною моделлю ефективного поєднання інтересів публічного і частинного партнерів визнано проект реконструкції найбільшого аеропорту Німеччини в Франкфурті-на-Майні. Проект передбачав попередню стадію приватизації – емісію акцій, 29% яких були продані на фондовій біржі (аналог «народних IPO»). Держателями решти акцій стали земля Гессен (32,1%), місто Франкфурт (20,5%) і держав-

ство (18,4%). Сформоване таким чином АО «Фрапорт» намірено зберегло контроль публічних інвесторів. При цьому АО є «частинним» акціонером інших німецьких аеропортів, тобто «частинна» сторона партнерства в них представлена структурою з переважно державним участям [3].

В Україні деякі моделі ГЧП вже застосовуються з початку 90-х років ХХ

століття. До них можна віднести державно-частинні підприємства і госзакази частинному сектору, аренду власності і інше. Існують також, хоча і не дуже успішні, досвід реалізації першого українського концесійного проекту з будівництва і експлуатації платної автомобільної дороги Львів – Краків.

Україна – приваблива країна в інвестиційному плані, і бізнес готовий вкладати гроші в її економіку навіть сьогодні, в непросте економічне час. Однак існує одне «но» в формі постійних «поножок» держави, наявності численних рішень і допусків.

Можливо констатувати, що в нинішній час Україна в особі як держави, так і частинного підприємствального сектора не готова до механізму співпраці в формі ГЧП. В умовах політичного хаосу ні один частинний власник не буде інвестувати в спільні проекти, оскільки немає гарантії в тому, що нове урядування не скасує всі рішення попереднього.

Бізнес сьогодні демонструє глибоке недовіря до влади, яка, в свою чергу, відповідає йому тим же. Очевидною є інституційна неготовність держави як власника до передачі певних прав на інфраструктуру бізнесу. Причина полягає в тому, що в Україні до цих пір не врегульовані питання передачі частини прав власності від держави бізнесу, не ефективні або взагалі відсутні закони про державну власність, о концесіях, о націоналізації і інші важливі нормативні акти [4].

Ніщо тим не менше економічний потенціал ГЧП в Україні достатньо високий. Модернізація збудованих при радянській владі об'єктів виробничої інфраструктури, виконання великих проектів з будівництва автомобільних і залізничних магістралей, портів, аеропортів, енергетичних і комунальних систем в Україні можливі, але тільки з залученням відомого і зарубіжного капіталу на базі ГЧП. Як вказувалося вище, особливу економічну ефективність виявляє механізм ГЧП в інфраструктурних проектах, що особливо важливо для України при підготовці до Євро-2012, а також для зменшення диспропорції розвитку регіонів і, відповідно, покращення благополуччя населення.

Развитие ГЧП напрямую зависит от создания законодательной базы, стимулирующей развитие сотрудничества между государственным и частным секторами, обеспечивающей повышение конкурентоспособности экономики страны и привлечение инвестиций в ее потенциально эффективные секторы [6]. К сожалению, действующие сегодня законодательные акты, призванные контролировать процесс ГЧП в Украине, хотя и являются многочисленными, но далеки от идеальных и требуют внесения существенных изменений.

По мнению специалистов, в Украине существует ряд проблем, не позволяющих активизировать применение концессий, а именно:

- сложная система выделения земельных участков под реализацию проектов;
- коллизии в законодательстве о госзакупках;
- устаревшая процедура концессионного конкурса;
- сложности при финансировании;
- особенности составления и применения концессионного договора;
- нюансы, связанные с собственностью на объект концессии, и другие вопросы [7].

Верховная Рада Украины поддержала в первом чтении законопроект № 5239 от 16.10.2009 г. «Об основных принципах взаимодействия государства с частными партнерами». Следует отметить чрезвычайную важность принятия самостоятельного закона, регулирующего отношения в сфере ГЧП, так как самой главной проблемой, по мнению частного собственника, является наличие значительных рисков инвестирования в капиталоемкие объекты при отсутствии гарантий государства из-за политической нестабильности в стране. А ГЧП подразумевает сотрудничество государства и бизнеса на протяжении достаточно длительного периода времени.

Законопроект определяет правовые, экономические и организационные основы взаимодействия государства и частных партнеров, регулирует отношения, связанные с подготовкой, выполнением и прекращением договоров, которые подписываются в рамках государственно-частного партнерства, а также устанавливает гарантии соблюдения прав и законных интересов сторон.

Кроме того, проект предусматривает, что ГЧП может применяться для регулирования отношений, возникающих при реализации проектов в ряде сфер экономики. Речь, в частности, идет о поиске и разведке месторождений полезных ископаемых, а также их добыче; производстве, транспортировке и поставке тепла; распределении поставок природного газа; строительстве или эксплуатации автострад, дорог, железных дорог, взлетно-посадочных полос на аэродромах, мостов, путевых эстакад, тоннелей и метрополитенов, морских и речных портов, а также их инфраструктуре.

ГЧП может быть реализовано и в таких сферах, как машиностроение, сбор, очистка и распределение воды, здравоохранение, туризм, отдых и рекреация, культура и спорт, обеспечение функционирования оросительных и осушительных систем, обработка отходов, производство, распределение и поставки электрической энергии, управление недвижимостью.

Согласно законопроекту, для реализации государственно-частного партнерства могут подписываться договоры о концессии, совместной деятельности, распределении продукции и другие.

Кроме того, проект определяет объекты, которые могут быть предметом государственно-частного парт-

нерства; условия проведения конкурса по определению частного партнера; условия подписания договоров в рамках указанного партнерства нормой в отношении контроля над их выполнением [8].

**Выводы.** В условиях финансово-экономического кризиса необходимо усиливать партнерство власти и бизнеса, так как вся инфраструктура страны нуждается в инвестициях. С одной стороны, предприятия инфраструктурных отраслей сегодня не могут быть приватизированы ввиду стратегической, экономической и социально-политической значимости объектов инфраструктуры. С другой стороны, в государственном бюджете нет достаточного объема средств, позволяющих обеспечить простое и расширенное воспроизводство. ГЧП представляет собой альтернативу приватизации жизненно важных, имеющих стратегическое значение объектов государственной собственности. Поэтому из всего вышесказанного можно сделать вывод, что для развивающихся экономик, в том числе Украины, ГЧП остается одним из наиболее привлекательных инструментов роста.

В настоящее время, в условиях кризисных явлений в мировой экономике возможность привлечения инвестиций существенно сокращается, но это не означает, что работа по созданию благоприятного инвестиционного климата в Украине должна остановиться. На наш взгляд, в данный момент, когда образовалась некая пауза в инвестиционной активности, важно максимально эффективно использовать это время для разработки соответствующих законодательных и инвестиционных норм, попытаться раскрыть в полном объеме инвестиционные возможности страны.

Мы также поддерживаем предложение многих ученых-экономистов о том, что в процессе подготовки ко второму чтению законопроекта «Об основных принципах взаимодействия государства с частными партнерами» целесообразно, чтобы Кабинет Министров Украины обеспечил создание в стране институционального центра развития государственно-частного партнерства, который выполнял бы методологические и координационные функции.

## Литература

1. Варнавский В. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления / В. Варнавский // Транспорт России. – 2008. – № 3. – С. 15–17.
2. Афанасьева О. К. Государственно-частное партнерство как инструмент привлечения инвестиций в развитие морских портов / О. К. Афанасьева // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 26. – С. 147–150.
3. Public Private Partnership: Ein Leitfaden für Öffentliche Verwaltung und Unternehmer. – Dusseldorf: AWW, 2003 – 86 p.
4. Государственно-частное партнерство [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://minprom.ua/page2/news715.html>
5. Яковлев П. А. Государственно-частное партнерство: анализ международного опыта и перспектив использования в Украине / П. А. Яковлев // Коммунальное хозяйство городов: научно-технический сборник. – К. : Техніка, 2010. – № 92. – С. 323–331.
6. Ребок П. В. Государственно-частное партнерство в Украине / Партнер Вольфрам Ребок. – К. : Arzinger, 2009. – 176 с.
7. Государственно-частное партнерство как толчок к экономическому развитию страны [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.kisilandpartners.com/rus/publications/alerts/615/>
8. Закон о государственно-частном партнерстве лоббируют иностранные инвесторы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.transport.com.ua/index.php?newsid=14104>

*Стаття надійшла до редакції 25 травня 2010 року*