

УДК 330.322

О. І. Крутилко,
аспірант кафедри міжнародних економічних відносин,
Львівський національний університет імені Івана Франка

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ФОРМА ПРЯМОГО ІНОЗЕМНОГО ІНВЕСТУВАННЯ В ІНФРАСТРУКТУРНИЙ РОЗВИТОК КРАЇН ЦСЄ

У статті обґрунтовано необхідність корекції секторальних пріоритетів залучення прямих іноземних інвестицій до країн ЦСЄ, а також доцільність заохочення спрямування іноземного капіталу у розвиток їх інфраструктури. На підставі здійсненого у статті аналізу з'ясовано, що потенціал залучення прямих іноземних інвестицій у інфраструктуру країн ЦСЄ є недостатньо розкритим. Тому є об'єктивна необхідність удосконалення інвестиційної політики даних країн з метою активізації присутності іноземного капіталу у інфраструктурних проектах.

In the article author substantiates the need to adjust the sectoral priorities of attracting foreign direct investment in CEE countries and feasibility of encouraging direction of foreign capital in the development of their infrastructure. Based on the analysis carried out in the article author found out that the potential for attracting foreign direct investment in the infrastructure of CEE countries is not sufficiently disclosed. Therefore, author decided that there is an objective need to improve the investment policy of these countries in order to intensify the presence of foreign capital in infrastructure projects.

Ключові слова: прями іноземні інвестиції, інфраструктурний розвиток, державно-приватне партнерство, країни ЦСЄ.

Key words: foreign direct investment, infrastructure development, public-private partnership, the countries of Central and Eastern Europe (CEE).

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Дослідженню аспектів прямого іноземного інвестування приділяється немало уваги як у науковій, так і у практичній діяльності. На сьогодні загальновізнано, що прями іноземні інвестиції є необхідним ресурсом розвитку та функціонування економіки, модернізації виробництва, інтенсивного та інноваційного розвитку. Однак ґрунтовний аналіз експертних досліджень та наукових робіт свідчить, що недостатнє значення надається саме перевагам участі іноземних інвесторів у проектах з розбудови інфраструктури, економічним та соціальним ефектам даної співпраці тощо. Зважаючи на значне відставання розвитку інфраструктури країн ЦСЄ від середньоєвропейського рівня, доцільним є формування комплексу економічних, фіскальних та фінансових стимулів задля заохочення участі іноземних компаній, інвестиційних фондів та концесійних об'єднань у розбудові всіх видів інфраструктури цих країн.

СТУПІНЬ ВИВЧЕННЯ ПРОБЛЕМИ

Питанням вдосконалення системи пріоритетів щодо ефективного залучення прямих іноземних інвестицій приділяється все більше уваги. Серед зарубіжних науковців

цією тематикою займаються К. Альтомонте, Р. Мірдала, О. Прасад, Дж. Франкель, Г. Хансон та інші. Серед вітчизняних дослідників даним питанням приділяють увагу: П.І. Гайдуцький, Ю. Лукашин, В.С. Марцин, О. Морква, О.В. Носова, Д. Покришка, В.Г. Федоренко та інші. Однак ці дослідження переважно торкаються методів підвищення привабливості національних економік, а можливості спрямування прямих іноземних інвестицій в інфраструктурний розвиток розглядаються лише частково. Водночас робіт, присвячених питанням розкриття потенціалу інфраструктурної сфери країн ЦСЄ шляхом використання світового досвіду, дуже мало.

АКТУАЛЬНІСТЬ ТЕМИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Високий рівень розвитку інфраструктури, зокрема транспортної, житлової сфери, телекомунікацій тощо, сприяє швидшим темпам росту економіки, підвищенню конкурентоспроможності на світовому ринку та високій інвестиційній привабливості. Однак, інвестиційні проекти у цих сферах є досить капіталомісткими, тому на рівні місцевого чи навіть державного бюджету забезпечити необхідне їх фінансування досить складно. Зважаючи на це, особливо

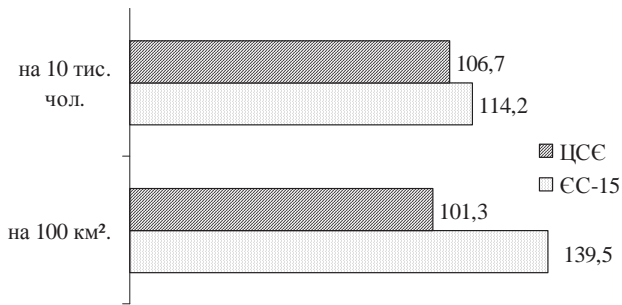


Рис. 1. Забезпечення шляхами з твердим покриттям у країнах-членах ЄС, км

Розраховано за даними: [1;6], розрахунки автора.

актуальним є заохочення іноземного інвестора та надання йому відповідних умов та гарантій для залучення прямих іноземних інвестицій у розвиток інфраструктури країн ЦСЄ.

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Мета дослідження — здійснити всебічний аналіз світового досвіду у сфері залучення прямих іноземних інвестицій в розвиток інфраструктури та визначити інструменти методи та механізми створення сприятливих умов для прямого іноземного інвестування у дану галузь. У процесі дослідження використано методи порівняння, групування, вибірки, а також графічний метод.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Вагомую умовою успішності інтеграції країн ЦСЄ до економічної системи ЄС є досягнення розвитку інфраструктури, що відповідає західноєвропейським стандартам. Для стійкого економічного зростання країн ЦСЄ необхідні сучасні автомобільні та залізничні шляхи, морські, річкові та аеропорти, газо- та водопроводи, засоби комунікації тощо. Однак це потребує великих обсягів інвестицій. Фінансування таких проектів непосильне для місцевих та створює значні труднощі для державного бюджетів. Водночас значну частину інфраструктури заборонено приватизувати з міркувань національної безпеки.

Розв'язання даної проблеми можливе через розвиток державно-приватного партнерства. Воно передбачає залучення прямих іноземних інвестицій через механізми концесії, приватизації та укладання договорів управління та оренди землі, майнових комплексів тощо.

ДПП широко використовуються у світі вже понад сотню років, але найбільшого поширення воно набуло у форматі концесії. За даними експертів Світового Банку, на даний час понад 70% договорів, що укладаються державою у галузі інфраструктури, приходиться на концесії. Концесія дає змогу приватним національним та іноземним компаніям ефективно експлуатувати та управляти державним майном. У процесі використання даних механізмів створюються елементи ринкових відносин у раніше монополізованих державою сферах економіки. З'являються більш ефективний менеджмент у регулюванні державного майна, яке продовжує залишатися у власності держави.

Йдеться про надання інфраструктурних послуг на різних рівнях: від невеликих компаній, які надають послуги окремими районам міста, до міжнародних корпорацій, які обслуговують національні проекти і навіть декілька країн і регіонів. Наприклад, австрійська компанія Energie Versorgung Niederosterreich (EVN) AG з 2009 року здійснює у польському місті Тарновські Гури очищення стічних вод. Обсяг прямих іноземних інвестицій становив 16 млн дол. США, тривалість контракту — 20 років. Інший приклад — німецька ТНК E.ON інвестувала у розподіл природного газу у Румунії — 296 млн дол. США, понад 85 млн дол. США у Литві та є найбільшим концесіонером — у Латвії тощо. Країна одно-

часно отримує значні обсяги прямих іноземних інвестицій, нову інфраструктуру, яка до того ж залишається у державній власності, та якісні послуги для її громадян [3].

У той же час ДПП повинно чітко регулюватися та відбуватися в рамках національного та міжнародного права, оскільки порушення договірних умов призведе до негативних наслідків, від яких потерпають, в першу чергу, споживачі, а також імідж країни. Слід розуміти, що хоча ДПП, зокрема концесія, є вагомим інструментом залучення прямих іноземних інвестицій, даний механізм не може бути панацеєю для вирішення проблем з розбудови національної інфраструктури, а лише додатковим джерелом її фінансування.

До недоліків ДПП належить:

- можливості позбавлення держави чи громади безпосереднього управління та гучного впливу на об'єкт концесії відповідно до своїх потреб;
- можливості банкрутства приватних учасників;
- здорожчання послуг, які надаються об'єктом концесії;

— непередбачуваність розвитку, ризики змін — в країнах з частими змінами влади можливий ризик перегляду домовленостей попередніх урядів;

— можливість переоцінки спроможності населення оплачувати послуги користування об'єктом концесії за умов наявності безкоштовної альтернативи;

— відсутність достатніх повноважень у органів місцевого самоуправління для укладання подібних контрактів. Це типова складність для країн ЦСЄ, з якою зустрічаються іноземні інвестори, які бажають взяти участь у ДПП.

Німецький вчений А. Катц як експерт з розвитку національної економіки виділяє ще одну можливу проблему у запровадженні ДПП у країнах ЦСЄ, а також і в Україні — це питання відповідного рівня культури сприйняття даного механізму, готовності держави вести рівноцінний, конкурентний діалог з іноземним приватним партнером, нести спільну відповідальність. Даний чинник має вплив на іноземні компанії-інвесторів та активність їх діяльності у регіоні. Але в той же час він притримується оптимістичних поглядів на розвиток та поширення механізму ДПП у країнах ЦСЄ як інструменту залучення прямих іноземних інвестицій у проблемні галузі економіки.

А. Катц наводить національний досвід Німеччини, де частка ДПП, зокрема концесій, за участю компаній з іноземним капіталом складає близько 3—4% від загального обсягу державних інвестицій у розвиток інфраструктури. Метою уряду країни на період до 2020 року є збільшення даної частки до 10% [2]. Отже, даний напрям є поширеним у країнах-членах ЄС, тому виникає потреба подальшого його вивчення та використання даного механізму залучення прямих іноземних інвестицій у розвиток інфраструктури країн ЦСЄ.

Країни ЦСЄ відчувають потребу в різних формах концесій як способу залучення прямих іноземних інвестицій в розвиток інфраструктури. Зумовлено це тим, що вони значно поступаються країнам ЄС-15 у забезпеченні інфраструктурою та її якістю. Наприклад, країни ЦСЄ більш ніж на чверть поступаються країнам ЄС-15 розгалуженістю сітки автомобільних доріг загального користування на 100 км² площі та майже на 10% у забезпеченні на 10 тис. чол. (рис. 1). На перший погляд це не така вже й велика різниця, однак протяжність швидкісних доріг першої категорії, тобто доріг найвищої якості, за даними CIA. The World Factbook, у країнах ЦСЄ в середньому в 11 разів менша, ніж у країнах ЄС-15. На наш погляд, використання механізму ДПП може стати важливою формою залучення прямих іноземних інвестицій.

Країни ЦСЄ також активно включилися у світові процеси ефективного залучення прямих іноземних інвестицій у національні економіки через ДПП, зокрема, концесійні та приватизаційні механізми. За даними експертів Світового

Банку, частка прямих іноземних інвестицій у вартості всіх концесійних проектів країн ЦСЄ становить приблизно 85—90%. До розвитку ДПП в країнах ЦСЄ початковим кроком є створення сприятливих умов та захисту інвесторів, забезпечення прозорих правил гри. Вагому роль у залученні іноземного капіталу через ДПП відіграють агентства сприяння інвестиціям (АСІ) як інформаційна та посередницька структура між країною-реципієнтом та іноземними інвесторами. Перші прямі іноземні інвестиції через концесійні проекти почали надходити у 1991 році (у Польщу з Франції у телекомунікаційні системи, — 150 млн дол. США) та у 1992 році (Литву, Латвію (з Росії у розподіл природного газу) [5].

Особливо актуальною за необхідністю реформування у регіоні є ЖКГ та транспортна інфраструктура, хоча в середньому на цю сферу приходиться трохи менше 20% прямих іноземних інвестицій, залучених через ДПП як в регіоні, так і в світі (рис. 2) [3]. Результати дослідження свідчать, що даний механізм є ще доволі мало поширеним, але несе у собі великий потенціал як для розвинутих країн, так і, особливо, для країн, що розвиваються.

Перешкодою у більш плідному розвитку ДПП у країнах ЦСЄ є нерозвиненість їх законодавства у цьому напрямку. Наприклад, закон про ДПП у Польщі був прийнятий лише у 2005 році, а новою редакцією — у рамках підготовки до ЄВРО-2012 — у 2008. В Угорщині взагалі не існує такого спеціального законодавства, хоча угорський уряд при будівництві міжнародних автомобільних шляхопроводів М1 та М15 оголосив про пріоритетність джерела залучення коштів — прямі іноземні інвестиції через механізм концесії [3]. Ще однією складністю, яку доводиться долати іноземним інвесторам, є відсутність "мережевого підходу" — короткочасне планування державних програм з розвитку ДПП. Прикладом комплексного підходу до вирішення даного питання може бути "Зелена книга про ДПП", яка затверджена у ЄС.

Не дивлячись на очевидні переваги вирішення інфраструктурних завдань шляхом залучення коштів через ДПП, спостерігається тенденція до зменшення кількості нових контрактів. У більшості країн ЦСЄ після вступу до ЄС відбулося зменшення кількості нових інфраструктурних проектів у порівнянні з аналогічним періодом до вступу до ЄС. У 1998—2003 роках на фоні світового економічного зростання та активною позицією урядів, їм вдалося досягти прогресу у цій сфері. У 2004—2010 роках значний вплив на розвиток ДПП у країнах ЦСЄ, як і у всьому світі, мала світова фінансова криза, обмеживши фінансові можливості приватних інвесторів, тому відбулось досить значне їх зменшення (рис. 2).

Поряд із зниженням кількості нових проектів ДПП у країнах ЦСЄ відбулось і відповідне зменшення надходжень прямих іноземних інвестицій через даний механізм (рис. 3).

Характерною особливістю залучення прямих іноземних інвестицій через механізми ДПП є те, що після підписання контракту кошти надходять впродовж наступних років. Тому важко точно вкласти суму залученого даним способом іноземного капіталу у рамки періодів, однак існує зменшення обсягів даних потоків (рис. 3).

У країнах ЦСЄ з кожним роком збільшується частка інвестицій у забезпечення енергетичної незалежності, оскільки постійне здорожчання імпортованих традиційних видів енергоносіїв загрожує національній безпеці. Незважаючи на тимчасове гальмування економічного розвитку в світі, зокрема у країнах ЦСЄ, за даними Газети Виборчої (Польща), у країнах ЦСЄ активно розробляється щонайменше 30 концесійних проектів [2].

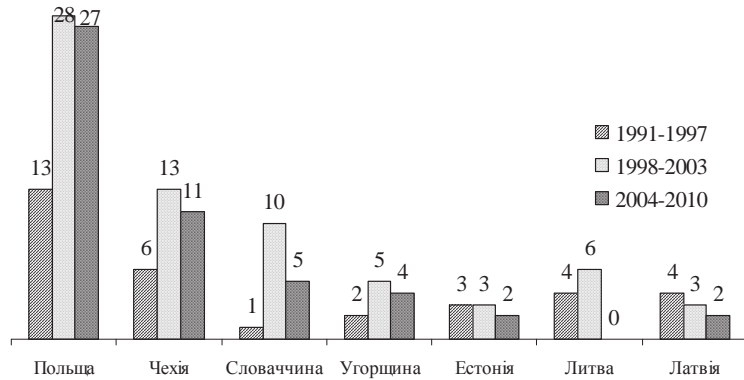


Рис. 2. Кількість реалізованих проектів через ДПП у країнах ЦСЄ

Розраховано за даними: [5].

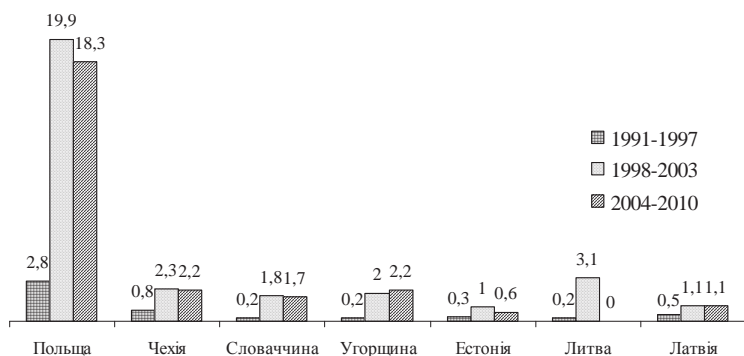


Рис. 3. Сума залучених прямих іноземних інвестицій через ДПП у країнах ЦСЄ, млрд дол. США

Розраховано за даними: [5].

ВИСНОВКИ

Таким чином, на основі виконаного аналізу виявлено недостатнє використання механізмів ДПП, зокрема концесії, для залучення прямих іноземних інвестицій в країні ЦСЄ. Тому урядам цих країн необхідно звертати більше уваги на "дешевий" іноземний капітал для розвитку найбільш проблемних та капіталомістких інфраструктурних об'єктів у транспортній інфраструктурі, особливо, в галузі ЖКГ, зважаючи на те, що за даними Світового Банку, близько 37% ЖКГ країн ЦСЄ потребує реформування. Для цього необхідно збільшувати застосування механізмів ДПП, формування законодавства та чітких критеріїв відбору приватних партнерів, надання їм гарантій та забезпечення політичної, економічної стабільності тощо.

Література:

1. Статистична інформація [Електронний ресурс] // Державний комітет статистики України. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Economic Crisis in Europe: Causes, Consequences and Responses. — Brussels, 2009. — P. 5.
3. Private Participation in Infrastructure. The World Bank Group [Electronic Resource]. — Mode of access: <http://ppi.worldbank.org>
4. Schneider Gewitz & Partner. Wirtschaftsprüfer. — Mode of access: <http://www.schneidergewitz.de>
5. World bank. World Development Report 2009. — Washington DC, 2009.
6. World investment report 2011: Non-Equity Modes of International Production and Development. — New York — Geneva: UNCTAD, 2011. — 220 p. — Ref. after chapt. *Стаття надійшла до редакції 05.12.2011 р.*