

К. А. Андрющенко,
к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки підприємства,
ДВНЗ "Київський університет управління та підприємництва"

ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ВИРОБНИЧОГО ІНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСУ

К. Andriushchenko,
candidate of economic sciences, associate professor, associate professor of department of economy of enterprise,
State higher educational establishment is the "Kyiv university of management and enterprise"

ECONOMIC MECHANISMS TO IMPROVE THE TERRITORIAL ORGANIZATION OF THE PRODUCTION INFRASTRUCTURE OF THE COMPLEX IN THE NATIONAL ECONOMY

Визначено економічний механізм вдосконалення територіальної організації виробничого інфраструктурного комплексу та умови формування необхідних передумов для його застосування. Розглянуто механізм державно-приватного партнерства на об'єктах залізничного транспорту, який є складовою виробничого інфраструктурного комплексу. Сформульовано прогностичні обсяги, джерела фінансування та очікуванні результати від реалізації Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки.

The economic mechanism for improving the territorial organization of the production sector and infrastructural conditions of the necessary conditions for its application. The mechanism of public-private partnerships at the sites of rail transport, which is part of the production infrastructure sector. Formulated forecasted volume, sources of financing and expected results of the implementation of the state target economic program of public roads in 2013–2018 years.

Ключові слова: виробничий інфраструктурний комплекс, економічний механізм, програма розвитку автомобільних доріг, механізм державно-приватного партнерства, територіальна організація.

Key words: industrial infrastructure complex, economic mechanism, a program of highways, Public-private partnerships, territorial organization.

ВСТУП

Концептуальне забезпечення удосконалення територіальної організації виробничого інфраструктурного комплексу в національній економіці включає, перш за все, обґрунтування стратегічних цілей та визначення векторів розвитку цієї складової.

У вирішенні першого завдання необхідно врахувати ряд моментів:

— функціональне призначення механізм вдосконалення територіальної організації виробничого інфраструктурного комплексу в національній економіці, що відбиває його фактичну й очікувану роль у економічній системі України;

— реальний організаційно-економічний потенціал виробничого інфраструктурного комплексу, підтвердженні ефективною практикою його реалізації в зарубіжних країнах;

— наявність різних рівнів організації та функціонування виробничого інфраструктурного комплексу (національний, регіональний), відрізняється набором інваріантних і специфічних завдань його розвитку;

— різноманітність сфер організації та функціонування виробничого інфраструктурного комплексу, що мають різні стартові умови і можливості його розвитку;

— різноманітність суб'єктів ДПП, що розрізняються за економічною природою та інтересам, реалізованим при його створенні та функціонуванні.

З метою ефективної реалізації Стратегічних цілей держави необхідно забезпечити економічний механізм вдосконалення територіальної організації виробничого інфраструктурного комплексу в національній економіці. Створена чітка ієрархія формування та реалізації документів стратегічного планування, що визначають державну політику в сфері науки й інновацій. Головними документами будуть Концепція довгострокового соціально-економічного розвитку України на період до 2020 року і розроблена на її основі Інноваційна стратегія України на десятирічний (даний документ, Стратегія). Ці документи будуть уточнюватися в тому числі з урахуванням результатів регулярно оновлюваного науково-технологічного прогнозу. Паралельно з документами стратегічного планування буде вибудована система формування й уточнення, а також реалізації технологічних пріоритетів, у рамках якої будуть визначатися конкретні пріоритетні напрями розвитку науки й техніки, критичні технології, фінансовані державою в першочерговому порядку. Відповідно будуть визначатися орієнтири фінансового забезпечення сфери науки й інновацій [1].

Розвиток ДПП зв'язується з сприянням підвищенню конкурентоспроможності провідних галузей економіки; зниженням підприємницьких та інвестиційних ризиків, насамперед у сферах досліджень і розробок, поширення нових технологій; розвитком інноваційного бізнесу, транспортної, енергетичної та комунальної інфраструктури; концентрацією державних і приватних фінансових коштів на структурні зміни в системі освіти; вирішенням проблем соціальної адаптації, перенавчання працівників [2].

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

З подальшим розвитком національної економіки вченими-економістами приділяється багато уваги дослідженню інституціональних основ функціонування державно-приватного партнерства. Різноманітним аспектам співпраці влади та бізнес-структур присвячені праці К. Антонової, В. Варнавського, Т. Веблена, Т. Єфименка, Р. Коуза, М. Мейера, Д. Норта, Л. Фабіуса та інших.

Також у цьому напрямі активно працювали вітчизняні вчені О. Амоша, Ю. Вдовенко, В. Демет'єв, А. Гриценко, П. Надолішній, В. Сікора, А. Чухно та інші.

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Метою статті є дослідження економічного механізму вдосконалення територіальної організації виробничого інфраструктурного комплексу з відповідністю до потреб основного виробництва країни в контексті розв'язання проблеми досягнення сталого економічного зростання завдяки впровадженню державно-приватного партнерства.

РЕЗУЛЬТАТ

З початку 1990-х рр. приватний капітал став активно залучатися до сфери виробничої інфраструктури. Цей процес спостерігається як в розвинених країнах зі

сформованою інституційною системою ринку, так і в країнах, що розвиваються з перехідною економікою, в яких конкурентні ринкові відносини тільки формуються. Держава змінює стратегічні напрями та форми своєї участі у розвитку виробничої інфраструктури. У пошуках оптимального співвідношення з ринком держава все частіше залучає ресурси підприємницького сектора в галузі, які раніше перебували виключно у власності та компетенції держави.

Механізм державно-приватного партнерства (ДПП) давно і ефективно застосовується на об'єктах залізничного транспорту, як складової виробничого інфраструктурного комплексу. Це підтверджується не тільки українським досвідом, а й сучасним світовим. Так, компанія Siemens на умовах концесії реалізувала проект залізниці в Мексиці протяжністю 150 км, з'єднуючи 8 міст. Термін даного концесійної угоди склав 30 років, а загальний обсяг інвестицій в проект — \$ 1,1 млрд [3].

Ще один приклад проекту ДПП — високошвидкісна магістраль HSL Zuid в Нідерландах. Обсяг інвестицій склав € 1,2 млрд і був внесений приватними інвесторами (з них 90 % приватними банками, 10 % промисловими компаніями, в тому числі Siemens) [3].

Механізм партнерства держави і приватного сектору в різних країнах використовується не тільки з метою розширення транспортної мережі, але і в якості інструменту вертикальної децентралізації залізничного транспорту. Ця необхідність була зумовлена тим, що до початку 1990-х рр. в країнах з монополією державним управлінням залізничним транспортом виникли проблеми, пов'язані з неефективністю функціонування залізниць, зростанням збитків, які було необхідно покрити за рахунок державних субсидій. Було потрібно реформувати галузь. Важливим напрямом стало створення конкурентного середовища на основі різних моделей приватизації і методів роздержавлення, щоб підвищити ефективність залізничного господарства.

Показовою є реформа залізничного транспорту в Нідерландах, де в 1995 р. державна компанія з управління залізницями була розділена на три незалежні державні компанії у сфері інфраструктури і одну експлуатаційну. Однак таке реформування викликало стабільне погіршення експлуатаційних показників роботи залізниць країни. Компанії передавали значну частину підрядних робіт приватним фірмам, які не забезпечували належної якості, в т.ч. вимог з безпеки руху на транспорті. У результаті зросла кількість транспортних пригод. Парламент Нідерландів був змушений повернутися до питання про приватизацію залізниць і прийняти істотні поправки до законодавчих актів 1995 року. Всі дороги були повернуті державному концесіонеру.

Нові пропозиції уряду Нідерландів, представлені в 2001 р. до парламенту, передбачали, зокрема, організацію єдиної компанії з управління інфраструктурою на основі видаваної державою концесії. Права власності на створення та забезпечення функціонування інфраструктури залізниць були повернуті державі, яке, як і колись, буде здійснювати витрати на поточне утримання та інвестиції в розвиток інфраструктури. Новий закон розширив права Міністерства транспорту та громадських робіт з видачі концесій на більш гнучких умовах [4].

У Латинській Америці модель децентралізації залізниць пов'язана з наданням концесій за функціонально-територіальним принципом з поділом пасажирських і вантажних перевезень. Концесії залізниць в Аргентині, Бразилії, Колумбії і Мексиці були надані кільком компаніям за регіональним принципом.

За даними Державного комітету статистики України, залізничний транспорт у січні — вересні 2012 р. виконав 42,5 % загального вантажообігу (з урахуванням трубопровідного) і 33,3 % загального пасажирообороту.

Якщо звернутися до Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013—2018 роки, то її загальною метою є забезпечення ефективного функціонування та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування, будівництва та реконструкції 1,5 тис. кілометрів автомобільних доріг, проведення ремонту понад 24 тис. кілометрів автомобільних доріг.

Програмою передбачається три варіанти розв'язання проблеми:

1. Збереження існуючої системи фінансування дорожнього господарства (бюджетні кошти, кредитні кошти, кошти міжнародних фінансових організацій, гранти).

Перевагою такого варіанта є зменшення навантаження на державний бюджет за рахунок залучення коштів міжнародних фінансових організацій. При цьому є великі ризики щодо повернення залучених коштів при одночасно недостатньому державному фінансуванні у виробничому інфраструктурному комплексі.

2. Фінансування дорожнього господарства за рахунок переважно приватних інвестицій.

Перевагами цього варіанта є зменшення бюджетних видатків на покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг, стрімкий розвиток ринкових відносин у дорожній галузі виробничого інфраструктурного комплексу.

Недоліками є ризики щодо зменшення приватних інвестицій, збільшення обсягу бюджетних видатків, експлуатаційного утримання мережі автомобільних доріг та забезпечення безпеки руху.

Розвиток і утримання автомобільних доріг за другим варіантом здійснюється переважно у таких розвинутих країнах, як Франція, Італія. Так, у Франції за рахунок приватних інвестицій побудовано мережу автомобільних доріг протяжністю більш як 7 тис. кілометрів, утримання яких здійснюється за рахунок плати за користування [5].

Однак в Україні стан існуючих автомобільних доріг характеризується низькими транспортно-експлуатаційними показниками порівняно з європейськими країнами. Так, дороги першої категорії, які повинні бути платними, становлять лише 1 відсоток загальної протяжності автомобільних доріг загального користування, другої категорії — 8 відсотків, третьої категорії — 17 відсотків. Найбільша частка в мережі автомобільних доріг належить дорогам четвертої категорії — 63 відсотки. Прогнозна інтенсивність руху транспортних засобів платними дорогами недостатня для залучення приватних інвестицій без гарантій держави, що створює ризики перевитрат бюджетних коштів на компенсацію інвесторам.

Зазначене свідчить про низький рівень конкурентоспроможності вітчизняних автомобільних доріг і зменшення обсягу приватних інвестицій.

3. Оптимальний — фінансування дорожнього господарства у виробничому інфраструктурному комплексі за рахунок бюджетних коштів, інших джерел (залучених коштів міжнародних фінансових організацій, кредитів під державну гарантію та коштів інвесторів, залучення концесіонерів).

Перевагами такого варіанта є формування стабільних джерел фінансування дорожнього господарства, запровадження механізму державно-приватного партнерства, залучення концесіонерів, покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг.

Разом з тим починаючи з 2013 року продовжена робота із залучення інших додаткових джерел фінансування для будівництва та експлуатації автомобільних доріг на умовах державно-приватного партнерства (концесії), зокрема розроблення конкурсної документації на найбільш капіталоемні об'єкти (Краковець — Львів — Броди — Рівне, Щербаківка — Харків — Новомосковськ — Дніпропетровськ — Запоріжжя — Сімферополь, Ульяновка — Миколаїв — Херсон — Красноперікопськ — Сімферополь, перша черга великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва від автомобільної дороги Київ — Знам'янка до автомобільної дороги Київ — Чернігів — Нові Яриловичі з мостовим переходом через р. Дніпро, Одеса — Рені на ділянці Одеса — Монаші з мостовим переходом через Дністровський лиман), проведення концесійних конкурсів тощо.

Прогнозні обсяги та джерела фінансування Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013—2018 роки наведені у таблиці 1.

Програмою передбачається будівництво, реконструкція, ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування згідно із стандартами, приведеними у відповідність із сучасними стандартами якості дорожньо-будівельних робіт, з використанням новітніх технологій на основі високоякісних бітумів (у тому числі гумо-бітумних сумішей) та інших дорожньо-будівельних матеріалів вітчизняного виробництва, влаштування дорожнього покриття на основі цементобетону, підвищення ефективності інноваційної та науково-технічної діяльності, інформаційне забезпечення дорожньої галузі.

Для проведення дорожньо-будівельних робіт на автомобільних дорогах загального користування необхідні такі основні матеріально-технічні ресурси:

бітум — 4638,7 тис. тонн;
залізобетон — 1906,9 тис. куб. метрів;
щебінь природний — 126406,9 тис. куб. метрів;
асфальтобетон — 74781,2 тис. тонн;
цемент — 1950 тис. тонн;
бензин — 430729 тис. літрів.

У ситуації, коли потреби в інвестиціях величезні і існують бюджетні обмеження, використання моделі ДПП в частині реалізації великих інфраструктурних проектів може ефективно вирішити проблему розвитку українського залізничного транспорту.

За останнє десятиріччя в багатьох розвинених країнах і країнах відбулися різкі зміни в механізмі і якості

Таблиця 1. Прогнозні обсяги та джерела фінансування Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 роки

Джерела фінансування	Обсяг фінансування, млн гривень	У тому числі за роками					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Державний бюджет	133582,03	13548,14	14653,78	24139,23	26020,38	26891,1	28329,4
у тому числі:							
спеціальний фонд	94328,95	13548,14	14653,78	15342,22	16109,41	16914,8	17760,6
загальний фонд	39253,08			8797,01	9910,97	9976,3	10568,8
Інші джерела	80452,14	15425,57	17553,86	10094,33	13383,28	13095,1	10900
у тому числі:							
кредитні кошти	42359,8	12275,5	14084,3	4000	4000	4000	4000
кошти міжнародних	18092,34	3150,07	3469,56	3094,33	4383,28	3095,1	900
фінансових організацій							
кошти інвесторів	20000			3000	5000	6000	6000
Разом	214034,17	28973,71	32207,64	34233,56	39403,66	39986,2	39229,4

роботи портового господарства. Зростання обсягів контейнерних перевезень багаторазово зменшив вартість обробки вантажів, в той же час зажадав великих інвестицій у устаткування (підйомні крани, термінали, під'їзні шляхи і т.д.). Будівництво спеціалізованих судів з доставки контейнерів для наливних і насипних вантажів створило додатковий попит на інвестиції в розвиток виробничого інфраструктурного комплексу. Для того, щоб підвищити ефективність портового господарства, необхідно було розвивати системи зв'язку, безпеки, підвищувати якість обслуговування. Всі технологічні зрушення відбувалися в умовах лібералізації економіки, скорочення державного фінансування та приватизації.

Зміни в роботі портів, викликані НТП, неоліком бюджетних коштів для їх фінансування та вимогами підвищення конкурентоспроможності, послужили основними причинами залучення приватного сектора до виконання деяких видів діяльності. Почалася реорганізація перебували у державній власності портових господарств виробничого інфраструктурного комплексу.

В.Г. Варнавський виділяє основні моделі управління морськими портами [6]:

1. Морські порти належать державі в особі всіх його суб'єктів і управляються:

(а) державними (центральною урядовими) органами влади;

Таблиця 2. Очікувані результати виконання Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування при залученні державно-приватного партнерства на 2013–2018 роки

Найменування завдання	Найменування показника	Одиниця виміру	Значення показника						
			усього	у тому числі за роками					
	виконання завдання			2013	2014	2015	2016	2017	2018
1. Будівництво та реконструкція автомобільних доріг загального користування	протяжність збудованих та реконструйованих автомобільних доріг загального користування	кілометрів	1009,4	88,19	175,57	101,91	104,93	207,3	331,5
2. Будівництво обходів населених пунктів	протяжність збудованих обходів населених пунктів	—"	148,5	23,8	36,2	17	12,1	25,6	33,8
3. Влаштування під'їздів до 94 сільських населених пунктів	протяжність збудованих під'їздів до населених пунктів		389		90,7	49,7	80	70	98,6
4. Капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування	протяжність відремонтованих автомобільних доріг загального користування		2123,058	166,738	320,52	321,6	380,5	439,15	494,55
5. Поточний середній ремонт автомобільних доріг загального користування	протяжність відремонтованих автомобільних доріг загального користування	кілометрів	22583,83	1983,55	5021,07	4220,8	3433,3	4912,86	3012,25
6. Підвищення рівня зайнятості населення у дорожній галузі	кількість створених робочих місць	одиниць	71000		20000	20000	20000	11000	

(б) громадської владою — центральними та місцевими урядами;

(в) владою порту — громадськими установами, в яких представлені державні та місцеві органи влади (як правило, акціонерні товариства з контрольним пакетом акцій у центральних і місцевих урядах).

2. Основна портова інфраструктура (гідротехнічні споруди, огорожувальні і причальні споруди, акваторії, навігаційне обладнання, маяки) знаходиться в державній (суспільної) власності і управляється державними (громадськими) органами, які відповідають за технічний стан інфраструктури порту, забезпечують її ремонт і розвиток порту в цілому. Приватному сектору належать на правах власності, здаються в концесію або в оренду об'єкти, споруди та обладнання перевантажувальних комплексів, складів та допоміжні служби.

3. Морський порт є приватною власністю.

За першої моделі влада порту (як суб'єкт державної влади) відповідає за його роботу в цілому. Вона зберігає у власності всю інфраструктуру, а також наймає робітників і службовців і виконує всю адміністративно-господарську роботу. Порт Сінгапур — приклад такого типу організації. У другій моделі представлені два різновиди організаційних способів (статусів) для морських портів залежно від ролі, яку відіграють влада порту і приватний сектор.

Статус 1: причали, доки, бухти, внутрішні комунікації належать владі порту, яка відповідає також за управління інфраструктурою, а послуги порту можуть забезпечуватися приватними фірмами, які мають в порту власні активи з усім необхідним обладнанням (підйомні крани, фургони, автокари, склади та тощо). Приватні фірми набувають ці активи або здійснюють їх будівництво та експлуатацію. Держава контролює діяльність підприємницького сектору, зокрема тарифну політику. Приклади такого типу: Буенос-Айрес (Аргентина) і Роттердам (Нідерланди).

Статус 2: влада порту мають інфраструктуру у своїй власності, а підприємницький сектор отримує її об'єкти у концесію (оренду). Приклади цієї категорії: порти Франції, Греції, Ірландії.

Характерний приклад третьої моделі — управління портом в Гон-Конгу, який знаходиться у приватній власності.

Якщо говорити про український досвід бізнесу за схемами державно-приватного партнерства (ДПП) у сфері портового господарства, то, на жаль, на даний час немає прикладів, які можна віднести до партнерства, але портова галузь приваблює інвесторів до проектів по створенню та реконструкції гідротехнічних споруд, що перебувають у федеральній власності, до днопоглиблювальних робіт, використовуючи механізми оренди та контракти за схемою Build — Operate — Transfer (BOT) (будівництво — управління — передача) [7].

На автомобільний транспорт припадає велике навантаження: 47,4 % обсягу комерційних перевезень вантажів і 57,8 % пасажирських перевезень транспортом загального користування. У галузях дорожнього господарства накопичилося безліч проблем: невідповідність розвитку дорожньої мережі темпам автомобілізації

країни; незавершеність формування опорної мережі федеральних автомобільних доріг; дефіцит пропускної здатності дорожньої мережі, в першу чергу на підходах до великих міст і транспортних вузлів країни; низький технічний рівень доріг.

Протягом 2013—2015 років реалізація Плану діяльності Укравтодору дасть змогу забезпечити:

- ефективне функціонування, належне утримання та забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах загального користування державного та місцевого значення загальною протяжністю 169,5 тис. км;

- виконання робіт з будівництва, реконструкції та ремонтів автомобільних доріг, в першу чергу, за напрямками автомобільних транспортних коридорів, на підходах до великих міст, під'їздах до сільських населених пунктів та на дорогах з найвищою інтенсивністю руху;

- підвищення рівня безпеки руху, швидкості, комфортності та економічності перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

- поступовий перехід до нормативного фінансування ремонтно-будівельних робіт відповідно до науково-обґрунтованих ДерждорНДІ потреб.

Необхідність інвестиційних вкладень у розвиток дорожнього господарства очевидна. Одним з видів проектів розвитку автодорожньої інфраструктури в нашій країні стала система платних автомагістралей.

Важливими об'єктами державно-приватного партнерства у виробному інфраструктурному комплексі є також повітряний транспорт, на сучасному етапі якого стало будівництво та модернізація аеропортів, управління та утримання злітно-посадкових смуг, централізоване управління і комплексний розвиток аеропортів.

Автор відзначає різке відставання інфраструктури та обладнання вітчизняних аеропортів від розвитку міжнародної цивільної авіації, а також відставання у впровадженні сучасних засобів та технологій у сфері організації повітряного руху, систем автоматичної посадки та інших радіотехнічних систем. Модернізація та розвиток інфраструктури повітряного транспорту України оголошені стратегічним пріоритетом у сфері цивільної авіації. Сферою застосування ДПП тут може стати державне майно, яке не підлягає приватизації, — злітно-посадкові смуги, стоянки і перони, світлосигнальне обладнання.

Практика застосування інструментарію ДПП в нашій країні в даній сфері вкрай обмежена.

Принциповим питанням в угоді стає поділ відповідальності та управління ризиками проекту. Приватному інвестору надано право управляти всіма грошовими потоками по проекту, здійснювати контроль над експлуатацією об'єктів та отриманням прибутку. Від державних органів влади залежать нормативне правове регулювання авіаційної діяльності (наприклад, вимоги до забезпечення безпеки в аеропортах), тарифна політика, оподаткування.

Тим часом в угоді про ДПП у виробничому інфраструктурному комплексі слід врегулювати питання відносин власності з приводу рухомого і нерухомого майна. Інфраструктура аеродрому (злітно-посадкові

смуги, руліжні доріжки та перони, що входять до складу аеродромного комплексу), що є власністю виробничого інфраструктурного комплексу, не може перебувати у приватній власності. Вийти з положення запропонували таким чином: надати ці об'єкти в оренду приватному інвесторові для подальшої експлуатації на період дії угоди. Земельні ділянки аеродрому та аеропорту теж знаходяться у власності міста, тому їх слід передати приватному інвестору у тимчасове володіння і користування. Нерухоме майно має бути передано приватному інвестору в оренду для його подальшої експлуатації відповідно до угоди про ДПП. Що стосується новозбудованих та реконструйованих об'єктів нерухомого майна, то вони можуть належати і приватному інвесторові на правах спільної часткової власності в порядку і на умовах, визначених в угоді про ДПП. При цьому на термін дії угоди частка об'єкт виробничого інфраструктурного комплексу буде передана у володіння і користування приватному інвесторові. По закінченні терміну дії угоди про ДПП у виробному інфраструктурному комплексі право часткової власності приватного інвестора підлягає припиненню відповідно до умов, передбачених угодою.

ВИСНОВКИ

Автор зазначає, що подібні проекти ДПП у виробному інфраструктурному комплексі, що дозволяють приватному інвесторові вже з першого дня здійснювати комерційну діяльність у стратегічно важливих сферах економіки, є привабливими для приватного бізнесу, так як гарантують йому прийнятну прибутковість і забезпечені гарантіями з боку держави.

Автором пропонується з метою ефективного використання механізму державно-приватного партнерства, зокрема реалізації концесійної діяльності, необхідно вирішити такі завдання: створення повної і адекватної сучасним умовам законодавчої бази, розвиток інституційного середовища, розробка стратегії використання концесій в національній економіці. Важливим фактором, що визначає розвиток концесійної діяльності, є суспільне розуміння її механізму і достоїнств. Аналіз сучасного стану ДПП у виробному інфраструктурному комплексі в Україні показує, що хоча держава бере активну участь у вирішенні цих завдань, на сьогодні його явно недостатньо.

У разі якщо будуть організовані необхідні умови для реалізації механізму державно — приватного партнерства у виробному інфраструктурному комплексі, він дозволить залучити значні ресурси в сфері і галузі, домогтися економії державних коштів, забезпечити розширення дохідної бази бюджетів усіх рівнів за рахунок зростання ВВП і концесійних платежів, надавати більш якісні послуги і товари населенню.

Література:

1. Варнавский В. Г. Концептуальные экономические и правовые основы концессионной деятельности [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.lrex.ru/press/pub/polemika/13/var>

2. Халимовский Ю. А. Государственно-частное партнёрство в субъектах РФ / Ю. А. Халимовский // Налоги. — 2011. — № 14. — С. 12—18.

3. Бобко У.П. Державно-приватні партнерства в Україні та перспективи їх впровадження на прикладі підготовки до ЄВРО-2012 // Науковий вісник. — № 1 (1). — 2011. — Львівського державного університету внутрішніх справ [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nvlduvs/2011_1_1/bupdy.pdf

4. Бондар Н.М. Світовий досвід державно-приватного партнерства в транспортній галузі [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=I&iid=241>

5. Височанський В. Ю. Шляхи вдосконалення залучення прямих іноземних інвестицій та підвищення ефективності їх використання // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія "Економіка". Випуск 18. — Ужгород, 2005. — С. 185—192

6. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство: теория и практика / [В.Г. Варнавский, А.В. Клименко, В.А. Королев и др.]. — М., 2010. — 287 с.

7. Дерябина М. Государственно-частное партнерство: теория и практика [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://institutiones.com/general/1079-gosudarstvenno-chastnoe-partners-tvo.html>

References:

1. Varnavskyy, V.G "Konseptualnye Economic and pravovye bases kontsessyonnoy activities", Elektronnyy zhurnal "Polemika", [Online], vol. 13, available at: <http://www.lrex.ru/press/pub/polemika/13/var> (Accessed 11 September 2013).

2. Halimovsky, A. (2011), "Public-private partnership in the RF", Nalohy. Vol. 14, pp. 12—18.

3. Bobko, W.P (2011), "Reigning privatni partnership Ukraїni that prospect ih vprvodzhennya on prikladi pidgotovki to EURO including 2012", Naukovyj visnyk, L'viv's'koho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav, [Online], vol. 1 (1)', available at: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nvlduvs/2011_1_1/bupdy.pdf (Accessed 24 December 2011)

4. Bondar, N.M Svitovy dosvid great power-private partnership transportny galuzi", Efektyvna ekonomika, [Online], available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=241> (Accessed 4 January 2011).

5. Visochansky, V.Y (2005), "Ways to improve foreign direct investment and improve their use" Naukovyj visnyk Uzhhorod's'koho universytetu. Seriya "Ekonomika", vol. 18 pp. 185—192.

6. Varnavskiy, V.G (2010), Public-private partnerships: theory and practice [Hosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: teoriya y praktyka], Moscow. Russia.

7. Deryabina, M. "Public-Private Partnerships: Theory and Practice", Elektronnyy portal, [Online], available at: <http://institutiones.com/general/1079-gosudarstvenno-chastnoe-partners-tvo.html> (Accessed 11 August 2010).

Стаття надійшла до редакції 03.02.2014 р.