

6. Панькова О. В. Доверие как основа формирования и развития социального капитала [Электронный ресурс] / О. В. Панькова. — Режим доступа : http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/socek/2009/index.htm. — Назва з екрану.
7. Стетар, Дж. Противостояние коррупции: частное высшее образование в Украине [Электронный ресурс] / Дж. Стетар, О. Паньч, Б. Ченг. — Режим доступа : http://www.ocm.perm.ru/stat/stat_20.htm. — Назва з екрану.
8. Третина студентів стикалася з корупцією у вишах: опитування [Електронний ресурс] — Режим доступу : <http://anticorruption.in.ua/news/our/9028.html>. — Назва з екрану.
9. Фукуяма Ф. Доверие: социальные добродетели и путь к процветанию : пер. с англ. / Ф. Фукуяма. — М. : ООО «Издательство АСТ» : ЗАО НПП «Ермак», 2004. — 730 с.
10. The Times Higher Education World Reputation Rankings 2015: Full tables [Электронный ресурс] — Режим доступа : <http://www.scoop.co.nz/stories/WO1503/S00096/times-higher-education-world-reputation-rankings-2015.htm>. — Назва з екрану.
11. World Reputation Rankings 2015 [Электронный ресурс] — Режим доступа : www.timeshighereducation.com/world-university-rankings/2015/reputation-ranking#!page/1/length/25. — Назва з екрану.

УДК 338.27: 625.76

Наталія ШКАРІВСЬКА *

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ КОНТРАКТІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ КОНТРАКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

ASSESSMENT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP CONTRACTS' EFFICIENCY

***Анотація.** У статті проаналізовано основні особливості контрактів державно-приватного партнерства та виявлено, що ефективність укладання контрактів ДПП — це співвідношення доходів і витрат, що забезпечують привабливість контракту для держави та приватного сектора.*

***Аннотация.** В статье проанализированы основные особенности контрактов государственно-частного партнерства и выявлено, что эффективность заключения контрактов ГЧП — это соотношение доходов и расходов, обеспечивающих привлекательность контракта для государства и частного сектора.*

***Abstract.** The article analyzes the main features of the contracts of public-private partnerships and found that the effectiveness of PPP contracts — a ratio of income and expenditure to ensure the attractiveness contract for the state and the private sector.*

На сучасному етапі розвитку економічної системи України державно-приватне партнерство (ДПП) постає як ефективний шлях розбудови її інфраструктури. Економічна основа проведення реформ у дорожній галузі базується на перегляді бюджетних повноважень за рівнями бюджетної системи та залучення механізмів позабюджетних джерел фінансування дорожнього господарства. В якості останніх для будівництва, капітального ремонту та експлуатації автомобільних доріг на приватній основі можуть використовуватися державні боргові зобов'язання, кошти приватних інвесторів, позичкові кошти, в тому числі кошти міжнародних фінансових організацій [5].

На сьогоднішній день не існує методики кількісної оцінки економічної ефективності контрактів державно-приватного партнерства в дорожній галузі (далі контракти ДПП). Це стримує застосування контрактів ДПП та обумовлює розробку теоретичних передумов укладання контрактів ДПП.

Зарубіжний досвід підходів щодо оцінки ефективності контрактів свідчить про глобальний характер проблеми. Особливої актуальності набуває ця проблема в умовах специфіки української економіки. Для того щоб повніше охопити багатофункціональність поняття «контракт», визначимо його у двох аспектах: як документ і як конкретні дії Підрядника щодо реалізації своїх намірів [1; 2; 5].

Основними особливостями контракту ДПП слід визначити: порівняно тривалий період освоєння початкової суми вкладень; поетапний поступовий вихід на проектну потужність у ході експлуатації створеного об'єкта інвестування; необхідність додаткових вкладень протягом реалізації контракту для виконання поставлених цілей, витратами на поточний і капітальний ремонт тощо; необхідність здійснення значних початкових вкладень [3; 4].

Щодо впровадження економічно привабливих контрактів ДПП у дорожній галузі, які можуть бути окуплені в реальній перспективі, то тут доцільно врахувати особливості автомобільної дороги як виробничого об'єкта в контрактах ДПП [3; 5].

* ШКАРІВСЬКА Наталія Юрївна / Наталья ШКАРИБСКАЯ / Nataliya SHKARIVSKA — аспірант, Національний транспортний університет, e-mail: shkarovskaya90@gmail.com

Площі для виробничих потужностей автомобільної дороги, на яких можна розташувати об'єкти промислової інфраструктури, складаються з власне проїзної частини, де здійснюється рух, а також з придорожньої смуги та смуги відведення. Структуру площ виробничих потужностей автомобільної дороги можливо розділити у такому відносному співвідношенні: проїзна частина — 25—30 %, придорожня смуга — 15—20 %, смуга відведення — 50 %. На нашу думку, виробничі потужності автомобільної дороги не використовуються ефективно, за виключенням проїзної частини, а при розумній політиці — це переваги для Підрядника, які підвищують привабливість заключення контракту з державою і зменшують термін окупності контракту ДПП.

При використанні переваг Підрядником, як додаткових джерел фінансування дорожнього господарства доцільно використовувати дорожню інфраструктуру, таку як: розташування АЗС, СТО, закладів харчування, енергетичних об'єктів, розміщення реклами, вирощування енергетичної лози, тощо. Такі переваги дадуть змогу Підряднику отримувати кошти, які б використовувались для ремонту та утримання автомобільної дороги [1; 3].

Оскільки термін окупності капітальних вкладень у дорожній галузі значно більший ніж в інших галузях, а отримана винагорода (дохід) розмита і важко піддається обчисленню тому, на нашу думку, в контрактах ДПП повинна враховуватись як явна, так і неявна складова дохідної частини, яку можна отримати на незадіяних прямо виробничих потужностях, таких як придорожня смуга та смуга відведення [3].

У ході досліджень було встановлено, що впровадження контрактів державно-приватного партнерства в Україні не набуло системності. В цих контрактах слід відображати інтереси Замовника і Підрядника з використанням кількісних і якісних показників, а для оцінки ефективності контракту слід враховувати такі теоретичні передумови [5]:

- 1) ефективність контрактів ДПП можна оцінювати за допомогою економіко-математичної моделі;
- 2) для оцінки економічної ефективності контрактів ДПП доцільно використовувати такі показники, як: чиста приведена вартість (NPV), внутрішня норма доходності (IRR), індекс рентабельності (PI), дисконтований термін окупності (DPP), та виконати їх ранжирування;
- 3.) при оцінці ефективності слід враховувати різні концепції: Замовник бажає мінімізувати свої витрати, а Підрядник хоче максимізувати свої доходи. Таким чином, результатом компромісу можуть бути зафіксовані значення NPV, PI, IRR, DPP;
- 4) цільову функцію моделі для оцінки ефективності контрактів ДПП можна вирішувати шляхом як максимізації, так і мінімізації окремих складових;
- 5) визначення репрезентативної структури окремих складових цільової функції може розглядатись як окрема задача з відповідною методикою вирішення;
- 6) окремі складові економіко-математичної моделі можуть бути представлені множиною репрезентативних показників, обґрунтованих для цієї задачі;
- 7) неявну складову (переваги) можна представити у вигляді площі для виробничих потужностей автомобільної дороги, на яких можна розташувати об'єкти промислової інфраструктури, що складаються з власне проїзної частини, де здійснюється рух, а також з придорожньої смуги та смуги відведення;
- 8) економічна ефективність контрактів ДПП може бути представлена межовими значеннями показників економічної ефективності (NPV, PI, IRR, DPP).

Отже, для успішного впровадження контрактів державно-приватного партнерства слід враховувати інтереси Замовника і Підрядника, а для оцінки ефективності контрактів ДПП необхідно використовувати економіко-математичну модель (різниця доходів і витрат). Формалізація дохідної частини економіко-математичної моделі дає змогу Підряднику оцінити привабливість контракту ДПП у грошовому виразі. Однак для розробки методики оцінки ефективності контрактів ДПП необхідно встановити репрезентативну структуру складових економіко-математичної моделі та репрезентативну структуру показників, а також межові значення показників економічної ефективності.

Література

1. *Виленский П.Л.* Оценка эффективности инвестиционных проектов: Теория и практика / П.Л. Виленский, В.Н. Лившиц, С.А. Смоляк. — М.: Дело, 2004. — 888 с.
2. *Винницький Б.* Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном / Винницький Б., Лендвел М., Онищук Б., Сегварі П. — К.: К.І.С., 2008. — 146 с.
3. *Максимов В. В.* Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов / В. В. Максимов. — М.: Альпина Паблишерз, 2010. — 178 с.
4. *Станкевич Н.* Содержание и улучшение дорожной инфраструктуры с помощью контрактов, основанных на показателях качества работ / Н. Станкевич, Н. Кюреші, Ц. Кейроз // Транспортный бюллетень. — Вашингтон (США): Всемирный банк. — 2005. — С. 14.
5. *Шкарівська Н.Ю.* Формалізація критерія для оцінки ефективності контрактів державно-приватного партнерства / Proceeding of the International Scientific and Practical Conference «Scientific and Practical Results in 2014. Prospects for Their Development, Vol. I (December 22-24, 2014, Dubai, UAE)». — Dubai.: Rost Publishing. 2014. — 112 p.