## УПРАВЛІННЯ РЕГІОНАЛЬНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ

#### Визначення регіональної інфраструктури

У сучасний період посилюється роль регіону не тільки як елементу адміністративно-те- риторіального устрою держави, а й як територіально-господарської одиниці та просторового середовища життєдіяльності громадян. У цих умовах основне навантаження несе той комп- лекс підприємств та організацій, які забезпечують базові необхідні умови для розвитку еконо- міки регіону та життєзабезпечення населення та які вже традиційно об’єднуються поняттям “інфраструктура регіону” або “регіональна інфраструктура”.

Маючи значний економічний та соціальний потенціал, українські регіони поки що не досягли належного рівня розвитку економіки та якості життя. За більшістю показників вони все ще значно поступаються країнам Західної і Центральної Європи. Серед таких показників і низький рівень розвитку регіональної інфраструктури та забезпеченості основними послугами її структурних підрозділів, подолання чого сьогодні визначається одним з основних пріори- тетів державної регіональної політики [45].

У світовій практиці рівень розвитку виробничо-економічної інфраструктури регіону зав- жди виступає одним із провідних факторів розвитку підприємництва, залучення приватних інвестицій та підвищення рівня конкурентоспроможності території. Стан соціальної інфра- структури є однією із ключових матеріальних складових розвитку людського капіталу.

В Україні ж стан, у якому зараз перебуває інфраструктура більшості регіонів, не дає змоги говорити про якісні умови та навіть безпеку життя населення, конкурентоспроможність, інвес- тиційну привабливість регіонів та інноваційну активність у них, про повноцінне задіяння та ефективне використання ресурсного потенціалу регіонів, досягнення європейських стандартів та інтегрування у світове економічне співтовариство.

Це актуалізує проблему вдосконалення управління інфраструктурою, розв’язання якої передусім передбачає формування наукових засад інфраструктурної політики на рівні регіону. Незважаючи на те, що термін “регіональна інфраструктура” є досить уживаним, його виз- начення у чинному законодавстві України немає. Не встановлюючи зміст понять “соціальна інфраструктура регіону”, “виробнича інфраструктура регіону” та інших, законодавець викори- стовує їх для означення напрямів регіонального розвитку (зокрема й у Державній стратегії ре- гіонального розвитку на період до 2015 року), а також відводить їм одне з основних місць серед

індикаторів досягнення сталості у розвитку населених пунктів.

*Сталий розвиток населених пунктів – соціально, економічно і екологічно збалансо- ваний розвиток міських і сільських поселень, спрямований на створення їх економічного потенціалу, повноцінного життєвого середовища для сучасного та наступних по- колінь на основі раціонального використання ресурсів (природних, трудових, вироб- ничих, науково-технічних, інтелектуальних тощо), технологічного переоснащення і реструктуризації підприємств, удосконалення соціальної, виробничої, транспортної, комунікаційно-інформаційної, інженерної, екологічної інфраструктури, поліпшення умов проживання, відпочинку та оздоровлення, збереження та збагачення біологіч- ного різноманіття та культурної спадщини [32].*

Категоріальна невизначеність негативно впливає на нормотворчу діяльність та управлін- ську практику, тому чітке визначення терміна “регіональна інфраструктура”, сучасне пізнання її соціально-економічної сутності, закономірностей формування та функціонування має не лише академічно-наукове, а й прикладне значення.

Термін “інфраструктура” походить від двох латинських слів *“infra”* (нижче або під) та *“structure”* (структура). Процес формування “інфраструктури” як відносно самостійної економіч- ної категорії пройшов низку етапів, що відповідали етапам суспільного поділу праці.

В економічній зарубіжній літературі термін “інфраструктура” вперше з’явився у середині минулого століття, зокрема у працях американського вченого-економіста П.Розенштейн-Рода- на та німецького дослідника Х.Зінтера. П.Розенштейн-Родан запропонував “усі умови навко- лишнього суспільного середовища, необхідних для того, щоб приватна промисловість була в змозі робити перший ривок”, розуміти як поняття “інфраструктура”, включаючи в нього “ба- зові галузі економіки (енергетику, транспорт, зв’язок), розвиток яких передує більш швидко окупним і прямо продуктивним інвестиціям” [5].

Початок активного вивчення (відповідно, і вживання) цієї категорії в Україні відносять до 70-х рр. ХХ ст. У сучасному вживанні “інфраструктура” – це основа, фундамент певної еконо- мічної системи та її підсистем, що забезпечує їх цілісність.

Будь-який регіон є складним та багатомірним територіальним утворенням, яке потрібно розглядати як надвелику соціально-економічну систему. Функції із забезпечення цілісності цієї системи та сталого розвитку виконують численні підприємства та організації, які в сукупності утворюють її інфраструктуру. Виходячи з цих міркувань *регіональну інфраструктуру* визнача- ють таким чином:

*Регіональна інфраструктура – комплекс об’єктів та видів діяльності, що забезпечу- ють на території регіону створення необхідних умов для ефективного функціону- вання економічної системи, вільного руху всіх видів товарів і ресурсів та нормальної життєдіяльності населення.*

Соціально-економічний зміст поняття “регіональна інфраструктура” – це відносини з при- воду виробництва та надання різноманітних послуг, створення базових зручностей, суспільних та приватних благ, без яких не існуватиме жодна людина та суб’єкт господарювання.

У такому аспекті регіональна інфраструктура – невід’ємна складова економіки будь-якого регіону. За функціональним навантаженням вона є фундаментом життєзабезпечення та збалан- сованого розвитку регіону, що вимагає формування особливої політики управління нею.

*Регіональну інфраструктуру потрібно розглядати як базову підсистему регіону із власними взаємозв’язками та пропорціями, що має пряму залежність від територі- ального фактора: диференціація інфраструктур регіонів залежить від географіч- ного положення та природно-кліматичних умов, демографічної ситуації та стате- во-вікової структури населення, історико-культурних традицій регіону, його ресурс- ного потенціалу та економічної спеціалізації.*

**!**

Кожний з регіонів України має унікальні природничо-географічні, історичні, культурні, демографічні, рекреаційні ресурси. Це зумовлює різний склад об’єктів інфраструктури в кож- ному окремому регіоні, її внутрішню будову та пропорції, варіативність стандартизації та нор- мування послуг, а також відмінності у системі управління нею. Щонайкраще використання ресурсного потенціалу регіону та його “унікальностей” має бути покладено в основу розбудови та модернізації регіональної інфраструктури. Водночас максимально вигідне використання та просування регіональних особливостей, у свою чергу, є одним із завдань інфраструктури. Інфра- структура поглинає значну частину капітальних вкладень будь-якої території, тому суттєвим чинником є розміщення на ній тих виробництв, що найбільш ефективно використовують наяв- ну інфраструктуру та місцеві умови.

Зрозуміло, кількість інфраструктурних підрозділів, підприємств та організацій на рівні регіону буде досить значною. Тому склад об’єктів та будову регіональної інфраструктури прий- нято структурувати.

Попри те, що це питання розглядається в багатьох наукових джерелах з інфраструктурної тематики, одностайного бачення такої структури серед науковців немає [2].

*Основними складовими регіональної інфраструктури, виходячи із сучасних тенденцій і потреб регіонального розвитку, вважатимемо:*

* 1. *економічну інфраструктуру регіону, у тому числі:*
* *виробничо-економічну інфраструктуру;*
* *ринково-економічну інфраструктуру;*
	1. *соціальну інфраструктуру регіону, у тому числі:*
* *соціально-побутову інфраструктуру;*
* *соціально-культурну інфраструктуру.*

*Економічна інфраструктура регіону* – сукупність підрозділів, що не створюють продуктів у натурально-речовій формі, однак без їхньої діяльності виробництво таких продуктів було б ускладненим, а то й взагалі неможливим.

*Соціальна інфраструктура регіону* є матеріально-організаційною основою задоволення усіх життєвих потреб населення. На даному етапі, коли екстенсивні чинники регіонального розвитку втрачають актуальність, коли примітивні виробництва потребують високотехнологіч- них змін, інновацій та нестандартних інтелектуальних рішень, стержнем розвитку будь-якого регіону стає людський капітал. Тому нині до підрозділів соціальної інфраструктури висувають- ся все більш високі вимоги, аби були сформовані умови для розвитку людини, підвищення її інтелектуального та професійного рівня, розвитку інформаційного середовища тощо. Досягти таких умов можна тільки на основі прискореного розвитку відповідних інфраструктурних ланок. В окремий підвид регіональної інфраструктури часто виокремлюють *інституційну інфра- структуру регіону*, що зумовлено підвищенням значення її об’єктів для утвердження регіону як повноцінного суб’єкта суспільно-політичного процесу на основі принципів належного регіо- нального врядування та демократії, а також рівноправного суб’єкта економічних відносин. У такому значенні видається коректнішим термін “інституційна інфраструктура регіонального розвитку”. До цієї складової інфраструктури регіону відносять регіональні структури, що інсти- туційно забезпечують управління соціально-економічним розвитком регіону, регуляторну полі-

тику на його території та здійснення самоврядних функцій територіальних громад регіону.

У контексті концепції сталого розвитку, яка передбачає рівноважність екологічного фак- тора в розвитку будь-якого територіального утворення та регіону окремим підрозділом може бути також виділена *екологічна інфраструктура регіону*.

Ці та інші підходи до структурування складу об’єктів регіональної інфраструктури мають елемент умовності, адже належної уваги з боку регіональної влади та громад і підвищення ефективності функціонування потребують всі без винятку підрозділи регіональної інфраструк- тури. Кожний з них, виконуючи власні функції, бере участь у забезпеченні розвитку регіону та його економічного зростання. Зважаючи на це, говорячи про *функції регіональної інфраструк- тури*, виділяють її особливі (внутрішні) та загальні (зовнішні) функції [56].

Особливі (внутрішні) функції – це низка важливих різноманітних соціальних та економіч- них функцій, які виконуються кожним підприємством, елементом та підрозділом регіональної інфраструктури (наприклад: забезпечення населення медичними послугами закладами підроз- ділу “охорона здоров’я”, створення необхідної організаційно-технічної мережі руху товарів підприємствами ринкової інфраструктури тощо).

Загальні (зовнішні) функції регіональної інфраструктури – це забезпечення комплексно- го, збалансованого розвитку регіону відповідно до його ресурсного потенціалу, спеціалізації та стратегічних пріоритетів, з урахуванням його особливостей та конкурентних переваг.

*Стан розвитку регіональної інфраструктури має безпосередній вплив на:*

**!**

* *функціонування регіонального господарського комплексу та рівень економічної ак- тивності в регіоні;*
* *ефективність використання ресурсного потенціалу регіону;*
* *забезпечення умов для розв’язання пріоритетних соціально-економічних проблем регіону та дотримання стратегії сталого розвитку;*
* *рівень інвестиційної привабливості та конкурентоспроможності регіону;*
* *умови та якість життєвого середовища в регіоні та ефективність системи на- дання громадських послуг;*
* *ефективність ринкових механізмів та регіональних ринків.*

Регіональна інфраструктура є *особливим комплексним об’єктом управління*, що зумовле- но такими чинниками.

*По-перше*, регіональна інфраструктура, як вже було зазначено, є багатогалузевою складно- структурною системою. Її об’єкти значно різняться сферою та видом діяльності, рівнем підпо- рядкованості, формою власності та правовим режимом майнового стану, організаційно-право- вою формою господарювання та іншим, що, відповідно, спричиняє потребу в різних методах та інструментах управління регіональною інфраструктурою.

Однак за всієї різноманітності інфраструктурних підрозділів їх спільною рисою є те, що вони (за деяким винятком) виробляють особливий продукт – послугу. Специфічні риси “послу- ги” як економічної категорії та результату господарювання (невідчутність, невіддільність від джерела, неможливість зберігання, мінливість якості та високий ступінь залежності від спожи- вацької поведінки тощо) породжують суттєві особливості інфраструктури як об’єкта управлін- ня, модернізації та реформування.

З точки зору особливостей механізму господарювання на управління регіональною інфра- структурою суттєво впливає також наявність у ній суб’єктів природної та штучної монополії, комерційного та некомерційного секторів, підрозділів із різним ступенем можливої конкуренції та залучення форм делегованого приватного управління. До того ж на даному етапі в Україні у її складі співіснують підгалузі, що мають різний ступінь ринкового реформування: “передови- ки” (банківська система, сектор малого й середнього бізнесу) межують з практично не рефор- мованими житлово-комунальним сектором, системою соціального захисту тощо. Виникає підґрунтя для наростання системних суперечностей, які нагромаджують економічні диспро- порції та соціальну напруженість [37].

*По-друге,* особлива природа інфраструктури, зокрема й на регіональному рівні, зумовлена тим, що економіка вільного ринку в принципі нездатна забезпечувати громадян та економічних агентів певними видами послуг. Цю прогалину за допомогою інших факторів виробництва за- повнюють інфраструктурні ланки, якими традиційно опікується публічний (суспільний) сектор. Тому на тлі активного розвитку в регіональній інфраструктурі приватного та корпоративного секторів публічний сектор зберігає провідне значення.

Механізм господарювання публічного сектору особливий, адже основною метою його діяльності є не фінансово-економічний результат, а виробництво соціально значущих суспіль- них благ. Структурно публічний сектор включає державний, комунальний та громадський підсек- тори. Усі з них можуть бути присутні у регіональній інфраструктурі, але на даному етапі за часткою підприємств та об’єктів найбільшим є комунальний.

У зв’язку із цим однією із суттєвих проблем у системі управління регіональною інфра- структурою є законодавча невпорядкованість багатьох питань у сфері функціонування та роз- витку комунального сектору економіки, зокрема, щодо суб’єктності територіальної громади у майнових та господарських правовідносинах, участі територіальних громад у корпоративних відносинах, щодо статусу комунальної та спільної комунальної форм власності (окремий зако- нодавчий акт очікується з 1997 р.), особливостей правового режиму майна комунального уні- тарного підприємства та ін. Проблему спільної комунальної власності фахівці відносять до числа найсерйозніших проблем місцевого самоврядування. Особливо це стосується об’єктів спільної сумісної власності територіальних громад, що відповідно до Закону України “Про місце- ве самоврядування в Україні” перебувають в управлінні обласних та районних рад. Оперативне ж управління такими об’єктами всупереч Конституції України практично здійснюється відповід- ними місцевими державними адміністраціями.

*По-третє*, крім певної кількості об’єктів загальнорегіонального значення, у територіаль- ному аспекті регіональну інфраструктуру потрібно розглядати як певну сукупність “місцевих інфраструктур” – інфраструктур окремих адміністративно-територіальних одиниць та громад, кожна з яких формуватиметься на основі місцевих потреб та умов.

Відповідно, система управління регіональною інфраструктурою – ієрархічна. Її суб’єктами виступають як органи місцевої виконавчої влади (обласна та районні місцеві державні адміні- страції), так і органи місцевого самоврядування (обласна та районні ради, міські, селищні, сільські ради) та окремі територіальні громади. З окремих засадничих питань оподаткування,

стандартизації, ліцензування, галузевої, технічної та регуляторної політики суб’єктами управ- ління також є відповідні галузеві міністерства та інші центральні органи виконавчої влади.

До характерних рис регіональної інфраструктури, що в сукупності відображають не тільки її соціально-економічну сутність, а й специфіку як об’єкта управління, відносять:

* виконання функцій життєзабезпечення;
* особливу соціальну значущість, що підсилює необхідність регулювання її розвитку ре- гіональною та місцевою владою, а також можливість впливу з боку споживачів;
* поєднання виробничих і невиробничих функцій, пов’язаних з виробництвом певних продуктів, наданням послуг та забезпеченням суспільних благ;
* наявність у її складі як комерційних організацій, орієнтованих на прибуток, так і органі- зацій, діяльність яких має переважно некомерційний характер;
* наявність у складі інфраструктурних підрозділів як природних монополій (транспорту- вання енергії й рідин), так і підрозділів, у яких можлива й необхідна конкуренція (виробництво послуг);
* складна внутрішня будова і, при цьому, тісний природно обумовлений взаємозв’язок підприємств різних підрозділів, що спричиняє залежність діяльності підприємства одного підрозділу від діяльності підприємства іншого підрозділу;
* різноманіття форм власності та організаційно-правового статусу господарювання, при чому як з утворенням, так і без утворення юридичної особи;
* сполучення великого “інфраструктурного” бізнесу (виробництво енергії, водоканал, трубопровідні мережі тощо) і малого підприємництва;
* розосередження центрів надання послуг відповідно до системи розселення, переважно місце- вий характер обслуговування, що спричиняє особливу роль органів місцевого самоврядування;
* особлива значущість стандартів якості послуг, екологічного й санітарно-епідеміологіч- ного контролю;
* необхідність забезпечення гарантованого державою мінімуму послуг незалежно від платоспроможності населення;
* специфіка категорій “послуга” та “споживач інфраструктурних послуг” (громадяни, те- риторіальна громада як соціальний колектив, підприємницькі структури, бюджетні організації). Існують й інші фактори, що зумовлюють особливості регіональної інфраструктури як об’єкта управління, частина з яких є похідними від тих, що наведені вище, решта – притаманні окремим

підрозділам економічної та соціальної регіональної інфраструктури, що розглядаються нижче.

#### Науково-теоретичні основи розвитку економічної інфраструктури регіону

Термін “економічна інфраструктура” взагалі вживається для означення комплексу скла- дових частин загального облаштування економічного життя, що мають характер підпорядку- вання і забезпечують нормальну діяльність економічної системи в цілому [5].

Такі об’єкти, хоча й не беруть участі у безпосередньому виробництві продукції, але їх наявність та рівень розвитку значною мірою визначають рівень розвитку й економічної систе- ми. Тому, слід зазначити, підрозділам економічної інфраструктури завжди приділялася належ- на увага вчених-економістів, представників менеджменту та маркетингу.

*Економічна інфраструктура регіону – комплекс об’єктів та видів діяльності, що за- безпечують створення необхідних умов для ефективного функціонування економіч- ної системи та вільного руху всіх видів товарів і ресурсів на території регіону.*

Зрозуміло, що для діяльності економічних суб’єктів на ринку потрібні не тільки вироб- ничі потужності, сировина та комунікації, а й доступ до ринків капіталу, інвестицій та інших фінансових послуг. Тому залежно від виконуваних функцій, видів економічної діяльності та характеру послуг, що виробляють певні групи об’єктів, в економічній інфраструктурі окреми- ми підрозділами виділяють:

* виробничо-економічну інфраструктуру регіону;
* ринково-економічну інфраструктуру регіону.

*Виробничо-економічну інфраструктуру регіону в спрощеному виді характеризують як групу підгалузей, підприємств, мереж та комунікацій, діяльність яких спрямова- на на створення виробничо-комунальних зручностей та виробництво послуг, що за- безпечують виробничі умови для функціонування усіх економічних суб’єктів регіону.*

**!**

У склад *виробничо-економічної інфраструктури* включають:

* комунальні служби в частині обслуговування підприємств;
* транспорт і транспортна інфраструктура;
* підприємства комунікаційно-інформаційного забезпечення;
* енергогосподарство;
* інші інженерні споруди та мережі;
* складське господарство, систему збуту і матеріально-технічного постачання;
* лізингові, логістичні компанії, різноманітні сервісно-супроводжувальні центри та інші організації, що обслуговують суб’єктів господарювання.

Значна частина об’єктів виробничо-економічної інфраструктури належать до природних монополій, тому їх утворення і діяльність підлягає державному регулюванню.

*Відповідно до ст. 1 Закону України “Про природні монополії” природні монополії – це стан товарного ринку, коли задоволення попиту на цьому ринку є більш ефектив- ним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей вироб- ництва (у зв’язку з істотним зменшенням витрат виробництва на одиницю товару в міру збільшення обсягів виробництва), а товари (послуги), що виробляються суб’єкта- ми природних монополій, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами (послугами), у зв’язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на ці товари (послуги), ніж попит на інші товари (послуги) [23].*

У світовій практиці методи державного регулювання природних монополій передбача- ють контроль за рівнем і структурою цін (тарифів), за обсягом пропозиції продукції на ринку, рівнем доходів монополіста (у формі прибутку, комісійних тощо), бар’єрами входу (виходу) на ринок (з ринку), за якістю продукції (послуг), правилами безпеки, фінансовою діяльністю, струк- турою власності регульованої компанії тощо [1].

Згідно із ст. 4 Закону України “Про природні монополії” (далі – Закон) державне регулюван- ня діяльності суб’єктів природних монополій у зазначених вище сферах здійснюється націо- нальними комісіями регулювання природних монополій. У випадках, установлених Законом, державне регулювання діяльності суб’єктів природних монополій може здійснюватися органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування.

Якщо ж діяльність суб’єктів природних монополій, яка згідно із Законом підлягає регулю- ванню, спрямована на задоволення потреб окремого регіону, то функції державного регулювання їхньої діяльності можуть бути в установленому порядку делеговані Раді міністрів Автономної Республіки Крим, обласним, Київській та Севастопольській міським державним адміністраціям із наданням їм відповідних повноважень.

Відповідно до Закону законодавчо регулюється діяльність суб’єктів господарювання у таких сферах: транспортування та розподіл нафти, нафтопродуктів, природного газу; зберіган- ня природного газу в обсягах, що перевищують рівень, установлений ліцензійними умовами; транспортування інших речовин трубопровідним транспортом; передача та розподіл електрич- ної енергії; користування об’єктами, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування; управління повітряним рухом; централізоване водопостачання та водовідведення; централізоване постачання теплової енергії; послуги транспортних терміналів, портів, аеро- портів за переліком, що визначає Кабінет Міністрів України [23].

Однак виробничо-економічна інфраструктура – це не просто сукупність певних об’єктів, це, передусім, характеристика загальних первісних умов ефективного розвитку основних галу-

зей виробництва, вільного пересування та споживання. Створення таких умов у найкращий (оптимальний) спосіб і є змістом діяльності виробничо-економічної інфраструктури, тим, що відрізняє її від інших секторів економіки регіону.

З точки зору такого функціонального підходу розвиток виробничо-економічної інфра- структури пов’язаний із необхідністю дотримання взаємоузгоджених параметрів її розвитку із пріоритетами економічного розвитку регіону, його економічною спеціалізацією та ефективним використанням наявних ресурсів.

Одним з основних завдань виробничо-економічної інфраструктури є забезпечення належ- них допоміжних умов для активізації реального сектору економіки регіону. Належне функціо- нування підприємств виробничо-економічної регіональної інфраструктури має безпосередній взаємозв’язок із ефективністю використання майнових комплексів комунальної та спільної комунальної власності, адже значна їх кількість належить саме до цих форм власності.

Надаючи необхідні послуги основному виробництву, об’єкти виробничо-економічної інфраструктури підвищують його ефективність, тому виробнича діяльність цих об’єктів суттєво збільшує результат суспільного виробництва регіону загалом, забезпечує безперервність обо- роту всіх форм і частин сукупного регіонального продукту, сприяючи тим самим нормальному функціонуванню і поступальному розвитку базових секторів господарства, а також і самого інфраструктурного комплексу.

Економічна сутність регіональної виробничо-економічної інфраструктутури в економії досягається за рахунок концентрації допоміжних виробництв як у період їх будівництва, так і протягом їх функціонування. Тому особливо важливе значення цей підрозділ інфраструктури має також і для малого й середнього бізнесу, який економлячи на допоміжних виробництвах, має змогу підвищити конкурентоспроможність своєї продукції. Доступність виробничо-інфра- структурних об’єктів забезпечує необхідні умови організації будь-якої сфери підприємництва, тому це є вагомим фактором для підвищення рівня підприємницької активності в регіоні.

Наявність на території регіону розвиненої виробничо-економічної інфраструктури, що відповідає потребам основного виробництва, приводить до підвищення продуктивності праці останнього, пришвидшує оборот капіталу, а відтак сприяє підвищенню конкурентоспромож- ності регіону і рівня життя його населення.

Зарубіжні фахівці безпосередньо пов’язують рівень розвитку регіону (як і країни в цілому) з обсягом публічних інвестицій у розбудову електростанцій, автошляхів, аеропортів, каналізацій- них систем, міських комунікацій та інших об’єктів, необхідних для виробництва та розподілу товарів і послуг. Увагу вони звертають також на взаємозв’язок між станом розвитку інфра- структури, з одного боку, та динамікою приватних капіталовкладень, нормою прибутку приват- ного сектору і продуктивністю праці в усіх секторах економіки, з другого боку [2; 33].

Цікаво зазначити, що у середині 90-х рр. минулого століття групою експертів Світового банку за результатами дослідження економік країн, що розвиваються, було зроблено висновок, що приріст активів виробничо-економічної інфраструктури на 1% відповідає збільшенню ВВП теж на 1% по всіх країнах, що досліджувалися.

Натомість, аналіз нинішнього стану виробничо-економічної інфраструктури в регіонах України змушує зробити кілька невтішних висновків.

Високий рівень зношеності основних засобів багатьох інфраструктурних об’єктів є за- грозою для стабільного функціонування економіки та й національної безпеки країни в цілому. Рівень амортизації основних фондів у галузі виробництва та розподілу електроенергії, газу та води становить понад 60%, у зношеному та аварійному стані перебувають більш ніж третина водогонів та майже 43% водопровідних мереж [28]. Такий стан інфраструктурного сектору об’єк- тивно зумовлює низьку якість інфраструктурних послуг.

Стан інфраструктури газопостачання привернув увагу Євросоюзу, який вимагав від Ук- раїни вкласти 2,5 млрд дол. США у модернізацію газопроводів, одночасно підтримуючи аль- тернативні варіанти постачання газу.

*При тому, що територією України пролягають міжнародні та національні транс- портні коридори довжиною 5240 км, лише 375 км швидкісних автомобільних доріг відповідають усім міжнародним нормам. Рівень безпеки, показники якості та ефек-*

*тивності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного на- вантаження на довкілля не відповідають більшості вимог. Збитки від ДТП в Україні становлять від 1,4% до 3,5% ВВП. Існуюча сервісна інфраструктура на автошляхах за архітектурно-будівельними характеристиками, оснащенням, переліком і якістю послуг не може задовольнити сучасних потреб. Через недостатній обсяг фінансу- вання дорожнього господарства, використання застарілих технологій та матері- алів наявний стан доріг зумовлює низькі швидкості руху автотранспорту, знижує продуктивність транспорту і безпеку руху [37].*

Інфраструктурні проблеми в Україні вже звикли пояснювати гострим браком фінансуван- ня та неефективним використанням виділених коштів. Але з цим можна погодитися тільки частково. Проблема полягає і в тому, що структурні реформи в цьому секторі гальмуються, за цим показником Україна сьогодні відстає від інших країн з перехідною економікою.

Отже, низька якість виробничо-економічної інфраструктури призводить до додаткових непродуктивних витрат, що фактично гальмують зростання реального ВВП. Брак реформ пере- шкоджає регіональній інфраструктурі стати прозорим та ефективним бізнесом, привабливим для приватних інвесторів [28]. Зрозуміло, що без масштабних приватних інвестицій виробни- чо-економічна інфраструктура, як і інфраструктура регіону загалом, просто не зможе далі розвиватися. Одним з механізмів залучення таких інвестицій, апробований світовою практи- кою, є публічно-приватне партнерство.

Для вільного руху товарів і ресурсів на території регіону та, зрештою, ефективного функ- ціонування його економічної системи не менш важливим інфраструктурним підрозділом є *рин- ково-економічна інфраструктура*.

Поняття “ринок” сьогодні використовується у різних значеннях, але фахівці розуміють цей термін насамперед як категорію обміну та засіб взаємодії економічних суб’єктів, засно- ваній на ціновому чиннику та конкуренції. Це – особливий механізм координації економічних дій та відносин, а відтак – складно-структурна система. Як об’єктивно існуюча система, ринок повинен мати власну інфраструктуру. Ефективне функціонування сучасного ринку безпосеред- ньо залежить від постійно відтворюваного ринкового середовища, що забезпечується відповід- ною мережею об’єктів – ринковою інфраструктурою.

*До ринково-економічної інфраструктури регіону відносять комплекс інститутів, підприємств та організацій, які забезпечують нормальний режим безперебійного фун- кціонування ринку, ефективну взаємодію між основними його суб’єктами: продавця- ми і покупцями.*

**!**

Ринково-економічна інфраструктура являє собою сукупність організаційно-правових та економічних відносин, що зв’язує ці відносини при всьому їхньому різноманітті в цілісну сис- тему державних, приватних та суспільних інститутів і технічних засобів, які задовольняють інтереси та потреби суб’єктів ринкових відносин. Зрозуміло, що за специфікою своєї діяль- ності на території регіону такі служби зосереджені здебільшого в містах.

Ринково-економічна інфраструктура містить у собі розвинену мережу підприємств торгівлі, постачальницько-збутових організацій, ярмаркової діяльності, банків, різних видів бірж, страхо- вих, інвестиційних, лізингових компаній, мережу підприємств, що торгують позичковим капіта- лом, дилерських та брокерських контор, служби зайнятості, комерційну інформаційну мережу, консультаційних та маркетингових фірм, науково-дослідних організацій з вивчення ринку та підготовки відповідних фахівців та інших служб, що загалом забезпечують вільний рух (обіг) на ринку товарів, послуг, капіталу, грошей, цінних паперів, робочої сили тощо.

За функціональною ознакою у складі ринково-економічної інфраструктури регіону виді- ляють організаційно-технічний, фінансово-кредитний, регулятивний та науково-інформацій- ний підрозділи. Дуже важливим її підрозділом, особливо на даному етапі, є інфраструктура з розвитку підприємництва і малого бізнесу (бізнес-центри, бізнес-інкубатори, технопарки, різного роду регіональні та місцеві агентства з розвитку бізнесу, фонди підтримки підприємництва тощо).

У комплексі підрозділи ринкової інфраструктури регіону мають виконувати такі вагомі функції:

* технічне забезпечення та сприяння руху (реалізації) товарів та послуг;
* правовий, економічний, управлінський консалтинг, аутсорсинг;
* захист інтересів суб’єктів підприємництва та страховий захист підприємницької діяльності;
* забезпечення фінансово-кредитних відносин, руху інвестицій і капіталів;
* створення умов для ділових контактів підприємців;
* регулювання руху робочої сили;
* маркетингове, інформаційне та рекламне обслуговування ринку;
* підвищення оперативності та ефективності роботи суб’єктів регіональних ринків загалом. У більш практичному аспекті функції ринково-економічної інфраструктури регіону до- цільно представляти через зміст послуг, що надаються її об’єктами, адже основним продуктом ринкової інфраструктури є посередницька послуга, що надається як суб’єктам підприємницт- ва, так і домогосподарствам. У такому аспекті об’єкти ринково-економічної інфраструктури,

здійснюючи основні види своєї діяльності, виконують такі ринкові функції:

* доведення товару (послуги) до безпосереднього споживача: інститути інфраструктури допомагають товару знайти свого споживача. За маркетинговою концепцією важливо організува- ти виробництво продукції, але не менш важливим є забезпечення її швидкої, без зайвих витрат, тобто ефективної реалізації. Спеціалізація на таких посередницьких операціях дає змогу ско- ротити час на реалізацію, зменшити витрати обігу, прискорити оборот фондів підприємства та, що дуже важливо, ураховувати запити та вподобання споживачів;
* забезпечення зворотного зв’язку між виробництвом і споживанням: об’єкти ринкової інфраструктури відчувають на собі вплив як виробника (пропозиції), так і споживача (попиту). Аналізуючи просування того чи іншого товару на ринку, посередницькі інфраструктурні об’єк- ти виявляють та візуалізують тенденції, урахування яких дає можливість виробникові краще орієнтувати свій бізнес на інтереси споживачів;
* перерозподіл ресурсів між різними галузями та видами економічної діяльності та усереди- ні них: ця функція забезпечується як шляхом переорієнтації на випуск нової продукції, упро- вадження та просування інновацій, так і через обслуговування ринку цінних паперів, пере- міщення капіталів та робочої сили, чим підтримується необхідний рівень пропорційності та структурної збалансованості економіки регіону;
* акумуляція тимчасово вільних коштів, регулювання грошового обігу: банківські устано- ви та інші об’єкти кредитного підприємництва здійснюють мобілізацію вільних коштів насе- лення та підприємств, у результаті чого формується ринок грошей, розширюються інвестиційні пропозиції та можливості суб’єктів ринку, пришвидшується товарообмін. Крім того, через ставки банківського відсотка фінансово-кредитні установи можуть впливати на структуру інвестицій, пришвидшуючи або уповільнюючи темпи економічного зростання.

Очевидно, що виконання цих функцій об’єктами ринково-економічної інфраструктури робить її однією з базових складових економічної системи регіону. На жаль, сьогодні у вітчиз- няній практиці розвиток ринкової інфраструктури регіону відбувається здебільшого стихійно та лише частково відображає потреби становлення регіональних суб’єктів ринкових відносин.

#### Особливості функціонування об’єктів регіональної інфраструктури комунальної форми власності

На даному етапі в інфраструктурі будь-якого регіону, передусім у соціально-побутовому і со- ціально-духовному її підрозділах, більшість підприємств та організацій підпадає під поняття “кому- нальний сектор економіки”, основу правового режиму якого становить комунальна форма власності.

*Відповідно до п. 3 ст. 24 Господарського кодексу України суб’єктами господарюван- ня комунального сектору економіки є суб’єкти, що діють на основі лише комунальної власності, а також суб’єкти, у статутному фонді яких частка комунальної влас- ності перевищує п’ятдесят відсотків чи становить величину, яка забезпечує орга-*

*нам місцевого самоврядування право вирішального впливу на господарську діяльність цих суб’єктів [6].*

Тому інтегрованою ланкою організаційно-економічних відносин у регіональній інфра- структурі є комунальна форма власності. Це – один з чинників, що визначає особливості госпо- дарювання та системи управління у цій сфері.

Ідеться не тільки про майнові комплекси та об’єкти інфраструктури (як об’єкти нерухо- мості) з усіма відповідними майновими відносинами, а й про організаційно-правову форму діяльності інфраструктурних підприємств – комунальні унітарні підприємства, товариства за участю комунального майна та відповідні корпоративні права територіальних громад.

Незважаючи на існування права комунальної власності в новітній історії Україні протя- гом більш ніж двадцяти років, багато аспектів (нормативно-правовий, науково-методичний, організаційний, фінансово-економічний та інші) проблематики комунальної власності не ма- ють остаточного визначення як на законодавчому рівні, так і в практиці місцевого самовряду- вання і регіонального управління.

Певний період часу у вітчизняному нормативному полі та деяких наукових роботах термін “комунальна власність” зводився лише до визначення цієї форми власності як “власності адмiнiстративно-територiальних утворень”. В інших документах – обмежувалося розглядом комунальної власності тільки як “матеріальної основи місцевого господарства”. Комунальна власність визначалася лише як одна з форм державної власності.

Фактично до 1992 р. підприємства інфраструктури перебували у власності та підпорядку- ванні держави, що означало централізоване управління, розподіл бюджетних коштів на утриман- ня та дотації підприємствам, що надавали послуги за регульованими тарифами, централізовану політику щодо розвитку її підрозділів, єдині принципи планування та виділення фондів на онов- лення матеріально-технічної бази. Повноваження місцевих рад щодо управління підрозділами місцевих інфраструктур були обмежені та в їх розширенні практично не було потреби [12].

Починаючи з відомої постанови Кабінету Міністрів України від 5 листопада 1991 р.

№ 311 “Про розмежування державного майна України між загальнодержавною (республікан- ською) власністю і власністю адміністративно-територіальних одиниць (комунальною власністю)” в містах та регіонах України відбувається формування комунальної форми власності. При цьо- му слід відзначити, що першими та переважною більшістю передаються об’єкти соціальної інфраструктури.

Якщо в окремих галузях інфраструктури (торгівля, побутове обслуговування та інших) майже одночасно з передачею відбуваються процеси комерціалізації та приватизації, то різного роду об’єктивні обмеження та заборони до приватизації в житлово-комунальній сфері, у підроз- ділах соціально-духовної і виробничо-економічної інфраструктури певний час стримували де- монополізацію та залучення приватного сектору в цю сферу. І на сьогодні в цих підрозділах визначальною формою власності залишається комунальна.

Викладені обставини зумовлюють необхідність урахування особливостей управління об’єктами інфраструктури комунальної власності. Саме таким пояснюється посилення акцентів на ефективне використання майнових комплексів об’єктів територіальних громад та заходи щодо вдосконалення управління ними.

Відповідно до зазначеної постанови майно держава передавала областям в особі виконав- чих комітетів обласних Рад народних депутатів, а останні згідно із п. 3 постанови розмежовували майно між обласним, районним та місцевим рівнями за участю нижчестоящих Рад народних депутатів [12]. Тобто безпосередньо обласними радами визначалось яке майно закріплювати за обласним рівнем, а яке передавати на нижчий рівень адміністративно-територіального поділу. Фактично така політика держави у сфері формування майнового комплексу ставила первинні адміністративно-територіальні одиниці – села, селища, міста – у залежність від області, що традиційно відповідало “номенклатурній” моделі місцевого самоврядування, що розвивалась на той час.

Концептуальний етап у процесі становлення комунальної власності в Україні пов’язаний із прийняттям у 1996 р. Конституції України, яка закріпила статус комунальної власності як

складного конституційно-правового інституту, реалізація якого залежить від багатьох суб’єктів конституційного права: громадян, територіальної громади, органів місцевого самоврядування та депутатів місцевих рад, місцевих органів виконавчої влади та ін. Конституцією України:

* *по-перше,* сформовано конституційні основи існування комунальної власності в Україні. Стаття 142 (ч. І) Конституції визначає суб’єкт права комунальної власності – територіальна громада села, селища, міста, району в місті. Для задоволення своїх потреб громадяни можуть користуватися об’єктами права комунальної власності відповідно до закону (ст. 41 Конституції України);
* *по-друге,* змінено правовий статус комунальної власності, яка стала відокремленою від державної власності як юридично, так і економічно, тобто набула ознак самостійної форми власності.

До цього комунальна власність була лише підвидом державної. У багатьох нормативно- правових актах, у формах статистичної звітності так і зазначалося: “власність державна, у тому числі загальнодержавна та комунальна”. Довгий час (і навіть сьогодні у деяких регіонах) засно- вані на комунальній власності підприємства називалися державно-комунальними підприємства- ми (ДКП), що на сьогодні вже не допускається відповідно до Господарського кодексу України;

* *по-третє,* установлено, що право комунальної власності захищається державою на рівних умовах з правами власності інших суб’єктів: відповідно до ст. 13 Конституції усі суб’єкти права власності рівні перед законом;
* *по-четверте,* визначається “спільна комунальна власність”. Відповідно до ст. 142 тери- торіальні громади сіл, селищ і міст можуть об’єднувати на договірних засадах об’єкти кому- нальної власності, а також кошти бюджетів для виконання спільних проектів або для спільного фінансування (утримання) комунальних підприємств, організацій і установ, створювати для цього відповідні органи і служби [30].

Таким чином, тільки з прийняттям Конституції було фактично визнано правовий статус комунальної власності як юридично та економічно самостійної форми власності. Цей інститут набув не тільки юридичного визнання, а й певних гарантій реалізації.

*Комунальна власність – власність територіальної громади села (чи добровільного об’єднання у сільську громаду жителів кількох сіл, що мають єдиний адміністра- тивний центр), селища, міста, району в місті, а також спільна власність двох або більше територіальних громад.*

Наступним важливим кроком у формуванні комунальної власності стало прийняття у 1997 р. Закону України “Про місцеве самоврядування в Україні”, який і нині є одним з базових законо- давчих актів щодо комунальної власності. Цей Закон:

* дає визначення права комунальної власності;
* більш детально регламентує особливості його реалізації;
* установлює підстави для набуття права комунальної власності;
* визначає об’єкт права комунальної власності;
* урегульовує державні гарантії захисту права комунальної власності;
* окреслює права органів місцевого самоврядування щодо володіння, користування та розпорядження її об’єктами;
* визначає повноваження та функції органів місцевого самоврядування та їх виконавчих органів щодо управління цими об’єктами;
* установлює обмеження щодо раціонального й ефективного використання таких об’єктів [18].

*Відповідно до ст. 142 Конституції України суб’єктом права комунальної власності є територіальна громада.*

**!**

*Територіальна громада набуває та здійснює права і обов’язки суб’єкта права влас- ності безпосередньо, а також через відповідні органи місцевого самоврядування.*

*Згідно з п. 5 ст. 16 Закону України “Про місцеве самоврядування в Україні” від імені та в інтересах територіальних громад права суб’єкта комунальної власності здійсню- ють відповідні ради.*

Закон України “Про місцеве самоврядування в Україні”, з одного боку, відтворює поло- ження Конституції, а з другого – конкретизує та деталізує їх. Визначним з точки зору форму- вання та здійснення права комунальної власності в Україні є прикінцеві положення зазначено- го Закону, де передбачено, що подальше врегулювання правового режиму комунальної та спільної власності територіальних громад здійснюється шляхом прийняття окремого законодавчого акта про комунальну власність, якого і до цього часу не прийнято.

Відповідно до ст. 1 Закону України “Про місцеве самоврядування в Україні”:

*Право комунальної власності – право територіальної громади володіти, доцільно, економно, ефективно користуватися і розпоряджатися на свій розсуд і у своїх інте- ресах майном, що належить їй, як безпосередньо, так і через органи місцевого само- врядування [18].*

Таке визначення *права комунальної власності* розкриває не тільки економічний аспект цього поняття, а й юридичний – суспільні відносини, що виникають у процесі реалізації права комунальної власності.

Підставами виникнення права комунальної власності є передача майна та майнових прав територіальним громадам державою, іншими суб’єктами права власності, а також створення, придбання майна органами місцевого самоврядування в порядку, установленому законом.

Підставами припинення цього права є відчуження об’єктів права комунальної власності у встановленому законом порядку, загибель об’єкта, звернення стягнення на об’єкт права кому- нальної власності за зобов’язаннями власника, інші підстави, передбачені законодавством.

Згідно із Конституцією України, Господарським та Цивільним кодексами України, Зако- ном України “Про місцеве самоврядування в Україні” комунальна форма власності становить матеріальну і фінансову основу місцевого самоврядування. При цьому *об’єктом права кому- нальної власності* виступає: рухоме і нерухоме майно, доходи місцевих бюджетів, інші кошти, земля, природні ресурси, що є в комунальній власності територіальних громад сіл, селищ, міст, районів у містах, а також об’єкти їхньої спільної власності.

Для управління регіональною інфраструктурою (на рівні інфраструктури регіону) визна- чальне значення має інститут спільної комунальної власності.

Законом України “Про місцеве самоврядування в Україні” визначається, що майно, пере- дане державою до комунальної власності областей і районів або набуте на інших підставах у межах законодавства, є спільною власністю територіальних громад сіл, селиш та міст відповід- ного району та області. Управління таким майном здійснюють районні та обласні ради або уповноважені ними органи.

Отже, відповідно до Конституції України та Закону України “Про місцеве самоврядуван- ня в Україні” сьогодні не існує об’єктів комунальної власності області чи району, а є тільки об’єкти спільної комунальної власності територіальних громад відповідної області та відповід- ного району.

*Спільна комунальна власність може бути у двох формах:*

**!**

* + *перша: об’єднує ті об’єкти спільної власності громад, які необхідні для задоволен- ня спільних потреб територіальних громад і перебувають в управлінні обласних і районних рад (як правило, спільна сумісна власність);*
	+ *друга: виникає шляхом об’єднання територіальними громадами на договірних за- садах об’єктів комунальної власності для виконання спільних проектів, спільного фінансування, утримання та використання таких об’єктів (спільна часткова власність) [12].*

Спільна власність територіальних громад може бути як без визначення часток територі- альних громад (районна лікарня, обласний заклад культури тощо), так і з визначенням частки кожної з територіальних громад (будівництво нового підприємства, експлуатація гідроелектро- станції тощо). Юридично у першому випадку йтиметься про “спільну сумісну комунальну власність”, а у другому – про “спільну часткову комунальну власність”.

У регіональній інфраструктурі інститут спільної комунальної власності відіграє вагому роль:

* по-перше, у сфері стимулювання об’єднання зусиль громад, збільшення їх спромож- ності до самоврядування через об’єднання людського, соціально-інтелектуального, креативно- го та організаційного ресурсу;
* по-друге, у сфері концентрації матеріальних (майнових, фінансових тощо) ресурсів те- риторіальних громад, що забезпечує матеріальну достатність для реалізації спільних проектів з розв’язання спільних соціально-економічних проблем громад.

Тобто через відносини власності відбувається формування певного рівня, достатнього для вирішення місцевих питань спільними зусиллями, більш ефективно.

Існуюча на сьогодні система управління об’єктами комунальної власності та спільної влас- ності територіальних громад обумовлена:

1. чинним законодавством;
2. специфікою правового режиму комунальної власності;
3. функціональними особливостями господарювання у комунальному секторі економіки.
4. Законодавчими засадами системи управління об’єктами регіональної інфраструктури, що перебувають у комунальній або спільній комунальній власності на даному етапі, є:
* Конституція України (ст. 143 – територіальна громада безпосередньо або через утворені ними органи місцевого самоврядування управляє майном, що є в комунальній власності; за- тверджує програми соціально-економічного розвитку і контролює їх виконання; утворює, ре- організовує та ліквідовує комунальні підприємства, здійснює контроль за їхньою діяльністю; вирішує інші питання місцевого значення, віднесені законом до їхньої компетенції);
* Закон України “Про місцеве самоврядування в Україні” (зокрема ст. 29 “Повноваження щодо управління комунальною власністю” та інші);
* Господарський кодекс України;
* Цивільний кодекс України;
* Бюджетний кодекс України;
* пакет законодавчих актів, що врегульовують окремі питання, форми, повноваження, здійснення господарської діяльності тощо в системі управління комунальною власністю (гос- подарська діяльність, приватизація, оренда, концесія, лізинг, державно-приватне партнерство, фінансові питання, регіональне замовлення та багато інших).

За відсутності закону про комунальну власність, який, попри законодавчу вимогу, з 1997 р. не приймається, Господарський кодекс України – єдиний акт, що частково врегульовує поняття “комуналь- ний сектор”, “комунальне унітарне підприємство”, “корпоративні права територіальної громади”.

1. Специфіка правового режиму комунальної власності зумовлена самим змістом цієї форми власності (корпоративно-колективна власність певного соціуму) і полягає в певних раціональ- них обмеженнях щодо здійснення права комунальної власності.

Отже, об’єкти права комунальної власності повинні використовуватися виключно з ме- тою задоволення законних інтересів членів територіальних громад. Використання об’єктів права комунальної власності з метою отримання прибутку виправдане лише за умови підпорядкуван- ня цілей отримання прибутку задоволенню інтересів членів територіальних громад. Майнові операції, які здійснюються з об’єктами комунальної власності, не повинні послаблювати еко- номічних основ місцевого самоврядування, зменшувати обсяг та погіршувати умови надання послуг територіальній громаді. Вилучені у територіальної громади і передані іншим суб’єктам права власності такі об’єкти можуть виключно на підставі відповідного рішення місцевої ради чи уповноваженого нею органу, за винятком випадків, передбачених законодавством [41].

1. Природа комунальної господарської системи така ж, як і публічного сектору загалом: вільний ринок нездатний забезпечувати суспільство певними послугами. Цю прогалину запов- нюють ланки, якими традиційно опікується публічний та, зокрема, комунальний сектор, у чому і є його особливе призначення.

*Господарський кодекс України (ст. 24) встановлює, що управління у комунальному секторі здійснюється через систему організаційно-господарських повноважень те- риторіальних громад та органів місцевого самоврядування щодо суб’єктів цього сек- тору, які діють на основі права господарського відання або оперативного управління [6].*

**!**

Функціональні особливості господарювання в комунальному секторі економіки та його специфіка як об’єкта управління полягають у наступному: комунальна господарська система завжди виконує двоєдине завдання – з одного боку, це основа виконання функцій та повнова- жень органів місцевого самоврядування з надання громадських послуг, з другого – ці ж об’єкти мають функціонувати рентабельно й ефективно, створюючи доходи та фінансово-економічну основу місцевого самоврядування. Такі, часто взаємовиключні, завдання створюють необхідність комплексного підходу в системі управління комунальним сектором, що для управління регіо- нальною інфраструктурою в цілому створює певні обмеження.

Згідно із ст. 8 Господарського кодексу України органи місцевого самоврядування не є суб’єк- тами господарювання; їхня господарська компетенція реалізується від імені відповідної кому- нальної установи. Як вже відзначалось, у комунальному секторі економіки можуть діяти як господарські суб’єкти, засновані на основі лише комунальної власності (комунальні унітарні підприємства), так і суб’єкти, у статутному капіталі яких частка комунальної власності переви- щує 50% чи становить величину, яка забезпечує органам місцевого самоврядування право вирі- шального впливу на господарську діяльність цих суб’єктів.

*Комунальне унітарне підприємство – підприємство, що утворюється компетент- ним органом місцевого самоврядування в розпорядчому порядку на базі відокремле- ної частини комунальної власності й входить до сфери його управління [6].*

Відповідно до п. 3 ст. 78 Господарського кодексу України майно комунального унітарного підприємства перебуває в комунальній власності й закріплюється за таким підприємством на праві господарського відання (*комунальне комерційне підприємство*) або на праві оперативно- го управління (*комунальне некомерційне підприємство*).

*Корпоративні права територіальної громади – права територіальної громади, яка має частку в статутному фонді (майні) господарського товариства, що включаю- ть правомочності на участь цієї територіальної громади в управлінні господарським товариством, отримання певної частки прибутку дивідендів даного товариства та активів у разі ліквідації останнього відповідно до закону, а також інші правомоч- ності, передбачені законом та статутними документами господарського товари- ства [6].*

Управління корпоративними правами територіальних громад здійснюється відповідно до положень ст. 168 Господарського кодексу України, якщо інше не встановлено законом. Від імені територіальних громад їх корпоративні права здійснюються відповідними радами та уповнова- женими ними особами, які призначаються відповідною радою з числа працівників її виконав- чого органу або визначаються з числа бажаючих громадян та юридичних осіб за результатами проведення конкурсу.

Порядок визначення уповноваженої особи та умов здійснення нею корпоративних прав територіальної громади вирішується відповідною радою з урахуванням виду господарського товариства, сфери його діяльності, розміру частки майна, належного територіальній громаді у статутному фонді господарського товариства та інших обставин [6].

Реалізація територіальними громадами правомочності й функцій власника здійснюється відповідними органами місцевого самоврядування через використання таких повноважень:

* розробка і затвердження програм соціально-економічного розвитку відповідних тери- торіальних громад, місцевих бюджетів та звітів про їх виконання, місцевих проектів та про- грам з розвитку та модернізації комунального сектору економіки, зокрема й спільних проектів територіальних громад;
* створення, ліквідація, реорганізація підприємств, установ та організацій комунальної власності, здійснення функцій безпосереднього управління ними;
* розгляд проектів, планів підприємств і організацій, що діють на базі комунальної влас- ності відповідної територіальної громади (громад), здійснення контролю за їх виконанням;
* установлення порядку та здійснення контролю за використанням прибутків підприємств, установ та організацій комунальної власності відповідної територіальної громади (громад);
* обґрунтування та прийняття рішень щодо відчуження або передачу майна, майнових комплексів, у тому числі виробничо-господарського і соціального призначення;
* розробка і затвердження місцевих програм приватизації, переліку об’єктів комунальної власності, які не підлягають приватизації, порядку та умов приватизації комунальної власності;
* внесення пропозицій про передачу або продаж у комунальну власність відповідних те- риторіальних громад підприємств, установ та організацій, їхніх структурних підрозділів та інших об’єктів, що належать до державної та інших форм власності;
* передача іншим органам, зокрема відділам, управлінням виконавчого комітету відповідної ради повноважень щодо управління майном, що належить до комунальної власності даної те- риторіальної громади, визначення меж цих повноважень та умов їх здійснення тощо.

Таким чином, у регіональній інфраструктурі комунальне майно становить значну частку наявних виробничих потужностей, будівель, споруд та приміщень. Реалізація права комуналь- ної власності на об’єкти інфраструктури, можливість створення й управління діяльністю кому- нальних суб’єктів господарювання забезпечує матеріальну основу не тільки для забезпечення доступними послугами, а й для задоволення інтересів громад як рівноправних суб’єктів еконо- мічних (майнових, земельних, фінансових, товарно-грошових тощо) відносин.

При тому, що окремі комунальні підприємства перетворюються на повноцінних і успіш- них ринкових суб’єктів, значна їх частина залишається об’єктами суто “громадівського” при- значення, що відповідає природі комунальної власності. Така ситуація створює умови, коли громади і регіон загалом мають можливість проводити більш незалежну від держави економіч- ну й інфраструктурну політику. У період ринкових перетворень та економічної невизначеності це є важливим фактором.

Виключно через інститут комунальної власності громада та її представницький орган стає й суб’єктом ринкових механізмів (фінансово-кредитні, оренда, лізинг, концесія, застава, іпотека, державно-приватне партнерство тощо), необхідних для модернізації управління регіональною інфраструктурою. Раціональне управління комунальним майном на засадах зняття невиправда- них обмежень у доступі, мінімізації витрат для бізнесу, прозорості та конкурентності процедур користування майном дає змогу як стимулювати розвиток підприємництва, так і максимізувати вигоди для громад.

#### Роль державно-приватного партнерства в розвитку регіональної інфраструктури

Якісна, доступна та технічно розвинена регіональна інфраструктура є необхідною умо- вою підвищення сталості економіки та соціальної сфери регіону, забезпечення належного рівня розвитку територіальних громад. Визнання регіональною владою усієї серйозності своїх зав- дань з розвитку інфраструктури спонукають її до нових механізмів розв’язання проблем у цій сфері, у тому числі й за допомогою приватного сектору. Одним із поширених інструментів надання публічних послуг та управління державними (комунальними) активами у сфері інфра- структури в різних країнах світу стало публічно-приватне партнерство (ППП).

Сьогодні існує багато підходів до визначення ППП, а також версій його походження. При тому, що кожна країна може закріпити особливе бачення цього механізму у національному за- конодавстві, публічно-приватне партнерство та його основні принципи визначаються інститу- ціями світового значення, а також міжнародними організаціями, що спеціалізуються на ППП.

*У світовій практиці публічно-приватне партнерство – довготривалі контрактні відносини між публічним і приватним секторами, що передбачають реалізацію про- екту з новими інвестиціями приватного підрядника, переведенням ключових проект- них ризиків у приватний сектор, здійсненням платежів публічним сектором в обмін на виконану роботу, з метою надання послуги (управління активами), що традиційно забезпечується публічним сектором [29].*

На сьогодні сфера застосування ППП є різною в різних країнах. У країнах ЄС, наприклад, за 1990–2009 рр. загалом було укладено більше 1300 угод з ППП загальною вартістю більш ніж 250 млрд євро [42]. Публічно-приватні партнерства отримали найбільшого поширення у вели- ких інфраструктурних проектах (транспорт, енергетика, телекомунікації, водопостачання тощо), але довели свою застосовність й для окремих секторів соціальної сфери та інших сфер публіч- ної відповідальності [65].

В Україні з прийняттям у 2010 р. Закону України “Про державно-приватне партнерство” та пакету нормативно-правових актів, що забезпечують реалізацію положень цього Закону, відкриваються нові можливості залучення приватних інвестицій у розвиток інфраструктури.

*У світовій практиці застосовується узагальнюючий термін – “публічно-приватне партнерство”, в Україні ж Законом України “Про державно-приватне партнерство” визначено термін “державно-приватне партнерство” (ДПП).*

*Згідно із ст. 1 зазначеного Закону ДПП – це співробітництво між державою Украї- на, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних органів державної влади та органів місцевого самоврядування (державними парт- нерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами – підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору в порядку, установленому законодавством [26].*

Для того, щоб створити середовище, у якому потенціал публічно-приватного партнерства може бути використаним якнайповніше, важливо, щоб орган влади, який має намір започатку- вати партнерство, розумів справжні мотиви, що спонукають приватні структури до реалізації публічних проектів та сутність цього механізму [10].

*Правильне розуміння суті ППП – правильне застосування ППП-механізму, а відтак –*

**!**

*реалістичні та успішні ППП-проекти.*

*Інститут ППП не потрібно плутати з поняттями:*

* + *“міжсекторальне партнерство” (влада – бізнес – громадськість);*
	+ *“соціальне партнерство”;*
	+ *“соціально відповідальний бізнес”;*
	+ *“інвестиційний проект”;*
	+ *“концесія”;*
	+ *“приватизація”.*

Під час вживання терміна “міжсекторальне партнерство” (так званий “трикутник парт- нерства”) здебільшого розуміється постійний процес взаємодії влади, бізнесу, громадськості (різних зацікавлених сторін) з метою досягнення стабільності розвитку території (громади). За визначенням Світового банку таке партнерство – один з ключових інструментів досягнення місцевого економічного розвитку та економічного зростання, воно є обов’язковим під час роз- робки та реалізації місцевої стратегії. Потрібно звернути увагу, що у зарубіжних країнах для означення цього виду партнерства та створення відповідної місцевої інституції теж може вжи- ватися термін “публічно-приватне партнерство”.

Термін “соціальне партнерство” вживається для означення відносин між урядом (місце- вою владою), роботодавцями та профспілковими організаціями щодо регулювання питань у соціально-трудовій сфері.

Соціально відповідальний бізнес є ознакою сучасних тенденцій розвитку підприємницт- ва та його ставлення до соціально-економічних питань поза межами своєї основної діяльності. Соціально відповідальний бізнес може співпрацювати із публічним сектором, але така співпраця, як правило, має разовий та добровільний характер, не передбачає економічного механізму роз- поділу відповідальності та ризиків. Однак слід відзначити, що у реальному проекті ППП при- ватним партнером мають виступати саме соціально відповідальні бізнес-структури.

Звичайний інвестиційний проект може передбачати співфінансування (приватні інвес- тиції та бюджетні інвестиції публічного сектору), але механізм відшкодування витрат приват-

ного інвестора та використання майбутнього продукту такого інвестиційного проекту відрізня- ються від моделей ППП. Водночас реалізація публічно-приватних партнерств на практиці має характер інвестиційних проектів.

Концесія є найпоширенішою формою партнерств, застосовується у багатьох країнах ба- гато років. Однак, крім неї, існують й інші організаційно-правові форми організації партнерств. Тобто поняття “публічно-приватне партнерство” є ширшим, ніж поняття “концесія”. Таким чином, сформулюємо основні відмінності механізму публічно-приватного партнерства, що відрізняють його від інших видів співпраці влади з бізнесом та громадою.

Механізм ППП часто розглядають як альтернативу повній (матеріальній) приватизації. Дійсно, хоча в окремих моделях ППП і може бути присутня часткова приватизація, об’єкт (по- слуга) не відчужується на користь приватного оператора. ППП є проміжним поняттям між роз- в’язанням проблеми публічним сектором у традиційний спосіб (виконанням певного завдання власними зусиллями) та повною приватизацією.

Таким чином, слід розуміти, що публічно-приватне партнерство має власні змістові відмінності, що робить його особливим інститутом співпраці влади і бізнесу та потребує вста- новлення власного сектору норм, правил і регуляторів [29].

*Ключові відмінності ППП:*

* 1. *мета – надання послуги, що традиційно надається публічним сектором (держа- вою/регіональною або місцевою владою), тобто ППП пов’язане тільки із сферою компетенції публічного сектору;*
	2. *обов’язкові юридично оформлені договірні відносини між партнерами та проект- на основа реалізації;*
	3. *довготривалість та економічний механізм договірних відносин;*
	4. *особлива процедура ідентифікації та розробки проекту;*
	5. *реалізація проекту передбачає інвестиції приватного підрядника (гроші, техноло- гія, досвід/час, репутація тощо) та переведення на нього окремих ключових ризиків;*
	6. *платежі здійснюються публічним сектором в обмін на фактично надані послуги;*
	7. *якість послуг у результаті ППП-проекту та ефективність їх надання мають бути вищими порівняно із традиційним способом їх надання.*

Застосування ППП дало вигоди у сфері розвитку інфраструктури у всьому світі, хоча його концепція не є остаточно сформованою. Ідея партнерства пройшла довгий процес еволюції, який розпочався більш ніж 40 років назад, прийнявши форму інвестиційних вкладів приватно- го сектору на розбудову й експлуатацію водопровідно-каналізаційної структури у Франції. Роз- виток ідеї публічно-приватного підприємства найшвидше відбувся у Великій Британії, де про- цеси приватизації створили передумови для складних механізмів надання соціальних послуг через приватні інституції. Поряд з Австралією (зокрема штатом Вікторія), Велика Британія є країною, де активно використовується інструмент ППП. Починаючи з початку 1990-х рр. ХХ ст., коли стала впроваджуватися “приватна фінансова ініціатива”, в Об’єднаному Королівстві було затверджено близько 600 проектів ППП, на частку яких припадає 15% загального обсягу капі- тальних інвестицій публічного сектору [10].

В ЄС за 1990–2009 рр. загалом було укладено більше 1,3 тис. угод з публічно-приватного партнерства загальною вартістю більш ніж 250 млрд євро [42]. Публічно-приватні партнерства отримали найбільшого поширення у великих інфраструктурних проектах (транспортна мере- жа, енергетика, телекомунікації, водопостачання тощо), але довели свою застосовність й для окремих секторів соціальної інфраструктури та інших сфер публічної відповідальності. Меха- нізми ППП впроваджуються все більше, і це обумовлено тим, що публічний сектор все більше визнає переваги такої співпраці.

Законодавство України (зокрема ст. 4 Закону України “Про державно-приватне партнерство”) з метою ефективного використання державних ресурсів і спрямування їх на розв’язання найбільш гос- трих проблем визначає сфери діяльності, які є пріоритетними для впровадження та реалізації ДПП:

* пошук, розвідка родовищ корисних копалин та їх видобування;
* машинобудування;
* виробництво, транспортування, постачання тепла та розподіл і постачання природного газу;
* будівництво та/або експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури;
* збір, очищення та розподілення води;
* функціонування зрошувальних і осушувальних систем;
* оброблення відходів; виробництво, розподілення та постачання електричної енергії;
* охорона здоров’я;
* туризм, відпочинок, рекреація, культура та спорт;
* управління нерухомістю.

Як бачимо, більшість з перелічених законодавцем пріоритетних сфер для розвитку дер- жавно-приватного партнерства належать до регіональної або місцевої інфраструктури.

У цих та інших сферах реалізація ДПП передбачає здійснення однієї чи кількох таких функцій: проектування; фінансування; будівництво; відновлення (реконструкція, модернізація); експлуатація; пошук; обслуговування, а також інших функцій, пов’язаних з виконанням дого- ворів, укладених у рамках ДПП.

*Державно-приватне партнерство в Україні здійснюється на основі таких принципів:*

**!**

* + *рівність перед законом державних та приватних партнерів;*
	+ *заборона будь-якої дискримінації прав державних і приватних партнерів;*
	+ *узгодження інтересів державних та приватних партнерів з метою отримання взаємної вигоди;*
	+ *незмінність протягом строку дії договору ДПП, цільового призначення та форми власності об’єктів, що перебувають у державній або комунальній власності чи на- лежать АРК, переданих приватному партнеру;*
	+ *визнання державними та приватними партнерами прав і обов’язків, передбачених законодавством України та визначених умовами договору, укладеного в рамках ДПП;*
	+ *справедливий розподіл між державним та приватним партнерами ризиків, пов’я- заних з виконанням договорів, укладених у рамках ДПП;*
	+ *визначення приватного партнера на конкурсних засадах, крім випадків, установле- них законом [26].*

У різних країнах існує доволі широкий спектр форм реалізації ППП. У деяких країнах по- няття ППП співвідноситься виключно з концесією, в інших – передбачає будь-яку форму аутсор- сингу та спільних підприємств, створених публічним та приватним секторами. Загалом у світовій практиці залежно від сфери, мети та предмета ППП застосовуються такі форми контрактів:

* БЕП (будівництво – експлуатація – передача) та модифікації цієї моделі (будівництво – володіння – експлуатація; будівництво – володіння – експлуатація – передача; проектування – будівництво – фінансування – експлуатація тощо);
* ПФІ (приватна фінансова ініціатива);
* концесія;
* оренда/лізинг;
* контракти на обслуговування або надання послуг (аутсорсинг);
* контракти на управління, про спільну діяльність;
* інші.

За схемою БЕП приватний оператор експлуатує збудований об’єкт (як правило 10–20 та більше років), після чого усі права (або право власності на активи) передаються публічному сектору. За контрактом БЕП (будівництво–володіння–експлуатація) замовник виплачує ціну – компенсацію витрат на будівництво та експлуатацію плюс забезпечення “розумного” прибутку. Залишкові активи безстроково залишаються приватному партнеру після закінчення контракту. Усі варіанти моделі БЕП супроводжуються угодою щодо розподілу доходів проекту.

За висновками експертів з Міжнародного валютного фонду, незважаючи на різноманітність форм ППП, більш поширеним типом партнерства є схема “design–build–nance–operate” (DBFO), тобто “проектування – будівництво – фінансування – експлуатація” приватним партнером [10].

*Модель “ПФІ”* – поширена форма організації ППП в інфраструктурних проектах (будів- ництво шкіл, лікарень, громадських будівель, утримання доріг тощо) країн Європи, передусім, у Великій Британії. По суті – це контракт типу БЕП, де публічний сектор несе майже усі ризики попиту. Приватний партнер отримує від публічного сектору (замовника) одноразову “унітарну” оплату “оплату за готовність” в обмін на те, що новий об’єкт буде працездатним протягом усьо- го терміну контракту (часто це 20 та більше років) [43].

У разі *концесії* головною перевагою є те, що, при не змінності права власності на активи, приватному партнерові передається повна системна відповідальність за комерційну експлуата- цію, обслуговування, відновлення, ремонт та модернізацію послуг (можливо увесь життєвий цикл об’єкта), що створює стимули та “масштаб” для ефективної роботи.

Концесійні договори у багатьох країнах є найпоширенішою формою ДПП. Концесійне законодавство існує у понад 120 країнах світу з різним суспільним і державним устроєм. Спектр об’єктів, збудованих у рамках концесійних угод, надзвичайно широкий: від грандіозного про- екту століття “Євротунель” вартістю 15 млрд дол. США до контрактів муніципальних органів влади у сфері дозвілля і відпочинку вартістю в кілька тисяч доларів. Більше всього концесійних проектів реалізується у сферах водопостачання і каналізації, газового і електро-енергетичного господарства, автодоріг та залізниць, міського будівництва, лісового господарства, розробки надр [38].

Водночас концесія як форма контракту ППП постійно вдосконалюється й видозмінюється залежно від сфери застосування та різних національних особливостей. Наприклад, у Мексиці концесія у сфері будівництва та утримання доріг спочатку передбачала найкоротший термін – 8–15 років. Проте перший досвід упровадження концесій виявив нежиттєздатність цього терміна та основних позицій концесії (висока плата та недостатній попит на платні дороги при одно- часному скупченні транспорту на безплатних дорогах), що призвело до перевитрат приватного підрядника (концесіонера) та не виправдало очікувань публічного сектору. У результаті кон- цесії були переглянуті у бік подовження терміну контракту на 30-річний період.

*Концесія – надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим орга- ном виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (суб’єкта підприємницької діяльності) права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об’єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб’єк- том підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов’язань зі створення (будівництва) та (або) управлінню (експлуатації) об’єктом концесії, майнової відпо- відальності та можливого підприємницького ризику [16].*

В Україні перший досвід концесії у сфері будівництва автошляхів виявився не життєздат- ним. Незважаючи на те, що за оцінками європейських експертів, Закон України “Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг” є одним з найкращих в Європі, на сьо- годні в Україні немає жодного діючого концесійного договору в цій сфері. А два договори кон- цесії на будівництво автомобільних доріг Львів–Краковець та Львів–Броди можуть, на жаль, слугувати прикладом того, як не потрібно робити концесії.

В інших сферах діяльності, незважаючи на окремі позитивні приклади (комплекс об’єктів торгівлі м. Коростень, теплопостачання – ТОВ “Артемівськ-Енергія”, водопостачання – “Лу- ганськвода”), використання концесії на даному етапі залишається теж досить обмеженим. При цьому створена в Україні законодавча база в цілому забезпечує регламентування та регулюван- ня концесійної діяльності [29].

Концесійна діяльність в Україні охоплює сфери господарської діяльності, що мають сус- пільно важливе соціально-економічне значення (водопостачання, водовідведення, послуги жит- лово-експлуатаційної сфери, охорони здоров’я, об’єктів туристичної індустрії тощо) та в які держава (орган місцевого самоврядування) зацікавлені залучити приватний капітал.

Відповідно до законодавства концесієдавець – це орган виконавчої влади або відповід- ний орган місцевого самоврядування, уповноважений, відповідно, Кабінетом Міністрів Ук- раїни чи органами місцевого самоврядування на укладення концесійного договору, концесіо-

нер – суб’єкт підприємницької діяльності, який на підставі концесійного договору отримав право концесії.

*Концесійний договір – договір, відповідно до якого уповноважений орган виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування (концесієдавець) надає на платній та стро- ковій основі суб’єктові підприємницької діяльності (концесіонеру) право створити (побудувати) об’єкт концесії чи суттєво його поліпшити та (або) здійснювати його управління (експлуатацію) відповідно до законодавства з метою задоволення гро- мадських потреб [16].*

*Для підготовки концесійного договору використовується форма Типового концесій- ного договору, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2000 р. № 643. У концесійний договір концесієдавець може включити додаткові (особ- ливі) умови щодо об’єкта концесії та її здійснення. Термін концесійного договору (термін концесії) – не менше 10 та не більше 50 років. Концесійний договір підлягає державній реєстрації.*

*Об’єктами права державної та комунальної власності, які надаються у концесію, є:*

**!**

* + *майно підприємств, які є цілісними майновими комплексами або системою цілісних майнових комплексів;*
	+ *об’єкти незавершеного будівництва та законсервовані об’єкти, які можуть бути добудовані з метою використання їх для надання послуг;*
	+ *спеціально збудовані об’єкти відповідно до умов концесійного договору.*

*Якщо для здійснення концесійної діяльності необхідні земельні ділянки, вони надають- ся в користування концесіонеру на умовах оренди на термін дії концесійного договору. Об’єкти права державної чи комунальної власності, надані у концесію, не підляга- ють приватизації протягом дії концесійного договору. У разі прийняття після завер- шення строку дії концесійного договору рішення про приватизацію майна об’єкта концесії, у колишнього концесіонера виникає право на викуп цього майна згідно з умо- вами приватизації, якщо у зв’язку з виконанням умов договору концесії це майно було створено концесіонером або здійснено його поліпшення вартістю не менш як 25% вартості майна на момент приватизації [16].*

Концесієдавець приймає рішення про надання концесії та укладення договору за резуль- татами концесійного конкурсу, процедура підготовки та проведення якого визначена Положен- ням про проведення концесійного конкурсу та укладення концесійних договорів на об’єкти права державної і комунальної власності, які надаються в концесію, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2000 р. № 642.

*Оренда/лізинг.* Механізми оренди та лізингу не так поширені в міжнародній практиці здійснення ППП, як концесії, але теж застосовуються. За угодою довгострокової оренди при- ватний сектор “бере в оренду” (тимчасове користування) у публічного сектору підприємство (об’єкт) з метою його комерційної експлуатації, перебираючи на себе також функції управлін- ня, капіталовкладення на модернізацію, відповідальність за всіх працюючих.

Право власності на активи, пов’язані з інфраструктурою, переданою в оренду і надалі залишається у публічного сектору, який у світовій практиці часто вдається до створення держав- ної холдингової компанії інфраструктурних активів (загальне планування розширення мережі, загальний нагляд та контроль якості робіт) [43]. У сфері ППП в окремих країнах застосовується також “зворотна” оренда, коли публічний сектор бере в довгострокову оренду об’єкт, збудова- ний приватним підрядником.

*Орендою є засноване на договорі строкове платне користування майном, необхід- ним орендареві для здійснення підприємницької та іншої діяльності. Об’єктом орен- ди можуть бути:*

* + *цілісні майнові комплекси підприємств, їх структурних підрозділів (філій, цехів, дільниць). При цьому грошові кошти та цінні папери, з урахуванням дебіторської та*

*кредиторської заборгованості, орендодавець надає орендареві на умовах кредиту за ставкою рефінансування Національного банку України, а інші оборотні матеріальні засоби викуповуються орендарем;*

* + *нерухоме майно (будівля споруди, приміщення) та інше окреме індивідуально визна- чене майно підприємств;*
	+ *майно, що не увійшло до статутних фондів господарських товариств, створених у процесі приватизації [21].*

Питання орендних відносин в Україні врегульовані Цивільним та Господарським кодек- сами України, Законом України “Про оренду державного та комунального майна” від 10 квітня 1992 р. № 2269-ХІІ, постановами Кабінету Міністрів України, а також рішеннями органів місце- вого самоврядування.

Питання встановлення орендної плати визначає ст. 19 Закону України “Про оренду дер- жавного та комунального майна”. Відповідно до п. 2 цієї статті органи місцевого самовряду- вання самостійно визначають методики розрахунку ставок та порядку використання орендної плати за оренду комунального майна. Орендна плата вноситься незалежно від наслідків госпо- дарської діяльності. Річна орендна плата за користування цілісним майновим комплексом підприємства не може перевищувати 10% вартості орендованого майна.

Орендарям збиткових підприємств, а також об’єктів, що мають важливе соціальне зна- чення, орендодавець може надати пільги щодо орендної плати. Порядок визначення таких підприємств, а також умови надання пільг установлюються Кабінетом Міністрів України – для підприємств державної форми власності, органами місцевого самоврядування – для підприємств комунальної форми власності. Ці положення можуть бути використані й у проектах ДПП, од- нак слід зазначити, що для орендних відносин у рамках ДПП в цілому потрібний додатковий аналіз, обґрунтування та процедури.

Належного досвіду орендних угод за механізмом ППП в Україні поки що не існує. Угоди у сфері водопостачання (Донецьк, Львів, Луцьк, Запоріжжя), які наводяться як типові прикла- ди не відповідають світовим стандартам, оскільки підписані між відповідними компетентними місцевими радами та компаніями, утвореними колишніми комунальними унітарними підприємствами [8; 29; 43].

*Лізинг* – у своїй найпростішій формі є одним із способів альтернативного фінансування. Це – трансакція, у якій одна сторона (лізингодавець) передає або зобов’язується передати іншій стороні (лізингоодержувачу) майно, що належить їй, на певних умовах і за певну плату.

Із юридичної точки зору лізинг – це вид цивільно-правових відносин, що виникають унас- лідок укладання лізингового договору. За таким договором лізингодавець зобов’язується набу- ти у власність річ у продавця (постачальника) відповідно до встановлених лізингоодержувачем специфікацій та умов і передати її у користування лізингоодержувачу на визначений строк не менше одного року за встановлену плату (лізинговий платіж) [29].

Предметом договору лізингу може бути не споживна річ, визначена індивідуальними оз- наками та віднесена відповідно до законодавства до основних фондів. Не можуть бути предме- том лізингу земельні ділянки та інші природні об’єкти, єдині майнові комплекси підприємств та їх відокремлені структурні підрозділи (філії, цехи, дільниці).

Майно, що перебуває в державній або комунальній власності та щодо якого відсутня за- борона передачі в користування та/або володіння, може бути передано в лізинг у законодавчо встановленому порядку.

Загалом вітчизняне законодавство у сфері лізингу, незважаючи на прогресивний характер Закону України “Про фінансовий лізинг”, є невпорядкованим (навіть у сфері визначення пред- метних термінів і понять), містить дискримінаційний характер оподаткування.

*Контракт на обслуговування* – це угода з юридичними обов’язками публічного та приват- ного партнерів на виконання, як правило, не ключових робіт (послуг з прибирання, виставлення рахунків, збирання платежів, охорона об’єктів тощо). На місцевому рівні від імені публічного партнера такі контракти укладаються як органом місцевого самоврядування (муніципалітетом), так і окремими комунальними (муніципальними) підприємствами. Контракт має здебільшого

короткостроковий термін (укладається на два–три роки). Основною метою цієї форми є – підви- щення ефективності та надійності надання публічних послуг.

Контракт на обслуговування не вимагає від приватного підрядника значних інвестицій. Однак досвід поширення контрактів виявив необхідність урегулювання соціально-трудових питань, оскільки поширення цієї форми публічно-приватного партнерства часто призводить до перетікання робочих місць з публічного сектору до приватного. Як вид делегованого управлін- ня контракти на обслуговування (надання послуг) активно застосовуються в Україні (будівельні підряди, утилізація побутових відходів, приватні перевізники тощо) [29; 43].

*Контракт на управління* передбачає передачу відповідальності за управління державним (муніципальним) об’єктом приватному оператору. Як форма ППП контракти отримали поши- рення там, де потрібен “операційний управлінський досвід”, де метою залучення приватного сектору є покращання планування робіт, зменшення витрат та втрат, підвищення окупності об’єкта (наприклад мережа водопостачання). Право власності залишається за публічним секто- ром, а процес прийняття рішень у сфері оперативного управління передається приватному. Як правило, контракт на управління містить чіткі фінансові стимули щодо підвищення показників діяльності об’єкта (наприклад зменшення обсягу не облікованої води до визначеного рівня). Такі стимули разом із фіксованою ставкою оплати за управління складають компенсацію при- ватного оператора [43].

В Україні ця форма не поширена через низку причин: незначний термін законодавчих підстав, відсутність вітчизняних компаній, здатних та бажаючих конкурувати з комунальними (держав- ними) підприємствами, відсутність розуміння публічними органами цінності управлінських умінь та управлінського консалтингу (головним у механізмі ДПП вбачається надходження інвестицій). Договори управління майном як форма правовідносин регулюються Цивільним кодексом України. За таким договором одна сторона (установник управління) передає другій стороні (управителеві) на певний строк майно в управління, а друга сторона зобов’язується за плату здійснювати від свого імені управління цим майном в інтересах установника управління або вказаної ним особи (вигодонабувача). Предметом договору управління майном може бути підприємство як єдиний майновий комплекс, нерухома річ, цінні папери, майнові права та інше майно. Майно, передане в управління, має бути відокремлене від іншого майна установника

управління та від майна управителя.

*Договір про спільну діяльність* згідно із ст. 5 Закону України “Про державно-приватне партнерство” є однією з основних форм договорів ДПП в Україні. Укладання таких договорів регулюється Цивільним кодексом України (глава 77), але для потреб ДПП окремі їх положення (в межах законодавства) можуть бути деталізовані.

Зокрема Цивільний кодекс України визначає, що спільна діяльність може відбуватись у двох формах: на основі об’єднання вкладів учасників (створюється просте товариство) або без утворення такого. Другу форму спільної діяльності (яка може бути цікавою обом сторонам ДПП) вітчизняним законодавством врегульовано щонайменше. Зміст договору простого товариства, права та обов’язки його учасників врегульовано статтями 1130–1141 та іншими Цивільного кодексу України [63].

За договором про спільну діяльність сторони (учасники) зобов’язуються спільно діяти для досягнення певної мети, що не суперечить закону. Умови договору, у тому числі ведення спільних справ та координація спільних дій, правовий статус виділеного для спільної діяль- ності майна, покриття витрат та збитків, участь у результатах спільних дій, установлюється за домовленістю сторін.

Таким чином, розвиток ДПП у різних сферах інфраструктурних послуг обумовив виокрем- лення цілої низки організаційних форм партнерства та їх комбінацій. В Україні усі з наведених форм теоретично застосовні, але для їх практичного впровадження існує низка перешкод. При цьому форми здійснення ДПП у вітчизняних умовах визначені на законодавчому рівні.

*В Україні форми здійснення державно-приватного партнерства встановлені ст. 5 Закону України “Про державно-приватне партнерство”. У рамках здійснення ДПП можуть укладатися договори про: концесію; спільну діяльність; розподіл продукції та інші договори.*

**!**

*Вид договору, що укладається в рамках ДПП, визначається органом, який приймає рішення про здійснення ДПП. Істотні умови таких договорів мають відповідати вимогам законодавства України [26].*

Слід нагадати, що звичайний договір набуває ознак державно-приватного партнерства тільки якщо це спосіб організації відносин та господарських зв’язків між державним та приват- ним партнерами для виконання суспільно важливого завдання. Такі відносини мають довго- строковий, але обмежений у часі (тимчасовий) характер – на визначений термін реалізації проек- ту. У кожному договорі ДПП передбачаються умови припинення, подовження таких відносин або ж зміна їх організаційної форми в процесі життєвого циклу проекту в рамках ДПП.

У світовій практиці будь-яка модель публічно-приватного партнерства реалізовується на проектній основі. Це є складним організаційним процесом, тому можна говорити про “особли- вий проектний цикл публічно-приватних партнерств як складних багатомірних проектів”. За рахунок логічної завершеності концепції життєвого циклу проекту досягається оптимізація виконання певного державного завдання через цілісний підхід до планування, будівництва, функціонування, використання інфраструктурного об’єкта чи іншого предмета організації парт- нерства [29; 39; 55; 59].

З прийняттям Закону України “Про державно-приватне партнерство” у вітчизняній прак- тиці теж застосовується особливий вид проектів – “проект у рамках державно-приватного парт- нерства”. До такого проекту встановлено низку вимог, які в цілому надають йому характер особливо складного комплексного проекту із високим рівнем ризиків.

Управління таким проектом на практиці відбувається на основі дотримання усіх класич- них вимог методики проектного менеджменту. Однак, як особливий вид проекту, проект у рам- ках ДПП потребує певних додаткових методичних процедур і рішень на стадії ідентифікації та розробки, а також організаційних кроків на стадії ухвалення, реалізації та закриття проекту.

Вивчення вітчизняного законодавства у сфері державно-приватного партнерства дає підста- ви вважати, що в Україні на даному етапі алгоритм (процес) організації ДПП установлений тільки загальним чином. Його деталізація та особливі вимоги визначаються державним парт- нером залежно від сфери та можливої форми ДПП, або державним партнером та ініціатором створення ДПП спільно.

*Законом України “Про державно-приватне партнерство” до розробки та реалізації проекту в рамках ДПП установлено такі особливі вимоги:*

**!**

* + *забезпечення вищих техніко-економічних показників ефективності діяльності, ніж у разі здійснення такої діяльності традиційно публічним сектором без залучення приватного партнера;*
	+ *довготривалість відносин (термін проекту в рамках ДПП не може бути меншим ніж п’ять років та більшим за 50 років);*
	+ *передача приватному партнерові частини ризиків зі здійснення ДПП та ефектив- ний розподіл усіх ризиків проекту між партнерами;*
	+ *визначення приватного партнера тільки на конкурсній основі та внесення приватним партнером інвестицій в об’єкт партнерства із джерел, не заборонених законодавством;*
	+ *узгодження інтересів державних та приватних партнерів з метою отримання взаємної вигоди;*
	+ *незмінність протягом строку дії договору ДПП цільового призначення та форми власності об’єктів, переданих приватному партнерові та інші [26].*

Ґрунтуючись на таких положеннях та спираючись на норми чинного законодавства Ук- раїни, пропонується представити процес організації (створення) державно-приватного парт- нерства та реалізації відповідного проекту у вигляді послідовності таких етапів:

* визначення потреби в ДПП;
* експертиза проектних пропозицій ДПП;
* конкурс з визначення приватного партнера ДПП;
* структурування проекту в рамках ДПП та укладення договорів;
* управління договором у рамках здійснення ДПП [29].

*Перший етап організації ДПП – визначення потреби в ДПП* – дуже важливий з огляду на перспективу та реалістичність державно-приватного партнерства загалом. На цьому етапі прово- диться аналіз ринків інфраструктури і послуг, їх прогнозування на перспективу, оцінка можливо- стей щодо ДПП: визначення потреби в ДПП-проектах, окреслення особливих умов його здійснення тощо, а також оприлюднення пропозицій та основних параметрів можливих ДПП-проектів. Пер- винне структурування проекту в рамках ДПП має, зокрема, містити оцінку потреб, перелік ри- зиків, аналіз перешкод та застережень залучення приватного оператора до публічних послуг, ос- новні компоненти та фінансову модель партнерства, очікування від реалізації проекту тощо.

*На другому етапі процесу створення ДПП – експертиза проектних пропозицій ДПП –* здійснюється вивчення, експертиза та погодження проектних пропозицій приватних операторів у межах установленої чинним законодавством процедури аналізу соціально-економічної ефек- тивності ДПП, основні положення якої встановлені Порядком проведення аналізу ефектив- ності здійснення ДПП, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 11 квітня 2011 р. № 384, Формою техніко-економічного обґрунтування здійснення ДПП та Методикою проведення аналізу ефективності здійснення ДПП, затвердженими наказом Міністерства еко- номічного розвитку і торгівлі України “Деякі питання проведення аналізу ефективності здійснен- ня державно-приватного партнерства” від 27 лютого 2012 р. № 255 (зареєстровано в Міністерстві юстиції України 15 березня 2012 р. за № 399/20712).

*Згідно із ст. 11 Закону України “Про державно-приватне партнерство” аналіз ефек- тивності здійснення ДПП проводяться шляхом:*

**!**

* + *детального обґрунтування соціально-економічних та екологічних наслідків здійснен- ня ДПП;*
	+ *порівняння основних показників реалізації проекту (рентабельності, рівня витрат, якості послуг тощо) із залученням приватного партнера та без такого залучення;*
	+ *виявлення видів ризиків здійснення ДПП, їх оцінки та визначення форми управління ризиками, що здійснюється відповідно до методики, затвердженої Кабінетом Міністрів України;*
	+ *визначення форми реалізації ДПП.*

*Третій етап – конкурс з визначення приватного партнера ДПП –* стосується конкурсної процедури (підготовка, організація та проведення конкурсу) відбору проектних пропозицій та визначення переможця конкурсу – майбутнього приватного партнера у здійсненні ДПП. Постано- вою Кабінету Міністрів України “Деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства” від 11 квітня 2011 р. № 384 затверджено Порядок проведення конкурсу із визна- чення приватного партнера.

*На четвертому етапі – структурування проекту в рамках ДПП та укладення договорів –* обов’язковим є уточнення та деталізація умов проекту з переможцем конкурсу, формулювання вимог до майбутнього продукту проекту та його експлуатації. Узгоджується остаточна структу- ра проекту в рамках ДПП та укладаються відповідні договори у рамках здійснення державно- приватного партнерства (установчий, щодо системи фінансування та доходів, надання держав- ної підтримки та інші договори).

*П’ятий етап – управління договором у рамках здійснення ДПП* – це безпосередньо реалі- зація проекту із відповідною системою управління проектом, моніторингу, оцінки та звітування, забезпечення життєздатності продукту проекту. У разі потреби (для складних інфраструктур- них проектів) передбачається окрема експлуатаційна фаза проекту в рамках ДПП. Слід зазна- чити, що постановою Кабінету Міністрів України від 9 лютого 2011 р. № 81 затверджено фор- му звіту про виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, що містить комплекс показників, які дають змогу з’ясувати наскільки хід реалізації проекту відпо- відає запланованим індикаторам результативності та використання ресурсів.

Загалом, слід зазначити, що встановлені організаційні засади створення ДПП спрямовані на наближення до міжнародних стандартів у цій сфері, ураховують позитивний зарубіжний досвід, хоча і не є поки що апробованими у вітчизняних умовах.

Отже, на регіональному рівні в інфраструктурних ланках ДПП як механізм означатиме новаторські форми впровадження приватної власності до комунального сектору економіки, матиме довгостроковий характер.

По-перше, йдеться про реформування публічного сектору з постачальника об’єктів на постачальника послуг, на виконавця очікувань громади. Звільнення громади від будівництва об’єктів звільняє самоврядування від фінансових зобов’язань, чим досягається економія в бюд- жеті і зменшення витрат на нові інвестиції.

По-друге, відбувається впровадження у сферу публічних послуг інновацій та технічної довершеності, характерної для бізнесу, адже комунальні об’єкти часто є технічно відсталими. Крім того, пришвидшується впровадження нових видів послуг, оскільки приватний суб’єкт завж- ди діє швидше.

По-третє, змінюється роль приватного капіталу, який вже є не просто елементом інвес- тицій, а й бере участь у постачанні послуг для громади, при чому достатньо довгий час. У сфері надання публічних послуг розвивається конкуренція приватного капіталу, розширюється палітра інструментів і джерел фінансування розвитку громади загалом, відбувається розбудова довіри між публічним і приватним сектором та прозорість їхніх відносин.

Таким чином, як свідчить світовий досвід, одним із надійних варіантів відповіді на про- блеми регіональної (місцевої) інфраструктури, особливо щодо неекономічних, недоступних або ненадійних послуг, є реалізація різних моделей публічно-приватного партнерства. Вони мають одну з головних переваг – підвищення “вартості” державних грошей (ціна/ризик, технології, ефективність одиниці витрат, якість, можливість за невелику плату використовувати вміння приватного сектору тощо).

Проте слід розуміти, що за всіх своїх переваг ДПП є тільки одним з компонентів стратегії загального реформування та покращання стану регіональної та місцевої інфраструктури. Без допоміжних реформ усього сектору і змін інституційних функцій чисельні ДПП додадуть но- вих можливостей і коштів, але самі по собі не забезпечать необхідних ефективності та сталості регіональної інфраструктури.

*Комплекс об’єктів і видів діяльності, об’єднаних поняттям “інфраструктура”, у будь- якому регіоні завжди виконує надважливі функції життєзабезпечення, що робить її базовою економічною підсистемою. Чинні проблеми розвитку регіонів України, зрос- таючий вплив глобалізації та факторів територіальної конкуренції, політична та еко- номічна децентралізація в країні, необхідність підвищення ефективності місцевого і регіонального самоврядування зумовлюють гостру потребу у прискореному розвитку регіональної інфраструктури, а також певні зміни завдань у цьому процесі.*

*Регіональній інфраструктурі, як потужному фактору регіонального маркетингу, при- таманні кілька важливих характеристик. По-перше, її складові не створюють ціннос- тей, і витрати на створення інфраструктури (досить суттєві) можуть окупитися лише після того, як почнуть давати продукцію виробничі галузі, що формуються саме завдяки інфраструктурі. По-друге, сучасне виробництво не може розвиватися у конкретному місці, якщо воно необлаштовано належним чином, тобто створення інфраструктури повинно дещо випереджати господарське освоєння території. По- третє, рівень розвитку інфраструктури в кожний даний момент визначає можли- вості всебічного економічного розвитку регіону. По-четверте, стан регіональної інфраструктури – основний стратегічний засіб розвитку регіону.*

*Водночас стан розвитку інфраструктури регіонів України на даному етапі свідчить, що у вітчизняних умовах вона не здатна виконувати не то щоб стратегічні функції, а й свої “традиційні”. І це незважаючи на те, що вже багато років практично у всіх ланках інфраструктури разом із розвитком ринкових відносин в Україні активно про- водиться реформування. Реформування інфраструктури – дуже клопітка і політич- но невиграшна справа, щонайменше в короткостроковому плані. Ці реформи не можна аналізувати за рік чи два. Їх починає один уряд, продовжує наступний, у найкращому разі, завершує третій [28]. Тому інфраструктурні реформи – це один із найскладні- ших тестів на реальне реформаторство, професіоналізм та послідовність в еко- номічній та інфраструктурній політиці.*

##### Питання для самоперевірки та обговорення

**?**

1. Дайте визначення поняття “регіональна інфраструктура”.
2. Які функції виконує регіональна інфраструктура?
3. Які основні підвиди регіональної інфраструктури?
4. У чому полягають основні особливості регіональної інфраструктури як об’єкта управління?
5. Що таке особливі функції регіональної інфраструктури?
6. Як Ви розумієте основне функціональне призначення економічної інфраструктури регіону?
7. У чому економічний зміст поняття “виробничо-економічна інфраструктура регіону”?
8. Які види діяльності включають у виробничо-економічну інфраструктуру регіону?
9. Охарактеризуйте місце ринково-економічної інфраструктури регіону в його розвитку на сучасному етапі.
10. Дайте визначення державно-приватному партнерству відповідно до чинного законо- давства України.
11. Охарактеризуйте основні елементи окремих підсистем ринкової інфраструктури та їх функціонування на рівні окремого регіону.
12. Наведіть основні принципи державно-приватного партнерства.
13. Як Ви розумієте інституалізацію ДПП на регіональному рівні?
14. Хто може виступати у ролі державного партнера у ДПП? Хто може бути приватним партнером?
15. З яких етапів складається процес організації ДПП?

##### Список використаних джерел

1. *Бодров В.* Державне регулювання економіки регіонів: проблеми теорії і політики / Во- лодимир Бодров // Зб. наук. пр. УАДУ / за заг. ред. В. І. Лугового, В. М. Князєва. – К. : Вид-во УАДУ, 2000. – Вип. 2. – С. 16–21.
2. *Валентюк І.* Регіональна інфраструктура: сучасний формат та інструменти розвитку / Інна Валентюк, Наталія Сич, Валентина Сухенко // Зб. наук. пр. НАДУ / за заг. ред. Ю. В. Ков- басюка. – К. : НАДУ, 2010. – Вип. 1. – С. 130–142.
3. Варіанти залучення приватного сектора у сферу комунальних послуг в Україні. – Ре- жим доступу : [http://tariffreform.padco.kiev.ua](http://tariffreform.padco.kiev.ua/)
4. *Вінник О. М.* Технології державно-приватного партнерства (правові аспекти) /

О. М. Вінник // Демографія та соціальна економіка. – 2012. – № 1. – С. 110–119.

1. *Власенко Д. О.* Транспортна інфраструктура: теоретичні засади формування та розвит- ку / Д. О. Власенко. – Режим доступу : [www.nbuv.gov.ua/e-journals/...4/](http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/...4/) Vlasenko\_409.htm
2. Господарський кодекс України : прийнятий 16 січ. 2003 р. № 436-IV // Відом. Верхов. Ради України. – 2003. – № 18–22. – Ст. 144.
3. Государственно-частное партнерство: проблемы и перспективы. – Режим доступа : http:// news.liga.net/pr/NR080293.html
4. Государственно-частное партнерство в Украине. – К. : Arzinger, 2009. – 176 c.
5. Деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства : Постанова Кабінету Міністрів України від 11 квіт. 2011 р. № 384 // Офіц. віс. України. – 2011. – № 28. – Ст. 1168.
6. Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном / Б. Винницький, М. Лендьел, Б. Онищук, П. Сегварі. – К. : К.І.С., 2008. – 146 с.
7. З рапорту Американської торгівельної палати у Польщі. – Режим доступу : http:// [www.dialog.lviv.ua/socialpartnership/articles/10/](http://www.dialog.lviv.ua/socialpartnership/articles/10/)
8. Загальні засади місцевого самоврядування в Україні : підручник / за заг. ред. В. М. Ва- куленка, М. К. Орлатого. – К. : НАДУ; Вид-во “Феникс”, 2010. – 400 с.
9. Про державні соціальні стандарти та державні соціальні гарантії : Закон України :

прийнятий 5 жовт. 2000 р. № 2017-III // Відом. Верхов. Ради України. – 2000. – № 48. – Ст. 409.

1. Про закупівлю товарів, робіт і послуг за державні кошти : Закон України : прийнятий

22 лют. 2000 р. № 1490-III // Відом. Верхов. Ради України. – 2000. – № 20. – Ст. 148.

1. Про інвестиційну діяльність : Закон України : прийнятий 18 верес. 1991 р. № 1560-XII //

Відом. Верхов. Ради України. – 1991. – № 47. – Ст. 746.

1. Про концесії : Закон України : прийнятий 16 лип. 1999 р. № 997-ХІV // Відом. Верхов. Ради України. – 1999. – № 41. – Ст. 372.
2. Про ліцензування певних видів господарської діяльності : Закон України : прийнятий

1 чер. 2000 р. № 1775-III // Відом. Верхов. Ради України. – 2000. – № 36. – Ст. 299.

1. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України : прийнятий 21 трав. 1997 р.

№ 280/97-ВР // Відом. Верхов. Ради України. – 1997. – № 24. – Ст. 379.

1. Про місцеві державні адміністрації : Закон України : прийнятий 9 квіт. 1999 р. № 586-XIV //

Відом. Верхов. Ради України. – 1999. – № 20–21. – Ст. 190.

1. Про органи самоорганізації населення : Закон України : прийнятий 11 лип. 2001 р.

№ 2625-III // Відом. Верхов. Ради України. – 2001. – № 48. – Ст. 254.

1. Про оренду державного та комунального майна : Закон України : прийнятий 10 квіт. 1992 р. № 2269-XII // Відом. Верхов. Ради України. – 1992. – № 30. – Ст. 416.
2. Про передачу об’єктів права державної та комунальної власності : Закон України :

прийнятий 3 берез. 1998 р. № 147/98-ВР // Відом. Верхов. Ради України. – 1998. – № 34.

1. Про природні монополії : Закон України : прийнятий 20 квіт. 2000 р. № 1682-III //

Відом. Верхов. Ради України. – 2000. – № 30. – Ст. 238.

1. Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності : Закон України : прийнятий 11 верес. 2003 р. № 1160-IV // Відом. Верхов. Ради України. – 2004. – № 9. – Ст. 79.
2. Про стимулювання розвитку регіонів : Закон України : прийнятий 8 верес. 2005 р.

№ 2850-IV // Уряд. кур’єр. – 2005. – 12 жовт.

1. Про державно-приватне партнерство : Закон України : прийнятий 1 лип. 2010 р.

№ 2404-VІ. – Режим доступу : <http://www.president.gov.ua/documents/>12134.html

1. *Запатрина И. В.* Потенциал публично-частного партнерства для развивающихся эконо- мик / И. В. Запатрина. – К. : Издат. центр Союза собственников жилья Украины, 2011. – 152 с.
2. Проекти в галузі інфраструктури: партнерство державного та приватного секторів : підручник / П. В. Захарченко, О. М. Гавриш, А. О. Сосновський, С. А. Ушацький. – К., 2009. – 256 с.
3. Інструменти регіонального розвитку в Україні : навч. посіб. / за заг. ред. В. М. Ваку- ленка, О. В. Берданової. – К. : НАДУ, 2013. – 286 с.
4. Конституція України : прийнята на п’ятій сес. Верхов. Ради України 28 черв. 1996 р. //

Відом. Верхов. Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

1. Концепция публично-частного партнерства и ее внедрение в экономическую и право- вую системы Украины. – Режим доступа : [http://www.murs.com](http://www.murs.com/). ua/ru/articles/invest\_projects/ private\_public\_partnership/
2. Концепція сталого розвитку населених пунктів : схвалена Постановою Верховної Ради України 24 груд. 1999 р. № 1359-ХIV. – Режим доступу [: http://www.](http://www/) rada.gov.ua
3. *Макконнелл К.* Экономика: принципы, проблемы и политика / К. Макконнелл, С. Брю. –

М. : Республика, 1992. – Т. І. – 399 с.

1. Методичні рекомендації до навчального модуля “Складові місцевої політики” для слу- хачів спеціальності “Публічне адміністрування” / Н. Сич, І. Валентюк, А. Дацюк. – К. : НАДУ, 2009. – 72 с.
2. Про затвердження форми подання пропозиції щодо здійснення державно-приватного партнерства : Наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 16 серп. 2011 р. : зареєстровано в Міністерстві юстиції України 20 жов. 2011 р. № 1217/19955. – Режим доступу : [http://zako](http://zako/)№2.rada.gov.ua/laws/show/z1217-11
3. Деякі питання проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного парт- нерства : Наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 27 лют. 2012 р.

№ 255 : зареєстровано в Міністерстві юстиції України 15 берез. 2012 р. № 399/20712 // Офіц. віс. України. – 2012. – № 22. – С. 536. – Ст. 869.

1. Національні проекти для України. – К. : НІСД, 2010. – 37 с.
2. *Павлюк А.* Щодо розвитку державно-приватного партнерства як механізму активізації інвестиційної діяльності в Україні : аналіт. зап. / Д. Ляпін, А. Павлюк. – Режим доступу : http:// [www.niss.gov.ua/articles/816/](http://www.niss.gov.ua/articles/816/)
3. *Петренко І.* Проектний підхід до управління інфраструктурою територіальної грома- ди / І. Петренко, Н. Сич // Соціально-економічний розвиток регіону та його програмування: мета, механізми, інструменти : матеріали наук.-практ. конф. за міжнар. участю, Одеса, 1 черв. 2012 р. – Одеса : ОРІДУ, 2012. – С. 65–68.
4. Положення про Державне агентство з інвестицій та управління національними проек- тами України : затв. Указом Президента України від 12 трав. 2011 р. № 583/2011. – Режим доступу : [http://zakon2.rada](http://zakon2.rada/). gov.ua/laws/show/583/2011
5. Про комунальну власність та житлово-комунальну інфраструктуру : проект Закону України. – Режим доступу [: http://zakon.](http://zakon/) rada. gov.ua
6. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства : практ. посіб. для органів місцевої влади та бізнесу / С. Грищенко. – К. : Фонд Східна Європа – USAID проект “Локальні інвестиції та національна конкурентоспроможність”, ФОП Москаленко О.М., 2011. – 140 с.
7. Посібник з публічно-приватних партнерств / співавтори : Е. Р. Уайт, Б. Дезілец, О. Мас- люківська, Ю. Шевчук ; наук. ред. О. Маслюківська. – К. : ТОВ “Діалог-Київ”, 2009. – 79 с.
8. Практичний посібник з оцінки державних інфраструктурних інвестиційних проектів / за заг. ред. Ю. Фролова. – К : СПД “Вальд”, Проект ЄС “Підтримка сталого регіонального розвитку”, 2011. – 176 с.
9. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 21 черв. 2006 р. № 1001. – Режим доступу : http:// zakon.rada.gov.ua/
10. Про затвердження Положення про Всеукраїнський конкурс проектів та програм роз- витку місцевого самоврядування : Постанова Кабінету Міністрів України від 18 січ. 2003 р.

№ 64. – Режим доступу : [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua/)

1. Про затвердження Положення про проведення концесійного конкурсу та укладення концесійних договорів на об’єкти права державної і комунальної власності, які надаються у концесію : Постанова Кабінету Міністрів України від 12 квіт. 2000 р. № 642 // Офіц. вісн. Украї- ни. – 2000. – № 21. – Ст. 187.
2. Про особливості передачі в оренду та концесію об’єктів централізованого водо-, тепло- постачання та водовідведення, що перебувають у комунальній власності : Закон України : прий- нятий 21 жовт. 2010 р. № 2624-VI. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2624-17>
3. Про затвердження Типового концесійного договору : Постанова Кабінету Міністрів України від 12 квіт. 2000 р. № 643. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/643>- 2000-%D0%BF
4. Про затвердження Порядку надання приватним партнером державному партнеру інфор- мації про виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства : Поста- нова Кабінету Міністрів України від 9 лют. 2011 р. № 81 // Офіц. вісн. України. – 2011. – № 10. – Ст. 458. – С. 56.
5. Про затвердження Методики виявлення ризиків, пов’язаних з державно-приватним партнерством, їх оцінки та визначення форми управління ними : Постанова Кабінету Міністрів України від 16 лют. 2011 р. № 232 // Офіц. вісн. України. – 2011. – № 18. – Ст. 769.
6. Про затвердження Порядку надання державної підтримки здійсненню державно-при- ватного партнерства : Постанова Кабінету Міністрів України від 17 берез. 2011 р. № 279. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/279-2011>-%D0%BF
7. Публічно-приватне партнерство: соціальна відповідальність плюс фінансові ресурси та управлінська ефективність. – Режим доступу : [http://www.](http://www/) minjkg.gov.ua/index.php? id=766
8. Розвиток партнерства між місцевою владою та недержавним сектором у сфері надан- ня громадських послуг : монографія / за ред. Ю. П. Лебединського. – Ужгород : Патент, 2003. – 192 с.
9. *Сич Н.* Науково-практичні засади залучення приватного сектору до виконання завдань публічної влади / Н. Сич // Упр. сучас. містом. – 2008. – № 1–4/1–12 (29–32). – С. 13–20.
10. *Сич Н.* Регіональна інфраструктура як соціально-економічна категорія / Н. Сич // Новітні тенденції розвитку демократичного врядування : матеріали наук.-практ. конф. за міжнар. учас- тю (Київ, 30 трав. 2008 р.). – К. : НАДУ, 2008. – Т. 3. – С. 44–46.
11. *Сич Н. А.* Ппп-проект як форма залучення приватного сектору до виконання завдань місцевої публічної влади / Н. А. Сич // Галузь науки “Державне управління”: історія, теорія, впровадження : матеріали наук.-практ. конф. за міжнар. участю, Київ, 28 трав. 2010 р. : у 2 т. / за заг. ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, С. В. Загороднюка. – К. : НАДУ, 2010. – Т. 2. – С. 146–147.
12. *Сич Н. А.* Підходи до управління комунальним майновим комплексом міста / Н. А. Сич, Т. М. Чепіга // Державне управління: теорія та практика. – 2012. – № 1. – Режим доступу : http:// archive.nbuv.gov.ua/ejournals/dutp/2012\_1/index.htm
13. *Сич Н. А.* Підготовка фахівців з управління проектами в рамках державно-приватного партнерства – потреба сьогодення / Н. А. Сич // Стратегія державної кадрової політики – осно- ва модернізації країни : матеріали наук.-практ. конф. за міжнар. участю, Київ, 30 трав. 2012 р. : у 2 т. / за заг. ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, С. В. Загороднюка. – К. : НАДУ, 2012. – Т. 2. – С. 478–480.
14. Словник з регіональної політики. – Режим доступу : <http://www.eru.org.ua/>index.php? page=883/
15. Соціальна інфраструктура регіону : навч. посіб. / В. М. Вакуленко, М. К. Орлатий та ін. – К. : Вид-во НАДУ; Вид-во “Фенікс”, 2010. – 257 с.
16. *Стеченко Д. М.* Інноваційні форми регіонального розвитку : навч. посіб. / Д. М. Сте- ченко. – К. : Вищ. шк., 2002. – 254 с.
17. Цивільний кодекс України : прийнятий 16 січ. 2003 р. № 435-IV // Відом. Верхов. Ради України. – 2003. – № 40–44. – Ст. 356.
18. *Черниш О. І.* Ринок послуг: механізми державного регулювання в трансформаційній економіці / О. І. Черниш, В. В. Дорофієнко (заг. ред.). – Донецьк : ТОВ “РВК-ПРОМО”, 2005. – 410 с.
19. European PPP Report 2009 / DLA Piper, European PPP Expertise Centre. – Режим доступу : <http://www.eib.org/epec/resources/dla-european-ppp-report-2009.pdf>