

Developing PPP becomes the actual value as a tool for crisis management, the potential of public-private partnership is the real way to transform the field of innovation and infrastructure reconstruction in springboard confrontation crisis impacts; examined using potential PPPs in search of answers to today's challenges as an effective instrument of anti-crisis measures humanizing effects of the crisis, forming the base after the crisis of growth and shows possible directions implement anti-crisis measures by involving PPPs; proposed structural rearrangements trends in innovation and infrastructure sectors of the national economy.

The results of the article may be implemented for development of public-private partnerships.

Forecast assumptions about the object of study - the search and development of existing methods used in PPP.

KEY WORDS: public-private partnership (PPP) methods of public-private partnership.

РЕФЕРАТ

Соколова Н.М., Герасименко А.В., Маковская Ю.А. Опыт антикризисного управления в условиях государственно-частного партнерства. / Наталья Михайловна Соколова, Алла Владимировна Герасименко, Юлия Антоновна Маковская. // Управления проектами, системный анализ и логистика. – К.:НТУ – 2012. – Вып. 10.

В статье раскрыт опыт антикризисного управления в условиях государственно-частного партнерства.

Объект исследования - развитие государственно-частного партнерства.

Цель работы - влияние внедрения государственно-частного партнерства на возникновение и разрешение кризисных явлений.

Метод исследования - анализ опыта антикризисного управления в условиях государственно-частного партнерства.

Развитие государственно-частного партнерства приобретает актуальное значение как инструмент антикризисного управления, потенциал государственно-частного партнерства является реальным средством превратить сферы инновационной и инфраструктурной перестройки в плацдарм противостояния кризисным влияниям; рассмотрено использование потенциалов ГЧП в поисках ответов на вызовы в качестве действенного инструмента антикризисных мер, гуманизации последствий кризиса, формирование базы после кризисного роста; показаны возможные направления внедрения антикризисных мер через привлечение ГЧП; предложены направления конструктивных преобразований в инновационной и инфраструктурных сферах национальной экономики.

Результаты статьи могут быть внедрены в развитии государственно-частного партнерства.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования - поиск и развитие существующих методов в условиях государственно-частного партнерства.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО (ГЧП), МЕТОДЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА.

УДК 625.76:338.2

ПРИНЦИПИ УКЛАДАННЯ ДОВГОСТРОКОВИХ КОНТРАКТІВ МІЖ ДЕРЖАВОЮ І ПРИВАТНИМ ПАРТНЕТОМ

Соколова Н.М., кандидат економічних наук
Шкарівська Н.Ю.

Постановка проблеми. В даний час реалізація проектів будівництва або реконструкції автомобільних доріг державного значення, експлуатація яких здійснюється на безкоштовній основі, відбувається тільки за рахунок коштів державного бюджету за схемою розміщення окремих державних замовлень на виконання підрядних робіт з проектування, будівництва, ремонту, реконструкції та утриманню дорожніх об'єктів. Модель підрядних державних контрактів не дозволяє залучати приватний капітал для фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатації таких об'єктів транспортної інфраструктури.

У розвинених країнах вже давно активно розвиваються моделі ефективних партнерських взаємовідносин держави і приватного бізнесу при створенні таких об'єктів, в тому числі і автомобільних доріг. Такі відносини вирішують завдання економічного стимулювання організацій дорожньої індустрії, що беруть участь у таких проектах, спрямованих, в тому числі, на покращення

якості виконання робіт і впровадження інновацій. Це досягається завдяки довгостроковим контрактам, об'єднаного обліку стадій життєвого циклу автомобільної дороги та орієнтації договорів на постійне підтримання високих показників транспортно-експлуатаційного стану об'єктів транспортної інфраструктури.

На сьогодні в Україні, зміст, форми державно-приватного партнерства (далі – ДПП), а також способи його ефективного застосування, особливо на місцевому рівні, досліджені поки недостатньо.

Тому подальші дослідження світового досвіду по впровадженню довгострокових контрактів державно-приватного партнерства є досить актуальними для ефективного розвитку дорожньої галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що на сучасному етапі розкриваються новітні тенденції у розвитку ДПП. Теоретичні та практичні засади взаємодії держави та приватного сектору розроблені зарубіжними вченими: А. Аткинсон, Я. Бертрам, О. Осборн, М. Портер, Д. Стігліц, Г. Фішер та інші. Різні аспекtnі проблеми відображені в працях російських та вітчизняних вчених: В. Варнавського, Я.І. Кузьмінов, В.В. Максимов, Н.М. Бондар, С.А. Сосна, П.В. Свистунова, Д. Некрасова та ін.. Важливий внесок у розробку проблем взаємодії бізнесу і держави в період становлення ринкових відносин внесли російські вчені-економісти: Абалкін Л.І., Афанасьєв М.Н., Блохіна Т.К., Вінслав Ю.Б., Глазєв С.Ю., Дробот Г.А., Лазарєв В.Ф., Некіпелов А.Д., Осадча І.М., Сулакшін С.С., Шамхалов Ф.І. та ін. [1,2,3,5]

Метою даної статті є узагальнення зарубіжного досвіду по укладанню довгострокових контрактів державно-приватного партнерства, висвітлення їх основних принципів в дорожній галузі для подальшого ефективного використання поданого матеріалу в практичній діяльності державних органів і приватного сектору в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Форми взаємодії держави і приватного сектору розрізняються за видами надання послуг і виробництві товарів, а також за використанням методів і правовим режимом. Тим не менше вони підпорядковані ряду загальних принципів, які націлені на задоволення суспільних інтересів. Державно-приватне партнерство як система господарювання принципово відрізняється від діяльності приватних комерційних організацій, орієнтованих виключно на отримання прибутку. Укладання контрактів між державою та приватними організаціями повинно базуватися на таких головних принципах [3,5]:

1. Принцип рівності інтересів сторін і свобода вибору дій - цей головний принцип ринкової економіки проявляється в ДПП в декількох аспектах. По-перше, рівність всіх економічних агентів в доступі до послуг, що надаються приватними компаніями у сфері громадських послуг, по-друге, рівність усіх приватних компаній в праві укладання контрактів ДПП і, по-третє, свободу партнерів вибирати форми і методи досягнення цілей, що стоять перед партнерством;

2. Принцип стабільності контракту ДПП і одночасно можливість його зміни і адаптації – контракт ДПП являє собою складний, комплексний документ, розрахований, як правило, на тривалі терміни реалізації. У ньому прописуються права та обов'язки сторін, форми державної підтримки, мінімальна норма прибутку приватного партнера. Ці та інші аналогічні за змістом положення контракту повинні бути стабільні протягом всього часу його виконання. Однак існує ряд обставин, що потребують зміни контракту. Так, навколишнє середовище проекту поступово змінюється, відповідно може виникати необхідність у додатку, конкретизації контракту стосовно нових умов. Іншого роду обставини такі як: держава або муніципальне утворення як представник влади можуть в односторонньому порядку і без попередніх консультацій з приватною компанією змінювати умови договору та висувати вимоги, обумовлені наявністю суспільного інтересу (суспільної користі чи блага). При цьому приватна компанія повинна виконувати свої обов'язки за договором у повному обсязі і на відповідному рівні, навіть якщо вона не згодна з органом влади. Але вона може оскаржити прийняте державою рішення в судовому порядку. У багатьох країнах такі права держави закріплені законодавчо. Наприклад, у Франції за наявності «суспільної необхідності» і в інтересах суспільства контракт ДПП може перериватися державою в односторонньому порядку без істотних для нього правових наслідків. У практиці Європейського суду з прав людини в Страсбурзі неодноразово піднімалося питання про право держави на обмеження права власності, в тому числі і в контрактах ДПП. Дане питання поставало в справах про вилучення земельних ділянок для суспільних потреб, податкових і митних пільгах і т.п. Загальним висновком з цих слухань стало наступне: держава може обмежувати право власності виходячи з суспільних інтересів, однак баланс приватних і громадських інтересів має бути дотриманий.

3. Принцип відповідальності за виконання умов контракту – приватна компанія - партнер держави повинна надавати послуги економічним агентам у повній відповідності з умовами контракту, причому відповідальність за їх виконання вище, ніж при угодах між приватними фірмами,

що визначається публічно-правовим характером відносин ДПП. Приватна компанія не має права припиняти свою роботу в проектах ДПП, оскільки це позначиться на широкому колі третіх осіб, які є споживачами суспільних благ або послуг. Всі виникаючі проблеми і труднощі приватна компанія повинна вирішувати з державою шляхом діалогу в попереджувальному порядку, передбачаючи можливі ризики.

4. Принцип конкурентності – він проявляється на стадії проведення конкурсу на підписання з державою контракту ДПП. Конкуренція серед приватних компаній за участь у проекті ДПП дозволяє державі вибрати ефективного партнера і знизити витрати за проектом в цілому.

5. Принцип прозорості та зворотного зв'язку – громадянське суспільство, в інтересах якого реалізуються проекти ДПП, має володіти доступом до повної інформації про стан підприємства, його фінансових, економічних і інші показники, стандартах та якості надаваних послуг. Необхідно забезпечити споживачів інформаційними каналами зв'язку з приватними компаніями і державними органами, контролюючими їх роботу.

6. Принцип невтручання – після підписання контракту ДПП держава не має права втручатися в господарсько-адміністративну діяльність приватної компанії - партнера, яка самостійно приймає всі адміністративно-господарські, управлінські, кадрові та інші рішення. Їй на право власності належать вироблена продукція і отриманий прибуток. Держава повинна застосовувати широкую систему стимулів щодо залучення приватних компаній до участі в проектах ДПП: співфінансування, дотації з бюджету, пільговий режим оподаткування, спеціальні митні режими, гарантії по прибутковості, позиками, поставкам, закупкам, зниження розміру (скасування) концесійних платежів, орендної плати та т.п. У концепції державно-приватного партнерства гарантії розуміються в широкому сенсі слова і не зводяться тільки до бюджетних

7. Принцип відшкодування – при припиненні дії контракту з ініціативи держави приватному партнеру відшкодовуються зроблені ним інвестиції і компенсується недоотриманий дохід, за винятком випадків порушення з його боку умов контракту.

8. Принцип рівноправних (не дискримінованих) відносин до іноземних компаній, що забезпечує їм рівні права з вітчизняними підприємцями – цей принцип втілюється в нормах щодо забезпечення недискримінаційного режиму допуску іноземних компаній до конкурсів по проектах ДПП, валютного регулювання діяльності партнерів держави, їх права вільного розпорядження чистим прибутком, отриманої на об'єкті ДПП, у тому числі права вивозу чистого прибутку за кордон, і т.д .



Рисунок 1. – Укладання контрактів ДПП

Перед тим як укласти контракт між державним та приватним сектором необхідно ретельно проаналізувати широкий спектр правових, нормативних, інституційних та технічних питань до того, як повністю оцінити життєздатність проекту. Оцінка проектів може бути дуже складною. Існує необхідність об'єктивної оцінки різного числа динамічних факторів, у тому числі комерційних, фінансових та економічних параметрів, що зачіпають певний проект чи економічну діяльність.

Укладання контрактів між державним та приватним секторами схематично зображено на рис. 1.

Одним з найважливіших компонентів підготовки проекту, а також ключовим елементом в побудові та укладанні успішного і стійкого контракту між державою і приватним сектором є техніко-економічне обґрунтування проекту. За умови правильної підготовки, техніко-економічне обґрунтування не тільки допоможе в ухваленні рішення щодо пріоритетних проектів створення об'єктів інфраструктури і надання послуг, воно також служить для зниження ймовірності неможливості реалізувати проект ДПП та (або) затримок в його реалізації.[5]

Техніко-економічне обґрунтування проекту складається з таких компонентів:

1. Аналіз потреб – визначення об'єкту інфраструктури та потреби у послугах в тому числі мінімальні вимоги до результату;

2. Аналіз технічних можливостей – визначення кола можливостей для задоволення потреб відносно результату, наприклад: будівництво нової дороги та збільшення об'ємів перевезень громадським транспортом;

3. Комплексна перевірка – визначення та аналіз всіх правових, регулятивних, технічних, комерційних, фінансових, соціальних та екологічних аспектів, комплексна перевірка повинна бути ретельною та об'єктивною;

4. Оцінка вартості/ Оцінка форм контрактів – РЦД розраховується виходячи з термінів експлуатації об'єкту, різні форми контрактів порівнюють на основі РЦД;

5. Оцінка доступності – доступність для користувачів оцінюється по готовності стягнення плати, доступність для уряду базується на очікуваних платежах та прогнозах по бюджету проекту;

6. Фінансовий аналіз – фінансова модель визначає умови, у відповідності з яким проект буде реалізовуватись з фінансової точки зору, аналіз чутливості кон'юнктури проводиться для оцінки впливу різних ризиків;

7. Життєздатність проекту – для прийняття остаточного рішення життєздатності проекту необхідно оцінити цікавість інвесторів, розподілити ризики і стратегію зниження ризиків та інших факторів;

8. Перевірка та схвалення - після закінчення всіх аналізів консультанти повинні схвалити ТЕО, ТЕО повинні включати докладне пояснення прогнозів та методик;

9. План по управлінню проектом – ТЕО повинно включати детальний робочий план реалізації проекту, а також запропоновану програму реалізації проекту.

Державно-приватне партнерство передбачає довгострокові відносини, що вимагають ретельного управління і нагляду. Підписання контракту про ДПП - це сам по собі не кінець, а лише перша фаза контрактних відносин, які вимагають ретельного управління і нагляду під час виконання угоди. Уряди та державні органи повинні бути готові виступати в якості компетентної сторони і забезпечити ефективне дотримання умов контрактів. В ході виконання контракту виникне необхідність вирішення широкого ряду різноманітних питань. Вони можуть з'явитися в період будівництва, в період експлуатації, або в ході завершення контракту. Державним органам слід мати процеси і процедури для вирішення таких питань. Інвестори проведуть ретельну оцінку спроможності державних органів виконувати свої обов'язки, що впливають із контракту в рамках ДПП, до вкладення інвестицій. Це означає, що здатність державних органів виступати в якості компетентної і професійної сторони по відношенню до приватного сектору є ключовим визначальним фактором у залученні приватних інвестицій в рамках ДПП. У деяких випадках з метою зниження ризиків, пов'язаних з управлінням контрактами та наглядом за ними, використовуються треті сторони для виконання деяких обов'язків по інспекції і моніторингу. Залучення незалежних інженерів і незалежних аудиторів надзвичайно поширене в ДПП. Уряди часто призначають професійні організації з управління проектами (ОУП) для представлення інтересів державного сектора у відносинах з приватним партнером.[5,7]

В ході реалізації державно-приватних партнерств важливо прийняти принцип життєвого циклу. Дуже часто дуже велика увага приділяється самому контракту, в той час як інші важливі чинники залишаються без уваги. Безсумнівно, контракт є важливим компонентом ДПП; однак це лише незначна частина більш великої структури. Іншими словами, для забезпечення успіху державно-приватних партнерств реалізацію таких партнерств слід здійснювати в рамках більш

широкої політичної бази, в якій враховуються всі фази життєвого циклу ДПП. Як правило, життєвий цикл ДПП включає три основні фази[5,6]:

1. фаза організації бази: на цій фазі здійснюється організація правової, нормативної, інституційної та політичної бази для ДПП. Бюджетні організації повинні виробити чітко сформульовані політики та пріоритети до реалізації проектів ДПП. ДПП повинні розглядатися в рамках більш широкої бази завдань і пріоритетів. Фаза організації бази є надзвичайно важливою для визначення кінцевого успіху або провалу будь якої ініціативи ДПП.

2. фаза організації контракту: мета фази організації операції - забезпечення найбільшої ефективності витрачання коштів. Це досягається за допомогою якісного та кількісного аналізу варіантів проекту (техніко-економічні обґрунтування), а також організації стандартів результатів діяльності і стимулів. Дуже важливо побудувати контракт так, щоб він був життєздатним у фінансовому відношенні, і водночас, забезпечував оптимальний розподіл ризиків. Конкурентні стимули, є частиною тендерного процесу, також допомагають забезпечити більш привабливу ефективність витрачання коштів. Фаза організації операції завершується, коли оформлені контракти за проектом і приватний партнер забезпечив оформлення фінансових аспектів проекту.

3. фаза партнерства: в ході цієї фази приватний партнер здійснює експлуатацію об'єкта інфраструктури, в той час як бюджетна організація забезпечує нагляд і моніторинг дотримання вимог і критеріїв. Фаза партнерства включає ряд різних етапів, в тому числі: будівництво; експлуатація і управління; а також завершення / передача активів. Інші роботи в ході зазначеної фази можуть включати вирішення спорів, повторні переговори, регулювання та ін.. Насправді, такі довгострокові відносини вимагають ефективної структури управління, а також підготовлених державних посадових осіб, які можуть виступати в якості компетентних сторін в ДПП.

Отже, можемо зробити висновок, що реалізація державних інфраструктурних проектів з використанням механізму ДПП передбачає надання ефективних, надійних і своєчасних послуг за узгодженою ціною і дотримуючись узгоджених стандартів якості, у відповідності з законодавством та фінансовою вигодою:

- структура управління контрактом повинна бути створена в період тендеру паралельно з функцією проектного менеджменту, для забезпечення повного розуміння як специфічні послуги та системи моніторингу які будуть відображені в контрактній документації.

- штат повинен мати детальні знання по контрактній документації для забезпечення постійного надання ефективних послуг. Управління контрактом і моніторинг виконання зобов'язань, асоційовані з проектом ДПП, повинні бути пов'язані з проектним контрактом.

Проектний контракт повинен мати специфічні умови у відповідності з наступним:

- Моніторинг - засіб контрактного менеджменту необхідний для отримання показників виконання положень контракту;

- Управління ризиками - управління ризиками, які залишаються у компетентного органу або які потрапляють в сферу його відповідальності;

- Управління змінами - засіб для управління такими змінами як технічний розвиток, зміни в законодавстві, змінами в обсягах та змінами у вимогах компетентного органу.

Проте, у порівнянні з країнами, де ДПП має багатий досвід і стійко застосовується державою як альтернатива при реалізації інфраструктурних проектів, досвід України ще досить малий. У той же час висока потреба в реалізації інфраструктурних проектів сприяє до прийняття курсу на створення необхідних законодавчих, інвестиційних умов для розвитку ДПП в нашій країні.[1]

У поточних економічних умовах, очевидно, що в державному бюджеті виникає дефіцит коштів для постійного забезпечення простого і розширеного відтворення у всіх галузевих підприємствах виникає необхідність передачі в тимчасове середньо-і довгострокове користування приватному сектору об'єктів державної власності, із збереженням права держави з регулювання і контролю за їх діяльністю. У зв'язку з цим саме державно-приватне партнерство є реальним механізмом взаємодії державного сектора і приватного капіталу у сфері створення, модернізації, утримання та експлуатації об'єктів інфраструктури та питання їх розвитку шляхом використання інструментів ДПП вимагає особливої уваги, як з боку держави, так і з боку бізнесспільноти. При цьому необхідно звернути увагу на питання системного характеру відносно збалансування ризиків і відповідальності сторін, ефективності управління, підтримки та реалізації приватної ініціативи в об'єктах державної власності через залучення додаткових фінансових ресурсів і управлінського досвіду приватного сектору.

Висновки. Отже, можемо зробити висновки, що ДПП - це взаємовигідний організаційний альянс між інститутами держави та бізнесу, спрямований на реалізацію великомасштабних або

унікальних проєктів в різних сферах життя, насамперед у дорожній галузі, тому досвід і ключові навички у сфері укладання контрактів ДПП відіграють вирішальну роль в реалізації цілей по покращенню стану автомобільних доріг в Україні.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Варнавский В.Г. Партнерства государства и частного сектора: формы, проекты, риски/ В.Г.Варнавский; Ин-т мировой экономики и междунар. отношений. – М.: Наука, 2005. – 315с
2. Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов / В.В. Максимов. – М.: Альпина Паблишерз, 2010. – 178с.
- 3.Бондар Н.М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua>
- 4.U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.fhwa.dot.gov/PPP/defined_db.htm
5. Кузьминов Я. И. Государственно-частное партнерство: на пути к эффективности, [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.hse.ru/lingua/en/news/recent/4016069.html>
- 6.Государственно-частное партнерство: теория и практика/ В. Г.Варнавский, А. В. Клименко, В. А. Королев и др. ; Гос. ун-т — Высшая школа экономики. — М. :Изд. дом Гос. ун-та — Высшей школы экономики, 2010. — 287
7. Schlitt, Rainer, 2003, «Public-private partnerships for public infrastructure projects? – Objectives and experiences in Germany and Europe». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eib.org/about/press/2003/2003-037-public-private-partnerships-objectives-and-experiences-in-germany-and-europe.htm>
8. Hybrid PPPs: Levering EU funds and private capital, Price waterhouse Coopers LLP and the World Bank, January 2006. – 102 p.

РЕФЕРАТ

Соколова Н.М., Шкарівська Н.Ю. Принципи укладання довгострокових контрактів державно-приватного партнерства./ Наталія Михайлівна Соколова, Наталія Юріївна Шкарівська// Управління проєктами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ – 2012. – Вип.10

Об'єкт дослідження – світовий досвід укладання контрактів між державою та приватним сектором.

Метою даної статті є узагальнення зарубіжного досвіду по укладанню довгострокових контрактів державно-приватного партнерства, висвітлення їх основних принципів в дорожній галузі для подальшого ефективного використання поданого матеріалу в практичній діяльності державних органів і приватного сектору в Україні.

В статті висвітленні головні принципи та умови укладання контрактів. Для забезпечення успіху контракту, ДПП потрібно здійснювати в рамках більш широкої політичної бази, в якій враховуються всі фази життєвого циклу ДПП. Описаний найважливіший компонент підготовки проєкту, а також ключовий елемент в побудові та укладанні успішного і стійкого контракту між державою і приватним сектором. Було виявлено, що реалізація державних інфраструктурних проєктів з використанням механізму ДПП передбачає надання ефективних, надійних і своєчасних послуг за узгодженою ціною і дотримуючись узгоджених стандартів якості. Запропоновані подальші шляхи дослідження взаємовідносин держави і приватного сектора, з метою взаємодії державного сектора і приватного капіталу у сфері створення, модернізації, утримання та експлуатації об'єктів інфраструктури та питання їх розвитку шляхом використання інструментів ДПП. При цьому необхідно звернути увагу на питання системного характеру відносно збалансування ризиків і відповідальності сторін, ефективності управління, підтримки та реалізації приватної ініціативи в об'єктах державної власності через залучення додаткових фінансових ресурсів і управлінського досвіду приватного сектору. Тому подальші дослідження світового досвіду по впровадженню довгострокових контрактів державно-приватного партнерства є досить актуальними і відіграють вирішальну роль в реалізації цілей по покращенню стану автомобільних доріг в Україні

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КОНТРАКТИ, ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО, ДОРОЖНЯ ГАЛУЗЬ, ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНЕ ОБГРУНТУВАННЯ, ЖИТТЄВИЙ ЦИКЛ.

ABSTRACT

Sokolova, N, Shkarivska N. Principles of long-term contracts of public-private partnerships. / Natalia Sokolova, Natalia Shkarivska // Management of projects, system analysis and logistics. – K.: NTU – 2012. – Vol. 10.

Object of research - world experience conclusion of contracts between the state and the private sector.

The purpose of this article is to summarize international experience to sign long-term contracts of public-private partnership, coverage of basic principles in road industry to further the effective use of the material presented in the practice of government agencies and the private sector in Ukraine. The article covering the principles and conditions of contracts. To ensure the success of the contract, the PPP should be implemented within a broader political framework, which takes into account all phases of the life cycle of PPP. The most important component of project preparation, as well as a key element in building and conclusion of a successful and sustainable contract between the state and the private sector. It was found that the implementation of public infrastructure projects using the PPP mechanism provides efficient, reliable and timely service at the agreed price and following agreed quality standards. Suggested further ways research relations between the state and the private sector to the public sector interaction and private capital in the creation, modernization, maintenance and operation of infrastructure and issues of development through the use of tools PPP. It is necessary to pay attention to systemic issues regarding balancing the risks and responsibilities of the parties, performance management, and support of private initiative in the objects of state property through additional financial resources and management experience of the private sector. Therefore, further study of international experience in the implementation of long-term contracts of public-private partnership is very relevant and play a crucial role in the realization of the goals for improving the condition of roads in Ukraine.

KEYWORDS: CONTRACTS, PABLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS, ROAD SECTOR, TECHNICAL AND ECONOMIC REASONING, LIFE CYCLE.

РЕФЕРАТ

Соколова Н.М., Шкаровская Н.Ю. Принципы заключения долгосрочных контрактов ГЧП. / Наталья Михайловна Соколова, Наталья Юрьевна Шкаровская // Управления проектами, системный анализ и логистика. – К.:НТУ – 2012. – Вып. 10.

Объект исследования - мировой опыт заключения контрактов между государством и частным сектором.

Целью данной статьи является обобщение зарубежного опыта по заключению долгосрочных контрактов ГЧП, освещения их основных принципов в дорожной отрасли для дальнейшего эффективного использования представленного материала в практической деятельности государственных органов и частного сектора в Украине.

В статье освещены главные принципы и условия заключения контрактов. Для успешной контракта, ГЧП следует осуществлять в рамках более широкой политической базы, в которой учитываются все фазы жизненного цикла ГЧП. Описанный важнейший компонент подготовки проекта, а также ключевой элемент в построении и заключении успешного и устойчивого контракта между государством и частным сектором. Было обнаружено, что реализация государственных инфраструктурных проектов с использованием механизма ГЧП предусматривает предоставление эффективных, надежных и своевременных услуг по согласованной цене и следуя согласованных стандартов качества. Предложенные дальнейшие пути исследования взаимоотношений государства и частного сектора, с целью взаимодействия государственного сектора и частного капитала в сфере создания, модернизации, содержания и эксплуатации объектов инфраструктуры и вопросы их развития путем использования инструментов ГЧП. При этом необходимо обратить внимание на вопросы системного характера в отношении сбалансирования рисков и ответственности сторон, эффективности управления, поддержки и реализации частной инициативы в объектах государственной собственности путем привлечения дополнительных финансовых ресурсов и управленческого опыта частного сектора. Поэтому дальнейшие исследования мирового опыта по внедрению долгосрочных контрактов ГЧП являются весьма актуальными и играют решающую роль в реализации целей по улучшению состояния автомобильных дорог в Украине.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: КОНТРАКТЫ, ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО, ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ, ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ, ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ.