

## ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СРЕДА ГОСУДАРСТВЕННО- ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В МОРСКИХ ПОРТАХ

*Афанасьева О.К.*

*Досліджено структуру інституційного середовища державно-приватного партнерства в морських портах шляхом виділення елементів організаційного, економічного, правового, фінансового, інформаційного забезпечення, наявність яких дає змогу діагностувати зовнішнє середовище партнерства та забезпечує його ефективну реалізацію.*

**Постановка проблемы.** Современное состояние экономики свидетельствуют о том, что морские порты Украины являются одной из наиболее приемлемых сфер для использования механизма государственно-частного партнерства (ГЧП), поскольку их реконструкция и модернизация до уровня мировых стандартов требует значительных инвестиций, интеграции ресурсов и усилий государства и бизнеса.

Данное положение подтверждается процессами, которые происходят в результате либерализации экономических отношений во многих странах мира и характеризуется гармонизацией отношений государства и бизнеса на основе общих интересов [2].

Однако, несмотря на все преимущества использования различных форм ГЧП в портовой деятельности, на данном этапе этот процесс на теоретическом уровне остается недостаточно изученным, а на практике сталкивается с рядом серьезных преград. Поэтому применение механизма государственно-частного партнерства в портовой сфере кроме выяснения инструментов этой деятельности, изучения интересов базовых участников (правительство, портовые власти, частные инвесторы), требует также учета организационно-правовых особенностей их взаимоотношений, т.е. формирования институциональной среды обеспечения.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Вопросам институциональной среды, ее сущности, проблемам формирования и усовершенствования посвящен ряд исследований [1, 3-5, 7-9]. Однако в

указанных работах внимание в основном сосредоточено на институциональной инфраструктуре экономической системы в целом.

В то же время, эффективное внедрение и реализация механизма партнерства государственного и частного сегментов экономики в морских портах возможно при условии формирования соответствующей институциональной среды, основные элементы которой до сих пор не нашли должной систематизации и конкретизации.

**Задача исследования.** Целью статьи является выявление, систематизация и структурирование элементов институционального обеспечения государственно-частного партнерства в морских портах.

**Основной материал исследования.** Наиболее часто в современной экономической науке под институциональной средой понимают «совокупность основополагающих политических, социальных, юридических правил, которая образует базис для производства, обмена и распределения» [9, С. 6].

В данном исследовании под институциональной средой будем понимать комплекс институциональных образований (элементов, факторов и условий), создающих реальную возможность достижения желаемых состояний системы.

Отметим, что эффективная институциональная среда – это система, обеспечивающая экономический рост.

При планировании государственно-частного партнерства в портовой сфере учитывается широкий круг вопросов: макроэкономическое прогнозирование, режим иностранных инвестиций, стандарты, технологические системы, административное и хозяйственное право, региональные особенности, налоговая система, таможенное регулирование, экологические нормы, а также ряд других. Соответственно развитие портового хозяйства на условиях партнерства государства и бизнеса сопровождается также значительным числом организационных решений: нормативных, технических, экономических, маркетинговых, институциональных, экономических, социальных [6].

Поскольку государственно-частное партнерство в портовой деятельности предусматривает поэтапное взаимодействие государственных органов власти, менеджмента портов, частных операторов и инвесторов по решению широкого спектра задач, то с целью обеспечения их последовательной и системной реализации целесообразно отделять четыре агрегированных блока.

1. Предварительное технико-экономическое обоснование целесообразности ГЧП в морском порту (определение перспективных

грузо- и пассажиропотоков, физическая возможность строительства или реконструкции объекта).

2. Юридическая процедура оформления отношений субъектов партнерства (определение объекта аренды, концессии, согласование процедур, лицензирование, земельные отношения, проведение тендера, согласование отдельных пунктов и подписание договора).

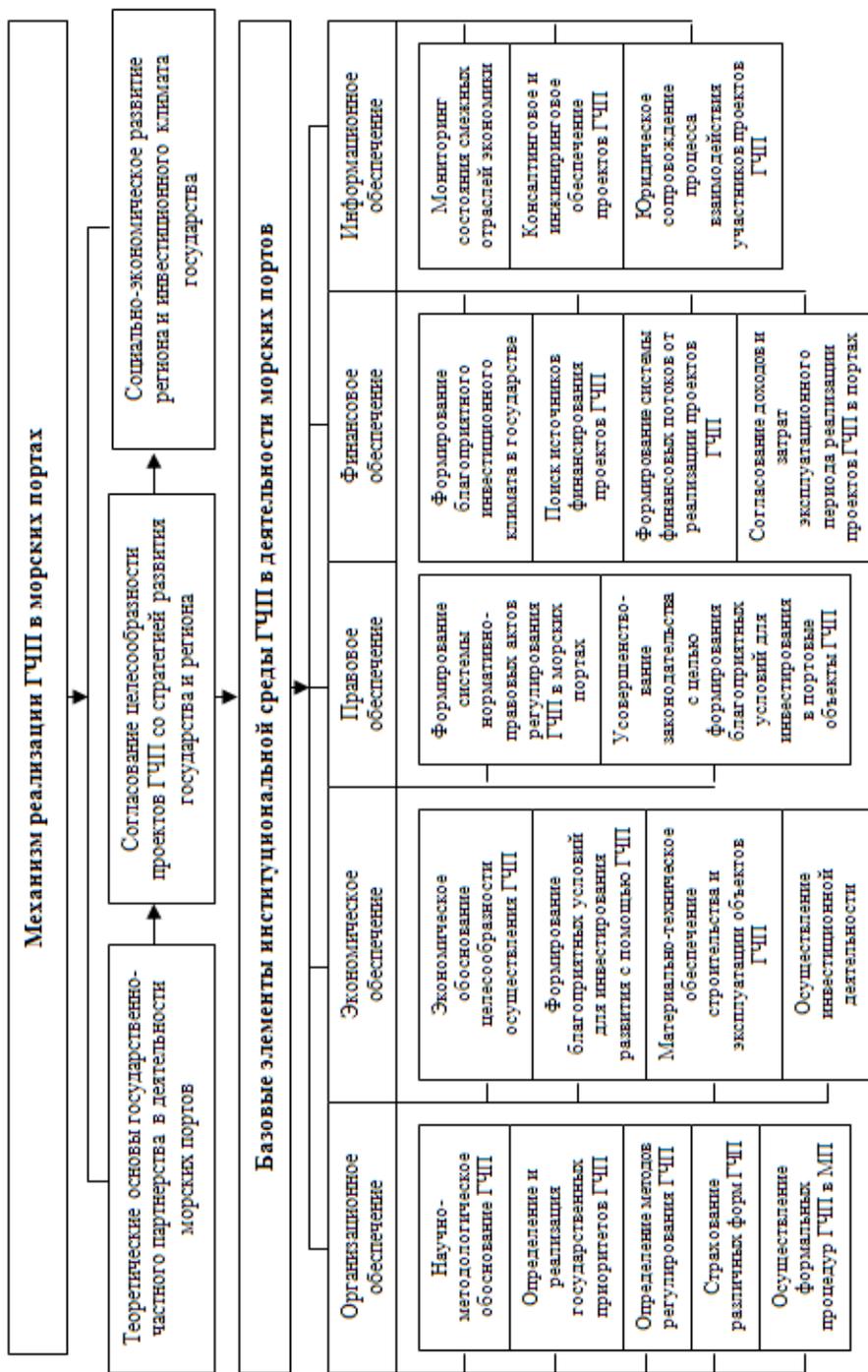
3. Транспортно-эксплуатационная параметризация портового объекта (организация и технология работы объекта и его инфраструктуры, качество предоставляемых услуг).

4. Финансовый механизм ГЧП (инвестиционное проектирование, платежи, определение принципов ценообразования, распределение и использование доходов от эксплуатации объекта).

В целом, обеспечение эффективной реализации государственно-частного партнерства в морских портах требует наличия и функционирования соответствующей институциональной среды, базовые элементы которой определены и представлены на рис. 1.

На данный момент в Украине осуществлена только частичная реализация элементов этой схемы. Организационно-правовые особенности обеспечения реализации обозначенных блоков в отечественных портах связано с рядом положений, которые должны учитываться участниками ГЧП в портовой сфере в полном объеме. Так, например, для концессионной формы партнерства, следует учитывать следующие положения [10]:

- право выступать концедентом принадлежит центральным органам власти;
- тендерный (конкурсный) подход является обязательным при определении концессионера;
- порядок проведения конкурса определяется законодательно;
- концессионер не имеет права собственности на объект концессии;
- созданное за время действия концессионного договора имущество находится в государственной собственности;
- земельные участки для осуществления концессионной деятельности предоставляются концессионеру на условиях аренды;
- срок концессии ограничен минимальными и максимальными временными рамками (соответственно 10 и 50 лет);
- риск случайной утраты или повреждения объекта концессии несет концессионер;
- имущество, которое выступает объектом концессионного соглашения должно быть застраховано концессионером в пользу концедента.



**Рис. 1. Институциональная среда ГЧП в морских портах**

Организационный механизм формирования ГЧП в морских портах состоит во взаимодействии государственных органов власти, портовых властей и частных компаний (стивидорных компаний, судоходных линий) и предусматривает реализацию нескольких этапов (рис. 2).



**Рис. 2. Организационный механизм формирования ГЧП в морских портах**

Следует подчеркнуть, что большинство проектов, реализуемых в портовой сфере, имеют сложную финансовую структуру, которая требует предварительных тщательных расчетов, а также прогнозирования всех

возможных факторов воздействия в перспективе с целью предупреждения ошибок и непредусмотренных затрат.

В условия текущего состояния украинской экономики процесс государственно-частного партнерства, как правило, связан с иностранными инвестициями. В объектах портовой инфраструктуры заинтересованы как потребители импорта, так и производители экспорта. Поэтому государственно-частный процесс в портовой деятельности Украины выступает еще одним фактором, который непосредственно содействует внешнеэкономической деятельности государства и региона.

Основными проблемами, которые препятствуют системному формированию институционального обеспечения и, соответственно, условий эффективной реализации государственно-частного партнерства в морских портах, являются:

1) отсутствие полной и замкнутой законодательной базы по ГЧП в морских портах, включающей нормативные акты и подзаконные документы;

2) отсутствие специальных органов исполнительной власти, в ведении которых находятся вопросы государственно-частного партнерства в морских портах;

3) неразвитость финансово-экономических институтов, обеспечивающих инвестирование и гарантирование частных инвестиций (например, Агентство по гарантированию инвестиций);

4) недостаточное количество независимых организаций, осуществляющих экспертизу проектов и консалтинг, управляющих компаний, ассоциаций, объединений, фондов;

5) недостаточное количество квалифицированных специалистов, имеющих морское образование и специальную подготовку в области ГЧП.

**Выводы.** Проведенное исследование показало, что эффективное внедрение и реализация партнерства государственного и частного сегментов экономики в морских портах возможно при условиях формирования соответствующей институциональной среды, в состав которой входят элементы организационного, экономического, правового, финансового, информационного обеспечения. Также проведен анализ их состояния и сформулированы рекомендации, которые отвечают современным потребностям отечественных морских портов.

### *Литература*

1. Василенко Н.В. Институциональная среда организаций: характеристики и уровни регулирования // Проблемы современной экономики / Н.В. Василенко. – 2008. – № 3. – С. 45-48.
2. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски / В.Г. Варнавский. – М.: Наука, 2005. – 315 с.
3. Городецкий А. Об основах институциональной трансформации // Вопросы экономики / А. Городецкий. – 2008. – № 10. – С. 123-133.
4. Інституційні засади формування економічної системи України: теорія і практика / [за заг. ред. проф. З. Ватаманюка]. – Львів: «Новий Світ-2000», 2005. – 326 с.
5. Институциональная экономика: новая институциональная теория экономической теории: Учебник / [под общей ред. д.э.н. проф. А.А. Аузана]. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 238 с.
6. Крыжановский С.В. Морские торговые порты в рыночных условиях. Монография / С.В. Крыжановский. – Одесса: Астропринт, 2008. – 184 с.
7. Мировая практика институционального обеспечения ГЧП // [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.ucates.ru/analytics\\_09/](http://www.ucates.ru/analytics_09/).
8. Ястребов О.А. Формирование институциональной инфраструктуры государственно-частного партнерства в Российской Федерации // Проблемы современной экономики / О.А. Ястребов. – 2011. – № 2. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=3605>.
9. Davis L. Institutional Change and American Economic Growth. / L. Davis, D. North. – Cambridge, 1971. – 415 p.
10. Institutional Port Reform. // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.worldbank.org/Toolkits/PortRform//PapersLinks/Open.aspx&id=868>.

### *Abstract*

**Afanasyeva O.K.**

#### **The institutional environment of public-private partnership in seaports.**

The structure of the institutional environment of public-private partnership in seaports is examined, through the allocation of elements of organizational, economic, legal, financial, information support. The presence of these elements gives the possibility to diagnose the external environment of partnership and ensure its effective implementation.