

5. Словарь бизнесмена / Под. ред. Л.Ш. Лозовского, Б.А. Райзберга. – М., 1999.
6. Фирсов М. Реинжиниринг процессов как метод управления бизнесом // Проблемы теории и практики управления. – 2005. – № 2.
7. Репин В.В. Бизнес-процессы. Моделирование, внедрение, управление. – М: Манн, Иванов и Фербер, 2013. – 512 с.
8. Елиферов В.Г. Бизнес-процессы: регламентация и управление / В.Г. Елиферов, В.В. Репин. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 319 с.
9. Вишняков О. Процессный подход к управлению. Основные понятия // Антикризисный менеджмент. – 2004. – № 1. – С. 19-25.
10. Репин В.В. Процессный подход к управлению. Моделирование бизнес-процессов / В.В. Репин, В.Г. Елиферов. – 3-е изд. испр. – М.: РИА «Стандарты и качество», 2005. – 404 с.

УДК 334.012.4

Афанасьєва Л.М.

*аспірант кафедри економічного аналізу
Харківського національного економічного університету
імені Семена Кузнеця*

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ІНСТРУМЕНТ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ: МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ТА ПЕРСПЕКТИВИ В УКРАЇНІ

У статті систематизовано міжнародний досвід з використання проектів державно-приватного партнерства (ДПП) з розвитку інфраструктури національної економіки. Автор підкреслює актуальність проблеми появи інфраструктурних розривів, що обумовлені браком бюджетних коштів урядів та застарілістю об'єктів інфраструктури. Розглянуто особливості нормативно-правового забезпечення ДПП зарубіжних країн. Висвітлено питання необхідності розвитку інституційного середовища ДПП в Україні, що полягає у створенні спеціалізованого підрозділу ДПП. Проаналізовано активність ДПП у різних країнах і галузях економіки. Це дозволило розробити низку рекомендацій з розвитку ДПП в Україні за трьома напрямками: (i) нормативно-правове забезпечення; (ii) створення інституційних умов; (iii) пріоритизація галузей економіки для розвитку на засадах ДПП. Передбачається, що запропоновані заходи сприятимуть активізації ДПП в Україні.

Ключові слова: державно-приватне партнерство (ДПП), міжнародний досвід, інфраструктурний розрив, спеціалізований підрозділ ДПП, інституційне середовище, інвестиції.

Афанасьєва Л.Н. ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ В УКРАИНЕ

В статье систематизирован международный опыт использования проектов государственно-частного партнерства (ГЧП) по развитию инфраструктуры национальной экономики. Автор подчеркивает актуальность проблемы появления инфраструктурных разрывов, обусловленных нехваткой бюджетных средств правительств и устарелостью объектов инфраструктуры. Рассмотрены особенности нормативно-правового обеспечения ГЧП зарубежных стран. Освещены вопросы необходимости развития институциональной среды ГЧП в Украине, которая заключается в создании специализированного подразделения ГЧП. Проанализирована активность ГЧП в различных странах и отраслях экономики. Это позволило разработать ряд рекомендаций по развитию ГЧП в Украине согласно трем направлениям: (i) нормативно-правовое обеспечение; (ii) создание институциональных условий; (iii) приоритизация отраслей экономики для развития на основе ГЧП. Предполагается, что предложенные меры будут способствовать активизации ГЧП в Украине.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство (ГЧП), международный опыт, инфраструктурный разрыв, специализированное подразделение ГЧП, институциональная среда, инвестиции.

Afanasiyeva L.M. PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A TOOL OF INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT: INTERNATIONAL EXPERIENCE AND PROSPECTS IN UKRAINE

In the article systematizes the international experience of public-private partnership (PPP) usage for infrastructure development of the national economy. The author underlines the high topicality of the problem connected with infrastructural gaps appearance, caused by the lack of budgetary resources of governments and outdated infrastructure. The specificities of abroad PPP regulatory framework have been revealed. The questions regarding the necessity of PPP institutional environment development in Ukraine have been highlighted. One of the key points in this direction is considered to be the establishment of dedicated PPP Unit. PPP activity across countries and sectors of the economy have been analyzed. The research allows to prepare a set of recommendations on PPP development in Ukraine in three key directions: (i) regulatory support; (ii) creation of institutional conditions; (iii) prioritization of economic sectors for development on the basis of PPP. It is expected that the proposed measures will contribute in PPP activation in Ukraine.

Keywords: Public-Private Partnership (PPP), International Experience, Infrastructure Gap, Dedicated PPP Unit, Institutional Environment, Investments.

Постановка проблеми. В останнє десятиліття дефіцит якісних об'єктів інфраструктури відчувають як розвинені країни, так і ті, що розвиваються. Це спонукає уряди до залучення капіталу приватного сектора та використання його потенціалу з ефективного управління на основі угод, відомих як державно-приватне партнерство (далі – ДПП).

Розвиток та модернізація виробничої та соціальної інфраструктури потребує великого обсягу інвестицій. В свою чергу через недостачу коштів уряди

країн не завжди можуть реалізувати додаткові інфраструктурні проекти через державні закупівлі. Так виникає проблема інфраструктурного розриву, коли попит суспільства на якісні об'єкти інфраструктури зростає, а держава не зможе задовольнити ці потреби.

Практика залучення державою приватного сектору для реалізації суспільно значущих проектів є одним із найкращих засобів забезпечення суспільства належними об'єктами інфраструктури та надання якісних послуг.

Міжнародний досвід засвідчує зростаючу кількість успішних прикладів ДПП. У той же час держава повинна бути готова до ряду труднощів під час імплементації проектів ДПП. Важливим є усвідомлення того, що ДПП не підходить для всіх інфраструктурних проектів. Необхідним є урахування специфіки об'єкту інфраструктури, рівня нормативно-правового забезпечення ДПП, інвестиційного клімату в країні та досвіду реалізації проектів ДПП, особливо у подібному напрямі інфраструктури.

З огляду на те, що Україна має незначний досвід у реалізації проектів ДПП, актуальним видається дослідження світових тенденцій з розвитку партнерської форми господарювання, вивчення особливостей формування інституційного середовища ДПП у країнах світу. Не менш важливим є аналіз пріоритетних напрямів у розвитку об'єктів інфраструктури зарубіжних країн та врахування закордонного досвіду діяльності ефективного механізму ДПП в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виникнення актуальної практичної проблеми пов'язаної з розвитком інфраструктурної галузі в умовах гострої нестачі фінансових ресурсів зумовило появу великої кількості досліджень. Питання необхідності розвитку та модернізації об'єктів інфраструктури України розглядалися такими вченими-фахівцями, як Б. Данилишин [1], Б. Додонов [2], Н. Іксарова [3], В. Карпов [4], О. Никифорок [5], М. Скринько та С. Сонько [6], П. Суголов [2], І. Чукаєва [7] та інші. Вагомий внесок у дослідження ДПП як інструменту розвитку інфраструктури зробили такі зарубіжні вчені, як В. Варнавський [8], В. Мендес [9], Д. МакНікол [10], Михеев В. [11], Б. Вінницький, Б. Оницьук, П. Сегварі [12], С. Сандараражан [13], Л. Турлей та Е. Семпл [14] та інші. Дослідженням проблем ДПП в Україні займалися О. Беседіна [15], Т. Єфименко [16], О. Навроцька [17], О. Пильтяй [18], В. Ребок [19], Є. Черевиков [20] та інші. Зокрема, Б. Данилишин [1], А. Гриценко [21], І. Запатріна [22], Є. Черевиков [23] приділяли особливу увагу створенню інституційних умов для розвитку ДПП в Україні.

Незважаючи на глибоке дослідження проблематики ДПП, даний механізм ще досі залишається малорозвиненим в Україні. Це зумовлено багатьма факторами, такими як відсутність належної підтримки розвитку ДПП з боку держави, недовіра з боку приватного сектора, малорозвинене інституційне середовище, нестабільне політичне середовище, кризовий стан національної економіки та інші [24, с. 119].

Важливим кроком на шляху впровадження партнерської форми господарювання економіки в Україні є постійний аналіз закордонного досвіду, його систематизація та адаптація до українських реалій. На сьогодні дослідження міжнародного досвіду ДПП, проведене вітчизняними фахівцями, має більш фрагментарний характер. За відсутності державної підтримки дослідження у цьому напрямі зводяться до мінімуму.

У той же час, незважаючи на певний рівень зрілості «ринку ДПП» у зарубіжних країнах, дана форма співпраці держави та бізнесу продовжує стрімко розвиватися. Це дає можливість оцінити успішні приклади ДПП, а також врахувати низку помилок невадалих проектів ДПП. Так постає необхідність у постійній увазі до процесу розвитку ДПП у світі. Це забезпечить не просто перейняття Україною закордонного досвіду на конкретних прикладах, а і вивчення кращих практик та врахування помилок, що були допущені країнами.

Постановка завдання. На основі викладеного можна сформулювати завдання дослідження, що

полягає у систематизації закордонного досвіду розвитку ДПП за такими напрямками: особливості нормативно-правового забезпечення ДПП; інституційне середовище ДПП у країні; пріоритети країни щодо розподілу проектів ДПП за галузями економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Глобальні міжнародні організації такі як МВФ, ООН, Світовий банк тривалий час поділяють країни на певні групи за регіональною, організаційною ознакою та рівнем економічного розвитку [25]. Останній визначається одним або декількома показниками: «ВВП на душу населення» (країни з високими, середніми та низькими доходами) та індексом розвитку людського потенціалу (ІРЛП), що розраховується за методикою ООН (високорозвинуті (ІРЛП>0,8), середньо- та низькорозвинуті країни (ІРЛП<0,5)) [26].

Досвід із систематизації країн світу за рівнем розвитку національної економіки показує, що існує велика кількість варіантів класифікацій країн. Однак за останнє десятиріччя ХХ ст. фахівці вважають найбільш універсальним поділ країн за рівнем розвитку національної економіки, що виділяє такі групи: розвинуті країни або економічно (промислово) розвинуті країни, країни з перехідною економікою та країни, що розвиваються. Україна належить до групи країн з перехідною економікою. Тим не менш за рівнем розвитку значно відстає від своїх країн-сусідів. Підтвердженням цього є рейтинг України, що складений на основі індексів, які оцінюють конкурентоспроможність національних економік у системі світового господарства, бізнес-клімат, рівень економічної свободи, якість і ефективність державного управління, ступінь глобалізації економіки, рівень розвитку людського потенціалу, потенціал зовнішніх запозичень, рівень корумпованості суспільства тощо. Сьогодні з'являється дедалі більше інформації про ранжування країн світу на основі вищевикладених індексів. Рейтинг країни, складений на основі цих індексів, є показником того, як світова спільнота оцінює країну.

Україна посідає найнижчі місця у світових рейтингах, що робить її рівень конкурентоспроможності на міжнародній арені дуже низьким. Це у свою чергу також пояснює відсутність досвіду у реалізації ДПП проектів, а також низку складностей, що виникають на шляху становлення та розвитку ДПП в Україні. Розглянемо більш детально деякі з міжнародних індексів.

Згідно з міжнародним показником Corruption Perceptions Index 2014 (Індекс сприйняття корупції), який щорічно розраховується міжнародною організацією Transparency International, Україна посідає 142 місце серед 175 країн світу [27]. В той час як країни-сусіди посідають такі місця: Польща – 35 місце, Венгрія – 47, Словачія – 54, Румунія – 69, Молдова – 103, Білорусь – 119, Росія – 136 [27]. Враховуючи цей факт, одним із ключових напрямів щодо сприяння розвитку ДПП в Україні варто вважати розробку інструментів, що забезпечать прозорість реалізації таких партнерств та знизять рівень корупції. У міжнародній практиці одним із таких інструментів є залучення громадянського суспільства до реалізації суспільно важливих проектів [28, с. 43].

Згідно з міжнародним показником Global Competitiveness Index 2014 (Індекс глобальної конкурентоспроможності), що представлений організацією World Economic Forum (Всесвітній економічний форум) у щорічному звіті The global competitiveness Report 2014-2015 (Звіт з Глобальної конкурентоспроможності), Україна посідає 76 місце з 144 країн (84 місце із 148 країн у 2013-2014 роках). Країни-сусіди для порівняння мають такі показники: Польща – 43

місце, Венгрія – 60, Словачія – 75, Румунія – 59, Молдова – 82, Росія – 53 [29, с. 13]. Причому, розглядаючи деякі з базових складових даного Індексу, можна побачити, що за показником якості державних інституцій Україна посідає 130 місце із 144, за рівнем розвитку інфраструктури – 68 місце, за показником макроекономічного середовища – 105 місце, за показником інновативності – 81 [29, с. 17, с. 20].

Такі результати звіту вказують на те, що при розробці державної політики з підтримки ДПП в Україні, уряду варто приділити велику увагу розвитку інституційного середовища, адже ця сфера виступає рушійною силою побудови ефективного механізму ДПП. Не менш важливим є стимулювання інновацій та покращення макроекономічного середовища, що прямопропорційно впливає на розвиток ДПП у країні. Вищевикладене сприятиме розвитку ДПП в Україні та, в свою чергу, забезпечить підняття України з 68 місця за рівнем розвитку інфраструктури на якісно новий рівень.

Ще одним міжнародним показником, що має важливе значення при розвитку ДПП в країні є показник Світового Банку з державного управління. Якість органів державної влади впливає на процес становлення ДПП, адже саме держава повинна виступати ініціатором залучення приватного сектору до імплементації стратегічно важливих проектів, надавати певні гарантії приватному сектору, забезпечувати компетентними фахівцями в області ДПП.

Так, за Індикаторами державного управління (Worldwide Governance Indicators) Україна посідає 143 місце з 215 країн. Зокрема, показник ефективності державного управління України у 2013 році склав 30,14% із 100% [30]. Для порівняння аналогічний показник у Польщі складає 71,29%, Словачії – 73,21%, Венгрії – 70,33%, Румунії – 52,63%, Росії – 43,06%, Молдові – 41,15%, Білорусії – 17,22% [30]. Це засвідчує гостру необхідність у побудові сучасної системи управління персоналом на державній службі. Важливим інструментом якісних перетворень може стати боротьба уряду з плінністю кадрів, що дасть змогу державній службі стати більш професійною.

У контексті розвитку ДПП важливу роль відіграє також формування знань і практичних навичок у представників органів місцевого самоврядування щодо визначення, розробки та реалізації успішних проектів ДПП. В Україні функцію з навчання державних службовців в області ДПП та покращення інформаційної підтримки ДПП виконує Програма розвитку державно-приватного партнерства (далі – Програма) при підтримці міжнародного агентства USAID. Крім того, Програма надає рекомендації керівникам міст у процесі розробки пілотних проектів щодо стратегічних напрямків поширення інформації про проект ДПП серед зацікавлених сторін, що дає можливість залучати останніх до визначення та вирішення конкретних проблем [15]. Така практика виправдовує себе, але на даному етапі цього недостатньо, оскільки розвиток повинен мати системний характер та постійно підтримуватися державою.

Повертаючись до класифікації країн світу за рівнем розвитку національної економіки та беручи цю класифікацію за основу подальшого дослідження розвитку ДПП у країнах, варто підкреслити, що експерти Світового Банку відводять провідну роль інфраструктурній галузі у розвитку економіки держави. Так, вітчизняний вчений І.В. Іголкін підтверджує це наступним прикладом: «економічні досягнення Сингапуру цілком можна віднести на рахунок сучасної

інфраструктури, насамперед морських портів та аеропортів, які зробили маленьку країну економічним центром Південно-Східної Азії» [16, с. 167]. Очевидним видається той факт, що інвестиції в інфраструктуру національної економіки відіграють ключову роль в економічному розвитку країни.

На рисунку 1 наведено середньорічні обсяги інвестицій в інфраструктуру, що заплановані у 2010–2020 роках (рис. 1).

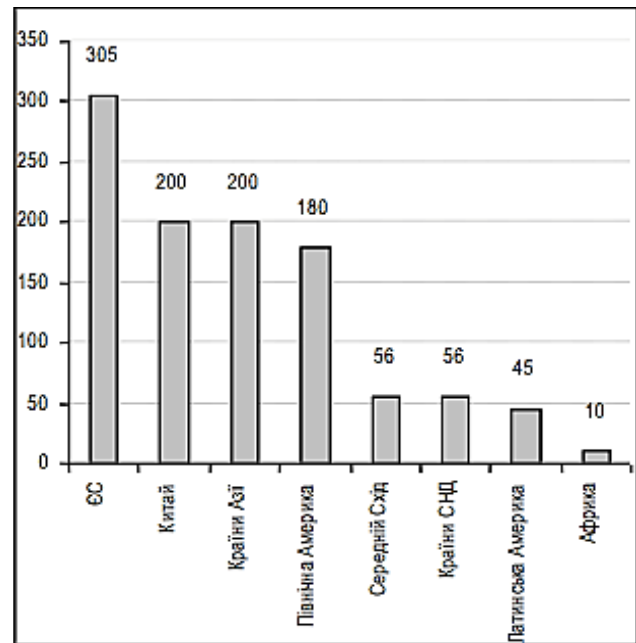


Рис. 1. Заплановані середньорічні обсяги інвестицій в інфраструктуру у 2010–2020 рр., млрд дол. США [5, с. 66]

Тим не менш питання фінансового дефіциту в інфраструктурній галузі є актуальним як для економічно розвинених країн, країн з перехідною економікою, так і для країн, що розвиваються. Це пояснює зростання зацікавленості всіх країн у залученні приватних інвесторів до фінансування інфраструктурних проектів.

Оскільки досвід з приватизації державного майна в багатьох країнах був невдалим, альтернативним шляхом розвитку інфраструктурної галузі стає використання концесій та інших видів ДПП для імплементації масштабних проектів з розвитку інфраструктури національної економіки.

Так, з розвитком співпраці держави та приватного сектору на партнерських засадах постає необхідність у регулюванні ДПП. Сьогодні не існує єдиного уніфікованого підходу придатного для всіх країн. Провідний фахівець з питань ДПП юридичної компанії Sayenko Kharenko С. Хєда стверджує, що «на обрання програми ДПП конкретно юрисдикцією впливають різноманітні фактори – від типу системи права до ставлення суспільства до предання об'єктів соціальної інфраструктури приватним інвесторам, особливо іноземним» [31, с. 19]. В юридичній практиці розрізняють 2 види програм з регулювання відносин ДПП: прийняття спеціального законодавства про ДПП та регулювання ДПП на договірній основі [31].

Міжнародний досвід показує, що наявність спеціального закону з ДПП не є гарантом успіху програми ДПП. Підтвердженням цього є і досвід України. Дійсно, Закон України «Про державно-приватне парт-

нерство» № 2404-VI (далі – Закон) [32], прийнятий у 2010 році, не призвів до суттєвих якісних змін у державній політиці з підтримки ДПП. Суттєвим недоліком цього Закону є не відповідність світовим стандартам регулювання у сфері державно-приватних відносин. Комплексного доопрацювання потребує також вся нормативно-правова база, що стосується напрямку ДПП (окремі закони, що регулюють будівництво доріг та інших об'єктів нерухомості, державні закупівлі тощо). Важливим інструментом покращення галузі ДПП С. Хеда вважає «правову регламентацію координаційного механізму всередині державного сектору з усіх аспектів ДПП у різних галузях та на різних рівнях державного управління» [31].

Однак, з іншого боку, ця сфера потребує гнучкості, оскільки в основі ДПП лежать договірні відносини. З цією метою уряди країн приймають спеціальні закони, що встановлюють лише загальні обмеження для державного та приватного партнерів. Досвід закордонних країн, які обирають шлях законодавчої регламентації ДПП, вказує на те, що держави демонструють сильну політичну прихильність до взятих на себе зобов'язань у проектах ДПП. Україна ж поки є винятком у цьому аспекті.

Існують і інші моделі правового регулювання ДПП. У країнах, де спеціальне законодавство про ДПП відсутнє, альтернативою виступають закони про державні закупівлі чи концесійне законодавство. Ще одним засобом регулювання відносин ДПП є варіант, коли закони про концесії містять лише загальні положення, а детальна регламентація реалізується через прийняття спеціальних законів у певному секторі економіки. Дослідження показало, що той чи інший варіант регулювання ДПП у країні залежить значною мірою від політичної волі та зацікавленості уряду країни. Так, важливим у напрямі розвитку ДПП залишається не тільки вдосконалення нормативно-правового забезпечення, але і створення державою належних умов для інституційного розвитку ДПП.

Оскільки процес взаємовідносин між партнерами ДПП доволі складний, багато країн разом із ухваленням закону про ДПП створюють орган з підтримки розвитку ДПП – спеціалізований підрозділ ДПП – PPP Agency або PPP Unit. Даний підрозділ уповноважений проводити оцінку запланованих проектів ДПП, стимулювати залучення приватних партнерів, проводити переговори та моніторинг виконання контрактів ДПП. Також до важливих функціональних обов'язків ДПП Юніту варто віднести розроблення стратегії розвитку ДПП, вдосконалення законодавства у сфері ДПП, координацію всіх процесів пов'язаних з імплементацією проекту ДПП, надання консультацій інвесторам та допомоги державному партнеру при обговоренні умов контракту ДПП тощо. Такі підрозділи не є обов'язковими, але, як показує міжнародний досвід, сприяють швидкій та якісній адаптації країни до процесів ДПП [31].

Враховуючи значні суми, що інвестуються у ДПП проекти, довготривалість такого партнерства, важливість грамотного розподілу ризиків і складність договірних відносин, управління ДПП-угодами потребує високого рівня компетенцій державних службовців та ґрунтовного вивчення специфіки сектору економіки в якому заплановано проект ДПП. Спеціалізований підрозділ ДПП може забезпечити вищевикладені потреби. Дослідження інституційних та державних структур з розвитку ДПП, що було проведене Організацією економічного співробітництва та розвитку (далі – ОЕСР) у 2010 р. показало, що половина країн – членів ОЕСР створили PPP Units [33, с. 11]. Це дозволило розши-

рити потенціал держави з ефективного управління ризиками, що пов'язані з реалізацією ДПП проектів. Вивчення матеріалів дослідження ОЕСР (2010 р.) [33] за даним напрямом та оновлення результатів досліджень Світового Банку (2015 р.) [34] дозволили зробити узагальнення досвіду країн у створенні спеціалізованих підрозділів ДПП (табл. 1).

Таблиця 1
Досвід країн у створенні спеціалізованих підрозділів ДПП (або PPP Units)

	Кількість країн	Країни
Так	23	Країни – члени ОЕСР: Австралія, Бельгія, Канада, Чеська Республіка, Данія, Франція, Німеччина, Греція, Угорщина, Ірландія, Іспанія, Італія, Японія, Корея, Нідерланди, Нова Зеландія, Польща, Португалія, Велика Британія, Туреччина, Мексика, Швейцарія, США.
	8	Інші країни: Хорватія, Росія, Казахстан, Болгарія, Індія, Китай, Єгипет, Бразилія.
Ні	7	Країни – члени ОЕСР: Австрія, Фінляндія, Ісландія, Люксембург, Норвегія, Словацька Республіка, Швеція.
	2	Інші країни: Естонія, Україна.

Джерело: складено на основі наступних матеріалів [33; 34]

Аналіз розвитку інституційного середовища ДПП у різних країнах в період з 2010 р. по 2015 р. показав, що чисельність країн зі спеціальними органами з підтримки ДПП збільшується. Це свідчить про зростання зацікавленості урядів держав до механізмів ДПП.

Відповідно до Положення про Міністерство економічного розвитку і торгівлі України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 20.08.2014 № 459, Мінекономрозвитку є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що зокрема забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері державно-приватного партнерства [35].

Так, спеціалізованим підрозділом ДПП в Україні вважається департамент інвестиційно-інноваційної політики та розвитку державно-приватного партнерства Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, але, на жаль, цього не достатньо для належного виконання усіх функцій, що покладені на подібні інституції закордоном. Необхідним є перегляд функціональних обов'язків даного підрозділу, розробка стратегії з системного розвитку ДПП в Україні та побудова ефективного механізму реалізації даної стратегії з залученням компетентних фахівців у цій сфері. Не менш важливим аспектом є забезпечення фінансовою підтримкою даного підрозділу з боку уряду країни.

У багатьох країнах Європи, Азії, Латинської Америки та інших було здійснено низку заходів з підтримки розвитку партнерської форми господарювання в економіці країни. При формуванні державної політики в області ДПП України корисним є вивчення пріоритетів закордонних країн щодо реалізації проектів ДПП за галузями економіки. Проекти із залученням приватного сектору були успішно реалізовані у багатьох країнах, таких, як Великобританія, Данія, Франція, Іспанія, Італія, Австрія, Німеччина, Нідерланди, Люксембург, Швеція, Греція, Фінляндія, Португалія тощо.

Особливого розповсюдження ДПП набуло у розвинутих країнах. Зокрема, у 2010 році в Європей-

ському союзу імплементовано більше 100 проектів ДПП на суму близько 18,3 млрд. євро. Серед них – у галузі освіти (34%), транспорті (21%) та охороні здоров'я (17%) [36, с. 43]. Сьогодні кількість проектів реалізованих на засадах ДПП зростає в 2 рази. Вивчаючи активність реалізації проектів ДПП у різних країнах можна дослідити пріоритети, які виділяють закордонні країни за різними галузями економіки (табл. 2).

Результати дослідження показали, що лідером у ДПП залишається Велика Британія, країна-законодавець практики використання партнерської форми господарювання. Фахівець О. Бойко, який займається дослідженням розвитку ДПП, наголошує, що «*фінансування громадської інфраструктури (дороги, транспорт, громадські будівлі) розвинулось у Великобританії завдяки Закону про приватне фінансування – Private Finance Initiative (PFI) на початку 90-х років XX ст., і зараз такі проекти відомі як класичні проекти ДПП*» [36, с. 42].

Серед галузей економіки, в яких переважає кількість ДПП проектів, можна виділити такі (по низхідній): 1) будівництво автодоріг; 2) модернізація та розбудова систем каналізації; 3) будівництво аеропортів; 4) забезпечення комунальними послугами; 5) освіта; 6) охорона здоров'я та інші.

Висновки з проведеного дослідження. З наведеного вище можна зробити висновок, що рушійною силою розвитку ДПП в країні є держава. Без зацікавленості та політичної волі уряду ефективний розвиток механізмів ДПП в країні неможливий. Вивчаючи міжнародний досвід, держава повинна стимулювати всебічний розвиток ДПП, що має забезпечувати такі напрями:

1) Розвиток нормативно-правового забезпечення ДПП в Україні:

– вдосконалення спеціального (головного) Закону України «Про ДПП» згідно міжнародних стандартів;

– доопрацювання всієї нормативно-правової бази, що стосується ДПП (законодавство в сфері земельних відносин, будівництва доріг тощо);

– покращення правової регламентації координаційного механізму всередині державного сектору з усіх аспектів ДПП в усіх галузях економіки та на всіх рівнях державного управління.

2) Розвиток інституційного середовища ДПП в Україні:

– створення якісно нового, спеціалізованого підрозділу ДПП (можливо незалежного) на зразок закордонного PPP Unit з аналогічними функціональними обов'язками (керівництво політикою в області ДПП; технічна підтримка; розвиток потенціалу; промоушн ДПП серед державних структур, бізнесу та суспільства).

3) Визначення пріоритетних галузей економіки для їх розвитку на засадах ДПП:

– державна підтримка пілотного проекту ДПП у сфері комунальних послуг, що забезпечив перехід комунальних котелень м. Малина, Житомирської області, з імпортного природного газу на біопаливо місцевого виробництва. Це забезпечило опалення 3-х шкіл у 2014–2015 рр.;

– державна підтримка пілотного проекту ДПП у транспортній сфері, зокрема побудова автомобільної дороги «Львів-Краковець» протяжністю 84,4 км;

– розробка та імплементація проектів ДПП у сфері охорони здоров'я та житлового будівництва, зокрема будівництво реабілітаційних центрів та житлових будинків для тимчасово переміщених осіб із зони АТО;

– розробка та імплементація проектів у сфері управління твердими відходами, що мають потенціал для ДПП в Україні.

Передбачається, що запропоновані заходи сприятимуть активізації ДПП в Україні. Більш того, проаналізовані у статті світові тенденції реалізації проектів ДПП у сфері інфраструктури можуть виявитися

Таблиця 2

Активність державно-приватного партнерства у різних країнах і галузях

Країни	Школи	Житлове будівництво	Оборона	Охорона здоров'я	ІТ-інфраструктура	Аеропорти	Порти	Залізничні	Автодороги	Комунальні послуги	Спорт та відпочинок	Каналізація
Австрія	○			○	○	○		○	○	○		○
Бельгія	○	○				○		○	○			○
Данія	○								○	○	○	
Фінляндія	○		○	○				○	○			○
Франція			○	○		○	○	○	●	○	○	●
Німеччина	○		○	○	○	○		○	○	○	○	○
Греція	○			○		●			○	○	○	
Ірландія	○	○		○					○	○		○
Італія		○		○		○	○		○	○	○	○
Люксембург					○	○						
Нідерланди	○	○	○	○			○	○	○	○		○
Португалія	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○
Іспанія	○			○		○	○	○	○	○	○	○
Швеція			○	○				○	○			
В. Британія	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●
Україна								○	○	○		

Позначення: ○ – йдуть дискусії, ○ – проекти на стадії постачання обладнання, ○ – деякі проекти вже працюють, ○ – значна частина проектів довершена, ● – більшість проектів вже працюють

корисними при формуванні державної політики з розвитку та підтримки ДПП в Україні.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Данилишин Б.М. Аналіз регуляторного впливу при впровадженні Закону України «Про загальні засади розвитку державно-приватного партнерства в Україні» // Департамент інвестиційної та інноваційної діяльності [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.me.gov.ua/control/uk/publish/article/system.
2. Додонов Б. Моніторинг інфраструктури України / Б. Додонов, П. Олітц, П. Суголов, К. фон Хіршхаузен, О. Щербаков // Наукові матеріали. – Інститут економічних досліджень та політичних консультацій – 2001. – № 2 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ier.com.ua/files/Regular_products/IMU/IMU_02/02_IMU_ukr.pdf.
3. Іксарова Н.В. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки країни / Н.В. Іксарова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ekpr/2010_36/Zmist/6PDF.pdf.
4. Карпов В.М. Проблеми галузей транспортної інфраструктури на сучасному етапі розвитку національного господарства України. – Формування ринкових відносин в Україні, 2012.
5. Никифорок О.І. Інструменти та механізми модернізації транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід і українські реалії. – Економіка і прогнозування, 2012.
6. Сенько С.П. Інфраструктура в умовах транзитивної економіки / С.П. Сенько, М.М. Скринько. – Х.: Екограф, 2004. – 305 с.
7. Чукаєва І.К. Засади модернізації виробничої інфраструктури України: колект. монографія / І.К. Чукаєва, Б.З. Піріашвілі, Б.П. Чиркін, О.І. Никифорок, В.М. Карпов; ред.: Б.З. Піріашвілі, О.І. Никифорок; НАН України, Ін-т економіки та прогнозування. – Київ, 2014. – 275 с. – укр.
8. Варнавский В.Г. Частно-государственное партнерство. [Електронний ресурс]. – Сайт «Экспертный канал «Открытая экономика». – Режим доступу: www.opes.ru/article_doc.asp?d_no=50578.
9. Mendez V.M. Memorandum to Calvin L. Scovel III Inspector General, titled, «Response to the Office of Inspector General's Report titled, «Financial Analysis of Transportation – related public-private partnerships» July 21, 2011.
10. McNichol D. The United States: The World's Largest Emerging P3 Market. Rebuilding America's Infrastructure – 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.aig.com/_3171_496353.html.
11. Михеев В.А. Государственно-частное партнерство в реализации приоритетных национальных проектов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.c-society.ru/wind.php.
12. Винницький Б. Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном / Винницький Б., Лендъел М., Онищук Б., Сегварі П. – К.: «К.І.С.», 2008. – 294 с. – Парал. тит. арк. англ.
13. Sundararajan S., Ahmed S. Infrastructure regulation: developing countries. PPIAF Enabling Infrastructure Investment – Issue Brief- Feb. 2015.
14. Turley L. and Semple A. Financing Sustainable Public- Private Partnerships International Institute for Sustainable Development – Feb. 2013.
15. Бєсєдіна О., Нізалов Д., Семко Р. Базове опитування щодо поінформованості щодо державно-приватного партнерства. Матеріали USAID. – 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ppp-ukraine.org/wp-content/uploads/2014/11/5PPP-Awareness-Survey-Ukr.pdf>.
16. Єфименко Т. Державно-приватне партнерство в системі регулювання економіки: монографія / [Єфименко Т.І., Черевиков Є.Л., Павлюк К.В. та ін.]; за заг. ред. чл.-кор. НАНУ Т.І. Єфименко; НАН України, Ін-т екон. та прогноз. – К., 2012. – 372 с.
17. Навроцька О.В. Державно-приватне партнерство у фінансуванні розвитку інфраструктури України / О.В. Навроцька // Формування ринкових відносин в Україні: зб. наук. праць. / наук. ред. І.Г. Манцуров. – К.: НДЕІ, 2009. – Вип. 6(97). – С. 21-26.
18. Пильтяй О.В. Державний сектор економіки: теорія, методологія, управління розвитком: монографія / О.В. Пильтяй; Київ. нац. торг.-екон. ун-т. – К., 2010. – 392 с.
19. Ребок В. Перспективы развития государственно-частного партнерства в Украине. – Заседание «Юридического пресс-клуба» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.press-club.org.ua/index.php?option.
20. Черевиков Є.Л. Передумови розвитку публічно-приватного партнерства у сфері житлово-комунального господарства в Україні / Є.Л. Черевиков // Економіка і прогнозування. – 2010. – № 1. – С. 99-110. – укр.
21. Гриценко А. Інституційна архітектоніка і механізми економічного розвитку. – Економічна теорія, 2005.
22. Запартіна І.В. У світі публічно-приватне партнерство є ширшим поняттям, ніж концесія, оренда чи управління // Юридична газета, № 46. – 13 листопада 2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrppp.com/images/stories/Yur-Gazeta_No.pdf.
23. Черевиков Є.Л. Публічно-приватне партнерство як соціально-економічний інститут / Є.Л. Черевиков // Екон. теорія. – 2009. – № 4. – С. 31-39. – укр.
24. Отенко І.П. Аналіз факторів впливу макросередовища на реалізацію державно-приватного партнерства в Україні / І.П. Отенко, Л.М. Афанасьєва // Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки. Випуск 37. – Черкаси: ЧДТУ, 2014. – Частина III. – С. 119-126.
25. Nielsen L. Classifications of Countries Based on Their Level of Development: How it is Done and How it Could be Done. – IMF Working paper. – 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://core.ac.uk/download/pdf/6455187.pdf>.
26. Malik Kh. The Rise of the South: Human Progress in Diverse World // Summary Human Development Report 2013. – 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://hdr.undp.org/en>.
27. Corruption Perceptions Index 2014, Transparency International [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.transparency.org/country#UKR>.
28. Афанасьєва Л. М. Передумови залучення інститутів громадянського суспільства до проектів державно-приватного партнерства / Л.М. Афанасьєва // Актуальні питання економічних наук: збірник матеріалів VI Міжнародної науково-практичної конференції (м. Запоріжжя, 13-14 березня 2015 року) / Східноукраїнський інститут економіки та управління. – Запоріжжя: ГО «СІЕУ», 2015. – С. 43-46.
29. Schwab K. The Global Competitiveness Report 2014-2015 // World Economic Forum – Geneva, 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf.
30. Worldwide Governance Indicators 1996–2013 / The World Bank Group. – 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://info.worldbank.org/governance/wgi/index.aspx#home>.
31. Хеда С. Державно-приватне партнерство: світовий досвід та перспективи розвитку в Україні. Юридична газета. – 2014. – № 31. – С. 19-21.
32. Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 № 2404-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. <http://portal.rada.gov.ua/>.
33. Dedicated PPP Units. A survey of institutional and governance structures. – OECD. – 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://infrastructureaustralia.gov.au/policy-publications/publications/files/Dedicated_PPP_Units_OECD_2010.pdf.
34. International PPP Units / Public-Private Partnership in Infrastructure Resource Center [Електронний ресурс]. – Режим доступу: Офіційний сайт Світового Банку з питань ДПП. <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/overview/international-ppp-units>.
35. Офіційний сайт Департаменту інвестиційно-інноваційної політики та розвитку державно-приватного партнерства Міністерства економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/Tags/DocumentsByTag?lang=uk-UA&tag=Derzhavno-privatnePartnerstvo>.
36. Бойко О. Державно-приватне партнерство: світовий досвід та перспективи реалізації в Україні. Юридична газета. – 2013. – № 22. – С. 42-43.