



УДК 330.36:341.9

*О.В. ПИЛЬТЯЙ,
кандидат економічних наук, доцент,
Київський національний торговельно-економічний університет*

РІВЕНЬ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТА ПРІОРИТЕТИ ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Постановка проблеми. Наявність, доступність та якість інфраструктурних мереж визначально впливає на інвестиційну привабливість інших складових економіки та конкурентоспроможність країни на світових ринках. У добу економічної глобалізації та масштабного зростання світової кооперації виникла гостра необхідність залучення приватного сектору економіки для участі в оновленні та розвитку галузей, що традиційно належали до суверенних прав держави: трубопроводів, морських та аеропортів, систем водо-, газо-, тепло- та електропостачання й інших інфраструктурних об'єктів.

Поширеним інструментом просування нової системи цінностей при цьому стало публічно(державно)-приватне партнерство (далі – ППП), яке «...у якості елемента змішаної економіки існувало завжди» [1] і спрямоване на «...реформування державної власності з метою її більш органічного включення до системи ринкових відносин», являючи собою «...альтернативу приватизації життєво важливих, таких що мають стратегічне значення, об'єктів державної власності» [2].

Метою ППП є розвиток інфраструктури в інтересах суспільства шляхом об'єднання ресурсів та досвіду кожного із партнерів, реалізація суспільно-значущих проектів із найменшими витратами та ризиками за умови надання економічним суб'єктам високоякісних послуг. Це глобальне явище ускладнило розмежування понять «публічний, державний» та «приватний», призвело до значної зміни звичних форм участі держави в економіці.

Перед науковцями постало питання пошуку альтернативних щодо державного управління механізмів реалізації інфраструктурних проектів суспільного призначення і встановлення пріоритетів державної політики у цій сфері, а отже, дослідження проблематики закономірностей і тенденцій розвитку ППП є одним з найактуальніших та важливих напрямів економічних досліджень.

Істотний внесок у розгляд проблем ППП внесли такі зарубіжні та вітчизняні вчені, як В.Варнавський, М.Джеррад, Д.Дельмон, В.Еггерс, І.Запатріна, В.Лихачев, С.Осборн, К.Харріс та інші. Разом з тим проблематика систематизації та встановлення взаємозв'язку типів ППП із рівнем економічного розвитку країн досі не знайшла належного відображення у наукових публікаціях.

Метою дослідження є розробка методологічного підходу, методичних рекомендацій і пропозицій щодо визначення пріоритетів розвитку відносин PPP в національній економіці.

Виклад основного матеріалу. Останнім часом саме організація функціонування та розвитку на ринкових принципах сфери суспільних послуг, на які припадає близько 2/3 ВВП та працюючих у країнах ОЕСР [3], майже 80% європейських капітальних активів [4], стала вважатися більш ефективною, ніж традиційна, що базується на державній монополії. Доба суперництва «континентальної» та «англосаксонської» моделей надання суспільних послуг завершилася перемогою другої, у якій пріоритет надається принципам Нової системи державного управління (New Public Management, NPM), побудованої на комерційних засадах і спрямованої на скорочення державних витрат на надання суспільних послуг [5].

PPP за своєю економічною природою є результатом розвитку традиційних механізмів економічної взаємодії між державним та ринковим секторами з метою розробки, планування, фінансування, будівництва і експлуатації об'єктів інфраструктури. За таких умов виникає необхідність визначення пріоритетів розвитку PPP як для країни загалом, так і для окремих регіонів, міст, галузей, проектів тощо. У зв'язку з цим нами було проведено аналітичне дослідження досвіду зарубіжних країн з метою виявлення світових тенденцій щодо пріоритетів застосування PPP для розвитку економіки.

Аналіз 836 довільно обраних зарубіжних проектів PPP¹ [6] у країнах з різним рівнем економічного розвитку, здійснених у 2000–2010 рр., показав, що подібні партнерства успішно застосовуються в транспортній (автошляхи, залізниці, аеропорти, порти, трубопровідний транспорт) і соціальній інфраструктурі (охорона здоров'я, освіта, розваги), ЖКГ (водопостачання, електропостачання, газопостачання тощо) та в інших сферах (в'язниці, оборона). Лідером у світі, як за кількістю проектів, так і за обсягом інвестицій, є транспортна інфраструктура, за якою із невеликим відставанням йде інфраструктура соціальна (рис. 1).



Джерело: [6]

Рис. 1. Розподіл проектів PPP по галузях у світі

¹ Для аналізу було використано випадкові вибірки з більш ніж 5000 проектів PPP, представлених у базах даних ПРООН (348 проектів) та Світового Банку (4760 проектів).

А якщо проаналізувати використання проектів PPP по країнах, розглядаючи їх відповідно до класифікації рівня соціально-економічного розвитку ООН, то залежно від рівня розвитку картина суттєво змінюється. На рис. 2 і в табл. 1 подано розподіл по галузях 615 випадково обраних проектів PPP [6] у країнах «Великої сімки» (США, Великобританія, Німеччина, Італія, Канада, Франція, Японія).



Джерело: [6]

Рис.2. Розподіл проектів PPP по галузях у країнах «Великої сімки»

Просте кількісне порівняння показує, що у країнах G7 переважну частину проектів PPP складають не економічні, а соціальні проекти: на першому місці – охорона здоров'я (184 з 615 проектів), на другому – освіта (138 проектів), на третьому – автошляхи (92 проекти).

Таблиця 1

Розподіл проектів PPP по галузях по країнах «Великої сімки»

Галузь	Країна							Всього
	В.Бри-танія	Італія	Німеч-чина	Канада	США	Фран-ція	Японія	
Охорона здоров'я	123	32	3	14	-	12	-	184
Освіта	113	-	24	1	-	-	-	138
Автошляхи	12	23	10	10	32	5	-	92
ЖКГ	33	15	2	1	-	-	-	51
Будівництво	22	7	-	3	2	3	-	37
Інший транспорт	11	13	-	2	1	3	-	30
Оборона	18	-	1	-	-	1	-	20
Інші проекти	20	7	16	11	1	7	1	63
Разом:	352	97	56	42	36	31	1	615

Джерело:[6]

Детальніше, в розрізі окремих країн, вивчення даних вказує на наявність національних пріоритетів у кожній із країн «Великої сімки». Так, для США такою галуззю залишаються транспортні проекти, зокрема, автошляхи (32 з 36 проектів), у Великобританії – охорона здоров’я та освіта (236 з 352 проектів), у Німеччині – освіта (24 з 56 проектів), в Італії, Канаді та Франції – охорона здоров’я (табл. 2). Таким чином, у найбільш розвинених економіках, що характеризуються високим рівнем продуктивності праці, споживання ВВП на душу населення та соціальних гарантій, ППП виступає як інструмент розвитку соціальної сфери.



Джерело: [6]

Рис.3. Розподіл проектів ППП по галузях у інших розвинутих країнах

Таблиця 2

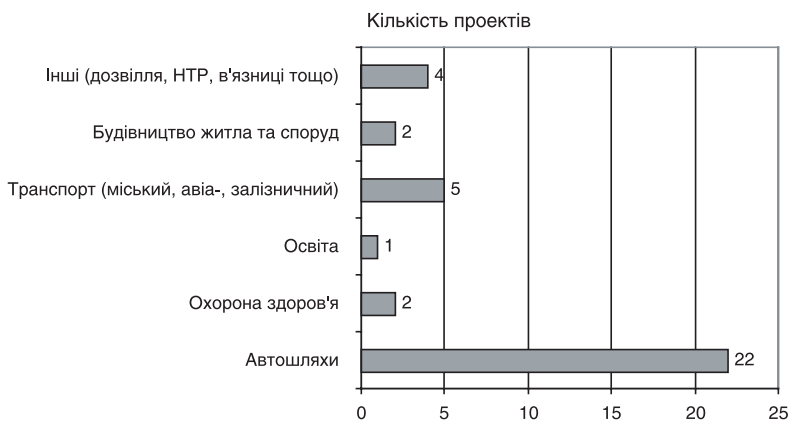
Розподіл проектів ППП по галузях у інших розвинутих країнах

Галузь	Країна							Всього
	Іспанія	Ірландія	Австра- лія	Португа- лія	Греція	ПАР	Нідер- ланди	
Автошляхи	40	12	2	17	7	4	3	85
Охорона здоров'я	11	2	6	4	3	1	1	28
Інший транспорт	17	-	5	2	1	2	-	27
Освіта	1	15	3	1	-	-	1	21
ЖКГ	3	8	3	-	-	3	1	18
Будівництво	-	3	7	-	1	-	-	11
Оборона	-	-	1	-	-	-	-	1
Інші проекти	2	4	9	1	1	2	4	23
Разом:	74	44	36	25	13	12	10	214

Джерело: [6]

Розглянемо деякі інші розвинуті країни (рис.3, табл.2), до яких, згідно з класифікацією ООН, віднесено Австралію, Ірландію, Іспанію, Португалію, Грецію, Південно-Африканську Республіку, Нідерланди. Ряд країн цієї групи демонстрували високі темпи соціально-економічного зростання та активно розвивали PPP у якості інструмента макроекономічної політики. З рис.3 видно, що чільні місця за кількістю виконаних проєктів PPP посідають галузі, пов'язані з розвитком загальної інфраструктури: автошляхів, транспорту та ЖКГ (141 з 217 проєктів), а проєктів соціальної спрямованості у загальному обсязі – порівняно невелика частка (49 проєктів).

А звернувшись до порівняльного аналізу отриманих результатів по країнах G7 та інших розвинутих країнах, слід відмітити існування в обох випадках трьох магістральних напрямів інвестування в рамках PPP: охорона здоров'я, освіта, транспорт, але залежно від країни та рівня розвитку їхня пріоритетність змінюється. При цьому спостерігається загальна тенденція щодо зрушення, залежно від рівня економічного розвитку, характеру проєктів від загальної до соціальної інфраструктури. Якщо сформульована вище гіпотеза вірна, то в країнах із перехідною економікою соціальні галузі наразі пріоритетними не будуть: з огляду на нижчий рівень соціально-економічного розвитку в цих країнах, пріоритетним виступатиме залучення приватних інвестицій до проєктів загальної інфраструктури. Для підтвердження або спростування цього припущення розглянемо країни з перехідною економікою (36 з 615 проєктів). Згідно з класифікацією ООН до країн з перехідною економікою будемо відносити країни Центральної та Східної Європи (Угорщина, Хорватія, Польща, Румунія), Балтії (Латвія) та СНД (Україна).



Джерело: [6]

Рис.4. Розподіл проєктів PPP по галузях у країнах із перехідною економікою

Як видно з рис. 4 та табл. 3, проєкти PPP у сфері соціальної інфраструктури загалом посідають символічну частку по цих країнах разом, а в більшості країн з перехідною економікою відсутні взагалі (3 із 36 проєктів), тоді як загальні інфраструктурні проєкти PPP лідирують (29 проєктів із 36).

Аналогічна картина спостерігається і для інших країн, що розвиваються, – Індії, Бразилії, Чилі, Мексики, Саудівської Аравії, Об'єднаних Арабських Еміратів та Тайваню (22 з 615 проєктів). Як і для попередньої групи, у цих країнах провідне місце за кількістю проєктів PPP посідає загальна інфраструктура – автошляхи, аеропорти, об'єкти ЖКГ (17 із 22 проєктів).

Таблиця 3

Розподіл проектів ППП по галузях у країнах з перехідною економікою

Галузь	Країна							Всього
	Угорщина	Польща	Румунія	Хорватія	Болгарія	Латвія	Україна	
Автошляхи	5	4	5	5	2	-	1	22
Інший транспорт	1	2	-	-	2	-	-	5
Будівництво	-	-	-	-	-	2	-	2
Охорона здоров'я	-	-	2	-	-	-	-	2
Освіта	1	-	-	-	-	-	-	1
Інші проекти	3	1	-	-	-	-	-	4
Разом:	10	7	7	5	4	2	1	36

Джерело: [6].

Таким чином, на підставі проведеного нами аналізу симетричних підгруп (по сім країн з кожної групи) можна зробити висновок щодо загальних світових тенденцій застосування ППП. По-перше, є певний зв'язок між рівнем соціально-економічного розвитку країни, розвиненістю системи відносин ППП та пріоритетами щодо проектів ППП у інфраструктурі (табл.4). Логіка побудови системи пріоритетів вказує на те, що чим вищий рівень ВВП на душу населення, тим більшої переваги надають проектам економічної, а з подальшим зростанням рівня розвитку – соціальної спрямованості та розвитку вже наявної інфраструктури. Для України, яку можна віднести до першої групи країн, пріоритетними напрямками є розвиток економічної, а вже потім – соціальної інфраструктури. По-друге, для кожної окремої країни (незалежно від рівня її розвитку) є можливість визначити національні пріоритети розвитку проектів ППП. По-третє, загальна тенденція розповсюдженості вказує на майже логарифмічне спадання кількості проектів ППП по підгрупах країн: на симетричну вибірку з 21 країни світу припадає 275 проектів із 615, тоді як на решту світу (150 країн) – лише 340.

Таблиця 4

Вплив рівня розвитку на пріоритети ППП (1990–2010)

Проекти ППП	Світ в цілому	Рівень економічного розвитку (ВВП/д.н., \$)			
		<2000	2000-5000	5000-10000	>10000
Економічна інфраструктура	61%	88%	78%	56%	29%
Соціальна інфраструктура	27%	11%	14%	23%	46%
Оновлення та розвиток	12%	<1	8%	21%	25%

Джерело: Розраховано за даними Світового Банку: <http://ppi.worldbank.org/explore/report.aspx>

Грунтуючись на проведеному аналізі, можна також вважати найбільш значущим для цілей нашого дослідження вивчення досвіду ППП розвинутих країн ЄС та окремих проектів у країнах Центральної та Східної Європи, як, з одного боку, близьких до України за

змістом перехідних процесів у економіці, а з другого – як таких, що довели можливість виконувати національні проекти в рамках законодавства про PPP, адаптованого до стандартів ЄС (табл.5)[7].

За даними Європейського інвестиційного банку (ЄІБ), в 1990–2009 рр. у країнах ЄС було підписано понад 1000 угод PPP на суму більше 200 млрд. євро, з яких на шість країн: Великобританію, Іспанію, Францію, Німеччину, Італію та Португалію припадає 95% від усієї кількості проектів PPP Євросоюзу. Однак за обсягом інвестицій на одну лише Великобританію припадає 58% загальної вартості проектів PPP ЄС. На решту п'ять країн – близько 30% інвестицій у PPP. Ще однією особливістю Великобританії є те, що транспортні проекти, охоплюючи лише 6% кількості угод PPP, водночас складають 36% їхньої загальної вартості, при тому, що в континентальній частині ЄС домінує транспортна сфера (60% кількості та 84% вартості усіх проектів) [8].

Незважаючи на зростання загальної кількості та обсягів PPP у країнах ЄС, реальної макроекономічної значущості такі проекти набули лише у Великобританії, Іспанії та Португалії, а в інших країнах ЄС обсяг інвестування через PPP є незначним, порівняно зі звичними схемами державних закупівель. Загалом, провідна роль держави у ЄС передбачає безперервне забезпечення високого рівня і якості життя, при цьому не принциповим вважається, чи сама вона надає суспільні послуги, чи делегує їхнє надання приватному секторові [9].

Таблиця 5

Завершені проекти PPP у країнах ЄС за період 2000–2009 рр.

Країна	Проекти PPP		Проекти PPP	
	Кількість, од.	Частка	Сума, млн.євро	Частка
Іспанія	38	19,7%	4127	13,0%
Італія	20	10,4%	3563	11,3%
Ірландія	18	13,5%	2953	9,3%
Франція	26	13,5%	2852	9,0%
Греція	7	3,6%	2398	7,6%
Німеччина	34	2,6%	1912	6,0%
Бельгія	5	2,6%	1780	5,6%
Нідерланди	6	3,1%	1733	5,5%
Польща	2	3,1%	1520	4,8%
Австрія	6	3,1%	899	2,8%
Болгарія	6	3,1%	654	2,1%
Португалія	6	3,1%	450	1,4%
Інші (крім Великої Британії)	19	9,8%	1218	3,9%
Разом (без ВБ):	193	27,8%	31625	42,8%
Велика Британія	501	72,2%	42196	57,1%
Разом:	694	100,0%	7921	100%

Джерело: [7], [8]

У континентальних країнах ЄС переважна частина капіталовкладень на засадах PPP припадає на залізниці та автошляхи – 46 та 35%, на енергетику – лише 7%, а решта – на інші види транспорту та зв'язок [10].

Якщо розглянути ситуацію із PPP у нових країнах-членах ЄС, то за даними Світового банку, за загальним обсягом фінансування проектів PPP лідером є Польща – 18 млрд. євро, за якою ідуть Угорщина – 17,4 млрд., та Чехія – 16,4 млрд. євро.: на ці три країни припадає 71% вкладень. За галузевою структурою PPP лідером виступає транспорт – 69%, на другому місці – енергетика (57 проектів в електроенергетиці і 17 в газовій сфері) – 23,6% від загального обсягу інвестицій [11].

Протягом ХХ століття інвестиційні витрати, особливо на інфраструктуру, були одним з пріоритетних напрямів діяльності держави. Однак за останні три десятиліття державні витрати на інфраструктуру в усьому світі скорочувалися. При цьому навіть у найбагатших країнах, таких як США, стрімкими темпами зростає показник «інфраструктурного розриву (дефіциту)» (табл. 6).

Причини та наслідки цієї довгострокової тенденції до скорочення державних капітальних витрат далеко не однозначні, а їхня природа є предметом широкої наукової дискусії серед вчених-економістів. Найчастіше як основний чинник згадується фіскальна консолідація – намагання покращити баланс консолідованого бюджету шляхом регулювання показника дефіциту, розпочата з метою стабілізації макроекономічної ситуації, але при цьому не береться до уваги багато інших факторів, зокрема: скорочення норми державних заощаджень, зростання частки поточних державних витрат (оплати праці держслужбовців, соціальних виплат населенню тощо), завершення будівництва основних інфраструктурних мереж у економічно розвинених країнах, активізацію процесів приватизації підприємств державного сектору в рамках політики «оптимізації» його частки у національній економіці, перерозподіл ринку суспільних послуг за рахунок залучення приватного сектору, який із 1990-х років почав надавати інфраструктурні послуги тощо.

Таблиця 6

Оцінки інфраструктурного дефіциту в США на період до 2020 р.

Галузь	Дефіцит, млрд. дол.	
	на рік	До 2020
Транспорт	300	2700
Енергетика	167	1500
Освіта	36	322
Водне господарство	29	263
Міське господарство	20	180
Пенітенціарна система	2,5	22,5
Разом:	554,5	4987,5

Джерело: Розраховано за даними American Society of Civil Engineers, National Education Association, PEW Center for the States, Association of State Dam Safety Officials

У країнах, що розвиваються (до них відносять Україну) потреба в інфраструктурі набуває гострішого, аніж у розвинутих країнах, характеру, а фінансово-бюджетні обмеження є більш жорсткими, економіка будь-якої країни вимагає дотримання бюджетної дисципліни і чітких принципів оподаткування та управління державним боргом, що

зазвичай, виконують функцію основних джерел фінансування державних інвестицій у інфраструктурні проекти.

Хоча для України фіскальна консолідація, вочевидь, не була єдиним чинником, вона явно посприяла скороченню державних інвестицій у інфраструктуру і – відповідно – значному зростанню інфраструктурного дефіциту (табл. 7).

Наприклад, фінансова криза 2001–2002 років викликала обмеження державних інвестицій у рамках фіскальної консолідації і зростання показника дефіциту втричі. Друга помітна «хвиля» зростання показника інфраструктурного дефіциту мала місце під час кризи та рецесії 2007–2009 рр. – показник при цьому зріс ще на 30%, до більш ніж чверті ВВП країни. Масштабна фіскальна консолідація, яку з 2009 року проводить уряд, незважаючи на те, що вона відіграє вирішальну роль у виході України з економічної кризи і макроекономічної стабілізації країни, супроводжується значним скороченням державних інвестицій, які на рівні держави скоротилися з 3,9% ВВП у 2008 році до 1,4 % ВВП – у 2010.

Крім того, важливу роль в обмеженні витрат на державні інвестиції відіграє скорочення державних заощаджень, яке загалом обумовлене розширенням поточних державних витрат, включаючи зростання витрат на виплату заробітної плати в державному секторі, пенсій і трансфертів, чому міг сприяти загалом високий рівень цільового асигнування видатків бюджету.

Таблиця 7

Зростання інфраструктурного дефіциту в Україні під впливом фіскальної консолідації в 2001–2010 рр.*

Рік	ВВП у фактичних цінах, млрд. грн.	Потреба у інвестиціях, млрд. грн.	Інвестиції у основний капітал		Дефіцит (наростаючим підсумком)	
			у фактичних цінах, млрд. грн.	від потреби, %	млрд. грн.	% ВВП
2001	204190	10209,51	32,57	0,32	10176,93	4,98
2002	225810	11290,53	37,18	0,33	21430,25	9,49
2003	267344	13367,22	51,01	0,38	34746,44	13,00
2004	345113	17255,65	75,71	0,44	51926,38	15,05
2005	441452	22072,61	93,1	0,42	73905,88	16,74
2006	544153	27207,65	125,25	0,46	100988,28	18,56
2007	720731	36036,55	188,49	0,52	136836,34	18,99
2008	948056	47402,81	233,08	0,49	184006,06	19,41
2009	913345	45667,25	151,78	0,33	229521,53	25,13
2010	1085935	54296,75	171,09	0,32	283647,19	26,12

Джерело: Розраховано за даними Держкомстату України – <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Оцінки обсягу інвестицій, необхідних для задоволення потреб окремо взятої країни в інфраструктурі, можуть змінюватися у значних межах. Наприклад, порівняння річних інвестиційних потреб на душу населення в Україні та США відрізняється у 45 разів. Таким чином, оцінки, засновані на тому, щоб «наздогнати» більш розвинуті країни в галузі інфраструктури, зазвичай набагато вище оцінок, що виходять з того, яка сума потрібна для подолання конкретних проблем у цій сфері.

Проте всі підходи «за потребами» мають один недолік: вони не враховують того, що в деяких країнах ресурси і потенціал їх освоєння обмежені, і тому неможливо запропонувати конкретні рекомендації щодо способів та строків задоволення інфраструктурних потреб, не виходячи за межі фіскальної та боргової прийнятності. Більш зважений підхід полягав би в оцінці можливостей мобілізації приватних та державних ресурсів для фінансування витрат на інфраструктуру в рамках виваженої в макроекономічному відношенні і стійкої, з точки зору державних фінансів, політики. При цьому необхідно одночасно з цим визначити проекти, які слід зробити пріоритетними, виходячи з їх економічних і суспільних норм прибутку.

У країн, що прагнуть створити збалансовану інфраструктуру в різних секторах, є кілька можливостей, включаючи фінансування державних інвестицій за рахунок залучення позикових коштів, збільшення державних заощаджень і перерозподілу державних видатків з інших секторів; підвищення рентабельності інвестицій за рахунок вдосконалення інвестиційного планування та процесів оцінки й реалізації проектів, а також заохочення інвестицій у приватному секторі.

Варіанти політики, що дають можливість збільшити державні заощадження, залежать від конкретних обставин кожної країни. Загалом слід уникати спеціальних заходів у сфері доходів або витрат, які не можуть (з політичних причин) або не повинні (з міркувань економічної ефективності або справедливості) бути збережені в середньо- та довгостроковій перспективі. У більшості випадків довгострокове збільшення державних заощаджень може бути досягнуто лише за рахунок розширення фіскальної бази, ефективного збору податків і скорочення масштабів ухилення від сплати податків, зростання гнучкості бюджету, раціоналізації систем державної служби та соціального забезпечення, а також зміцнення практики управління державними витратами для точнішої оцінки результативності програм державних витрат.

З цього випливає, що країни, які прагнуть нарощувати інвестиції у інфраструктуру швидше, ніж державні заощадження шляхом розвитку ППП, повинні вживати заходів для збереження макроекономічної стабільності, враховуючи те, що:

- зростання загального обсягу інвестицій має бути зосереджено, насамперед, на пріоритетних і високорентабельних проектах в тих секторах економіки, де чітко встановлено наявність «інфраструктурних розривів»;
- інвестиції у відновлення та утримання в робочому стані наявних об'єктів інфраструктури, зазвичай, є більш ефективними, ніж капіталовкладення у нові проекти;
- при оцінці доцільності здійснення інвестицій у проекти ППП слід враховувати ймовірні поточні витрати на експлуатацію та технічне обслуговування в майбутньому.

Висновки. Дедалі більше країн світу бере на озброєння ППП із тим, щоби стимулювати зростання кількісної та якісної складових розвитку суспільної інфраструктури та суспільних послуг, які надає або гарантує держава. Аналіз світової практики ППП показує, що економічна інфраструктура для України є більш очевидним пріоритетом для започаткування та розвитку проектів ППП, ніж соціальна з таких причин.

По-перше, обґрунтовані, довгострокові проекти ППП, спрямовані на ліквідацію «інфраструктурних розривів», такі як автошляхи та залізниці, аеро- та морські порти, енергетика та зв'язок, приносять вищу економічну вигоду, а отже, будуть більш привабливими для інвестицій з боку приватного сектору.

По-друге, тарифне (цінове) регулювання з боку держави як додатковий засіб впливу на економічну складову проектів PPP, доцільніше реалізовувати у проектах розвитку саме економічної інфраструктури.

По-третє, проекти PPP щодо розвитку економічної інфраструктури дають змогу залучити значно більшу кількість (і ресурси) суб'єктів приватного сектору, оскільки поєднують будівництво з наданням суміжних послуг (наприклад, будівництво з експлуатацією та утриманням), ніж у разі проектів розвитку соціальної інфраструктури. З урахуванням цих міркувань більш активне використання PPP у сфері загальної економічної інфраструктури у країнах, що розвиваються, не викликає подиву.

А загальним результатом реалізації пріоритетних проектів PPP в інфраструктурі має стати, насамперед, покращення співвідношення ціна/якість суспільних послуг, і, як наслідок, зростання рівня конкурентоспроможності і державного, і приватного секторів національної економіки.

Джерела

1. *Варнавский В. Г.* Партнёрство государства и частного сектора: формы, проекты, риски. – М.: Наука, 2005. – С. 5.
2. *Варнавский В. Г.* Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления // Отечественные записки. – 2004. – № 6. – С. 172.
3. *Deblock Ch.* Le «patriotisme économique», fausse reponse a la mondialisation // l'Etat du monde 2007. – Paris: 2006. – P. 61–64.
4. *Alesina A., Giavazzi F.* The Future of Europe. Reform or Decline. – L.: Cambridge, 2006. – P. 126.
5. *Clifton J., Duaz Fuentes D.* EU Policies on Public Services: Let the Citizens Speak! / The ETUI-REHS-EPSU-SALISA Conference «An Alternative to the Market: The Social, Political and Economic Role of Public Services in Europe». – Brussels, Nov. 19–20, 2007. – P.1.
6. Бази даних ПРООН та Світового Банку . UNDP – Partnerships for Sustainable Development – CSD Partnerships Database. – <http://webapps01.un.org/dsd/partnerships/public>; Private Participation in Infrastructure (PPI) – Project Database. – <http://ppi.worldbank.org/>
7. Матеріали Європейського Інвестиційного Банку (European Investmet Bank) – <http://www.eib.org/about/partners/universities/eiburs/public-private-partnerships.htm>
8. The European PPP Report 2009. – ЕПЕС, DLA Piper, 2010. – <http://www.eib.org/epec/infocentre/documents/FINAL%20FINAL%20EUROPEAN%20PPP%20REPORT%202009.pdf>
9. *Энтин М.Л.* В поисках партнёрских отношений: Россия и Европейский Союз в 2004–2005 годах. – СПб., 2006. – С. 318.
10. The European PPP Report 2009. – ЕПЕС, DLA Piper, 2010. – <http://www.eib.org/epec/infocentre/documents/FINAL%20FINAL%20EUROPEAN%20PPP%20REPORT%202009.pdf>
11. Public-Private Partnerships in Infrastructure Days 2008. Ed. by P.Saragiotis. – Washington, D.C.: World Bank Institute, 2009. – 124 p. – http://siteresources.worldbank.org/PPPILP/Resources/ppi2008_proceedings.pdf.

Анотація: На основі аналізу світової практики реалізації проектів PPP у інфраструктурі встановлено наявність взаємозв'язку між рівнем економічного розвитку країни та пріоритетами PPP. Аналіз також показав, що для економік країн, що розвиваються, зокрема України, такими пріоритетами є проекти у сфері економічної інфраструктури.

Аннотация: На основе анализа мировой практики реализации проектов ПЧП в инфраструктуре установлено существование взаимосвязи между уровнем экономического развития страны и приоритетами ПЧП. Анализ также показал, что для экономик развивающихся стран, в частности Украины, такими приоритетами являются проекты в сфере экономической инфраструктуры.

Summary: Based on analysis of PPP's international practice in infrastructure, proved the existence of the relationships between the level of economic development and PPP priorities. The analysis also showed that the economies of developing countries, including Ukraine, the leading priorities are PPP's projects in economic Infrastructure. In countries that aspire to create a balanced Infrastructure in different sectors, there are several possibilities, including the financing of public investment through borrowing, increase public savings and reallocation of public expenditure from other sectors, increase ROI by improving investment planning and processes for evaluating and implementing projects and encourage investment in the private sector. Policy options that can increase public savings, depending on the particular circumstances of each country. In most cases, long-term increase in government savings and investments could be achieved only by expanding the fiscal base, more efficient tax collection, budget flexibility, rationalization of public services and social security, and strengthening public expenditure management practices for more accurate assessment of the effectiveness of public expenditure programs. It follows that countries seeking to increase investment in Infrastructure rather than public savings through the development of PPP should take measures to preserve macroeconomic stability, given that: increase the total investment should be focused primarily on the priority and highly profitable projects in those sectors, which clearly established the presence of "Infrastructure Gap"; investment in the renovation and maintenance of existing Infrastructure is usually more effective than investment in new projects; in assessing the feasibility of investing in PPP projects should take into account the likely ongoing costs of operation and maintenance in the future.

Ключові слова: публічно-приватне партнерство (ППП), інфраструктура, інвестиції, фінансова політика.

Ключевые слова: публично-частное партнерство (ПЧП), инфраструктура, инвестиции, финансовая политика.

Key words: Public-Private Partnerships (PPP's), infrastructure, investment, financial policy.

Стаття надійшла до редакції журналу 21.11.2011 р.