

УДК 338.242:334

*Гриценко Л. Л., д.е.н., професор кафедри фінансів і підприємництва**Тверезовська О. І., студентка**Сумський державний університет, м. Суми, Україна*

СВІТОВИЙ ДОСВІД УПРОВАДЖЕННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА З МЕТОЮ РЕФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ

В умовах поглиблення кризових явищ як національної, так і світової економіки значно зменшуються обсяги інвестицій з боку державних інститутів, а також з боку приватного сектора. За таких умов розвиток інфраструктури неабияк важливий задля подальшого формування сприятливого клімату для економічного зростання. На сьогодні ми все частіше зустрічаємося із фізичною та моральною зношеністю обладнання, застарілістю основних фондів майже у всіх сферах економіки, недостатністю інвестиційних вкладень, недофінансуванням інфраструктурних інвестиційних та інноваційних проектів тощо. Ефективна взаємодія між державою та приватним сектором на основі системи державно-приватного партнерства (далі – ДПП) дозволить здійснювати інвестування в розвиток виробничих потужностей, прискорити промислове зростання, розширення внутрішніх та зовнішніх ринків, підвищити якість товарів, робіт і послуг, якість надання державних послуг, поліпшити інвестиційну привабливість країни та ділову активність.

У сучасному розумінні партнерство державного і приватного секторів означає таку форму співпраці між державними органами влади та світом бізнесу, що має на меті забезпечити фінансування, будівництво, відновлення, управління або утримання інфраструктури чи надання суспільних послуг [1].

ДПП широко застосовується у світовій практиці під час реалізації різноманітних соціально-економічних завдань, таких як забезпечення ефективного управління у сфері державно-приватного партнерства, зниження навантаження на бюджет, посилення соціальної відповідальності бізнесу, підвищення якості життя населення країни тощо.

При цьому основний масив інвестиційних проектів, що реалізуються в межах системи державно-приватного партнерства у країнах Європи, становлять проекти, спрямовані на реформування та розвиток інфраструктури. Це зумовлено тим, що вони визнані Світовим банком стратегічним напрямом формування та реалізації потенціалу соціально-економічного розвитку, що забезпечує довгострокове економічне зростання, а також антикризовим заходом у короткостроковому періоді, оскільки впровадження масштабних інфраструктурних проектів дозволяє створити нові робочі місця, покращити стан об'єктів металургії, будівельної галузі, сектору послуг тощо [2].

Звернемо більш детально увагу на впровадження проектів ДПП в авіаційному, транспортному та залізничному секторах. Регіональні особливості державно-приватного фінансування інфраструктурних інвестиційних проектів виявляються і в розрізі окремих секторів економіки (табл. 1).

Таблиця 1 – Кількість та обсяги інвестицій у проекти ДПП за регіонами світу і секторами економіки в 1999–2018 рр. (складено автором на основі [2])

Регіон	Кількість проектів	Обсяг інвестицій, млн. дол. США	Обсяг інвестицій у розрахунку на 1 проект, млн. дол. США
Авіація			
Східна Азія і Тихоокеанський регіон	14	5077,97	362,7121
Європа та Центральна Азія	2	1413,47	706,735
Латинська Америка та Карибський басейн	16	14125,5	882,8438
Близький Схід і Північна Африка	10	38802,1	3880,21
Південна Азія	3	2682	894
Африка на південь від Сахари	1	245,1	245,1
Усього	46	62346,14	6971,601
Залізничне сполучення			
Східна Азія і Тихоокеанський регіон	9	13154,8	1461,644
Європа та Центральна Азія	5	4778,96	955,792
Латинська Америка та Карибський басейн	171	46120,23	269,7089
Близький Схід і Північна Африка	2	343	171,5
Південна Азія	34	33417,86	982,8782
Африка на південь від Сахари	20	6287,65	314,3825
Усього	241	104102,5	4155,906
Транспортне сполучення			
Східна Азія і Тихоокеанський регіон	35	11563,53	330,3866
Європа та Центральна Азія	8	9398,5	1174,813
Латинська Америка та Карибський басейн	194	109790,2	565,9287
Близький Схід і Північна Африка	4	14594	3648,5
Південна Азія	450	98603,36	219,1186
Африка на південь від Сахари	10	2709,7	270,97
Усього	701	246659,3	6209,716

Отже, у галузі авіації найбільшу кількість інвестиційних проектів у системі державно-приватного партнерства реалізують країни Латинської Америки та Карибського басейну, а також Східної Азії та Тихоокеанського регіону, на які припадає 33 % та 21,7 % від загальної кількості проектів такого спрямування. На країни Європи та Центральної Азії припадає лише 4,1 % інвестиційних проектів ДПП у даній сфері економіки.

У сфері залізничного сполучення найбільшу кількість проектів ДПП та найбільший обсяг інвестицій здійснювали країни Латинської Америки та Карибського басейну. На них припадало 71 % від загальної кількості проектів цього виду та 44 % обсягу відповідних інвестицій. Найменш інтенсивно

проводять інвестиції у галузі залізничного сполучення партнери країн Близького Сходу і Північної Африки, а також Європи та Центральної Азії, кількість яких становить відповідно 2 та 5 інвестиційні проекти за весь аналізований період. Проте найбільшим був обсяг інвестицій у розрахунку на 1 проект у країнах Східної Азії і Тихоокеанського регіону – 1461,6 млн. дол. США (35 % від загальної частки всіх інвестицій у розрахунку на 1 проект).

Зауважимо, що на Південну Азію припадає найбільша частка загального обсягу державно-приватних інвестицій у транспортне сполучення: 64,2 %, що відповідає 98603,36 млн. дол. США. Проте у регіонах Європи та Центральної Азії найбільшими є обсяги інвестицій у розрахунку на 1 проект за даними напрямками, які становлять 174,8 млн. дол. США.

Також істотні обсяги інвестуються у транспортне сполучення державно-приватними партнерами країн Латинської Америки та Карибського басейну (109790,2 млн. дол. США, або 44,5 % від загального обсягу інвестицій відповідного спрямування). У розрахунку на 1 проект транспортного сполучення інвестиції у країнах Латинської Америки та Карибського басейну є досить низькими, меншими за середньосвітовий рівень та становлять лише 565,9 млн. дол. США.

Внаслідок проведеного дослідження доцільно стверджувати, що форма співробітництва держави та приватного сектору широко застосовується у світовій практиці, особливо в Європі. При цьому основний масив інвестиційних проектів, що реалізуються в межах системи державно-приватного партнерства у країнах Європи, становлять проекти, спрямовані на реформування та розвиток інфраструктури.

Таким чином, об'єднання фінансових ресурсів державного та приватного секторів дозволяє реалізувати конкурентний потенціал національної економіки, ефективно вирішувати економічні та соціальні завдання. За сучасних умов економічної ситуації державно-приватне партнерство може бути використане як один із інструментів здійснення державної антикризової політики.

Список літератури

1. Грищенко С. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства : практ. посіб. для органів місцевої влади та бізнесу. Київ : ФОП Москаленко О. М., 2011. 140 с.
2. Private Participation in Infrastructure (PPI) Database // The World Bank. URL: <https://ppi.worldbank.org/en/ppi> (дата звернення: 11.04.2020).
3. Теоретико-методичні засади відповідального портфельного інвестування як інструменту фінансового забезпечення сталого розвитку економіки : звіт про НДР (проміжний) / кер.: Д. В. Леус. Суми : СумДУ, 2016. 99 с.
4. Формалізація сучасних тенденцій розвитку інвестиційного ринку України : звіт про НДР (заключний) / кер.: І. М. Кобушко. Суми : СумДУ, 2012. 79 с.
5. Дослідження кон'юктури інвестиційного ринку України : звіт про НДР (заключний) / кер.: І. В. Кобушко. Суми : СумДУ, 2011. 114 с. URL: <https://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/27284> (дата звернення: 11.04.2020).