



DOI: <https://doi.org/10.15407/eip2018.03.079>

УДК 330:12

JEL: R 42

**Никифорук О.І.**, д-р екон. наук  
завідувач відділу розвитку виробничої інфраструктури  
ДУ "Інститут економіки та прогнозування НАН України"  
e-mail: elena.nikiforuk@gmail.com

**Гусев Ю.В.**, канд. екон. наук, доцент  
радник міністра інфраструктури України  
e-mail: economistinukraine@gmail.com

**Чмирьова Л.Ю.**, науковий співробітник  
ДУ "Інститут економіки та прогнозування НАН України"  
e-mail: potapenko\_lora@ukr.net

## **ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО: ІНСТИТУЦІОНАЛЬНЕ СЕРЕДОВИЩЕ ДЛЯ РОЗВИТКУ ТА МОДЕРНІЗАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ**

Систематизовано ієрархічні рівні інституціонального середовища запровадження державно-приватного партнерства (ДПП) в Україні: мегаекономіка, макроекономіка, мезоекономіка та мікроекономіка. Виявлено учасників інституціонального середовища, яких представлено регуляторними інститутами, що визначають норми відносин, прав і зобов'язання учасників, а також конструктивними та інвестиційними інститутами. На рівні мегаекономіки регуляторні інститути представлено: принципами та нормами міжнародного права стосовно ДПП, міжнародними угодами, ринком міжнародних проектів ДПП; Стратегією сталого розвитку 2030. Конструктивні інститути цього ж рівня – це інтеграція національних інфраструктурних мереж, інститути міжнародних інфраструктурних проектів (наприклад, Великого шовкового шляху). Інвестиційні інститути – міжнародні фінансові організації, міжнародні інвестиційні банки, світовий фондовий ринок, інфраструктурні банки тощо.

Регуляторними інститутами макроекономічного рівня є Конституція України, урядові програми, закони, нормативно-правові акти стосовно ДПП, концесій, Стратегія сталого розвитку України 2030, ринок вітчизняних інфраструктурних проектів, інститут публічних закупівель; конструктивними інститутами – Міністерство економічного розвитку і торгівлі, Міністерство інфраструктури, Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, проектні офіси, інститут державного програмно-цільового планування; інвестиційними інститутами – бюджетні кошти, цільове фінансування, субсидування, приватні інвестиції, проектне фінансування.

Проаналізовано дані щодо кількості та якості проектів ДПП в Україні та світі. Проведено зіставлення даних щодо виконання проектів ДПП в Україні за даними Світового банку та вітчизняними джерелами і виявлено фрагментарність обліку даних щодо договорів ДПП та договорів концесій. Зроблено висновок про необхідність систематизації та уніфікації даних на різних рівнях ієрархічної структури інституціонального середовища впровадження ДПП в Україні: на рівні мегаекономіки та макроекономіки, макроекономіки та мезоекономіки.

© Никифорук О.І., Гусев Ю.В., Чмирьова Л.Ю., 2018



Зауважується, що наявність інституційних пасток обумовлює активізацію подальших наукових досліджень та розроблення рекомендацій у сфері запровадження та розвитку механізмів ДПП у фінансуванні розвитку та модернізації інфраструктури в таких напрямках, як: нормативно-правове забезпечення розвитку ДПП в Україні шляхом подальшої деталізації положень Закону України "Про державно-приватне партнерство"; дослідження питань доцільності та ефективності різних форм реалізації ДПП (концесії, оренди, лізингу тощо) у фінансуванні великих національних проектів, у тому числі й проектів щодо розвитку інфраструктури економіки України, а також наукове обґрунтування їх використання; дослідження регіональних особливостей застосування механізмів ДПП у країні у фінансуванні стратегічних інвестиційних проектів, зокрема, великих інфраструктурних проектів, соціальних та гуманітарних проектів у рамках реалізації нової регіональної політики; додаткові дослідження передового міжнародного досвіду запровадження та розвитку механізмів ДПП у фінансуванні національних проектів, зокрема щодо залучення до цього процесу МФО та інших недержавних організацій.

**К л ю ч о в і с л о в а :** державно-приватне партнерство, інституціональне середовище, інфраструктура, транспорт, проекти, інвестиції

**Вступ.** Історія свідчить, що партнерства були добре відомими і широко розповсюдженими починаючи з часів Давньої Греції і Стародавнього Риму. Зазвичай партнерства передбачають систему взаємодії між партнерами, що юридично закріплено в законодавстві багатьох країн. Найбільш узагальнено *партнерства* поділяються на – цивільні (унормовують відносини між юридичними чи/та фізичними особами), соціальні (узгоджують інтереси учасників виробничих процесів: робітників та роботодавців) та публічно-приватні (ППП – англ.: *Public Private Partnership* або *PPP*), або державно-приватні партнерства (ДПП)<sup>1</sup>.

Роль останніх – забезпечити синергію від взаємодії держави або інших публічних інститутів та приватного сектора для вирішення суспільно визнаних та значимих завдань, як правило, середньострокового або довгострокового характеру. На сучасному етапі такі партнерства є актуальним інструментом в умовах необхідності подолання розриву між потребою в розвитку багатьох галузей промисловості, модернізації існуючої та створенні нової *інфраструктури*<sup>2</sup> та, зокрема, реальними інвестиціями в них, беручи до уваги

<sup>1</sup> Поняття "Public Private Partnership" у вітчизняній літературі часто перекладається як "державно-приватне партнерство", "приватно-державне партнерство", "публічно-приватне партнерство". Найбільш близьким до відображення змісту концепції уявляється поняття "публічно-приватне партнерство", до того ж воно найбільш точно відтворює й сутність відносин, оскільки як публічні партнери у зарубіжній практиці часто виступають не лише органи державної влади, а й органи місцевого самоврядування, потужні громадські організації та благодійні фонди. Проте у працях українських і російських науковців найчастіше використовується поняття "державно-приватне партнерство" – як таке, що більш однозначно сприймається нашими вченими та громадськістю.

<sup>2</sup> Під інфраструктурою у контексті статті ми розуміємо сукупність галузей (видів економічної діяльності), від функціонування яких залежить ступінь активної життєдіяльності суспільства країни, у тому числі виробнича діяльність та господарський розвиток: транспорт, зв'язок, телекомунікації, енергозабезпечення, водозабезпечення, система освіти та виховання, охорони



брак бюджетних фінансових ресурсів, необхідність покращення якості, безпеки надання послуг у відповідь на зростаючі вимоги суспільства в контексті сталого розвитку. Цей *інфраструктурний розрив* [1, 2] виникає як різниця між відкладеним попитом, що не задоволений фактично, та реальною пропозицією інфраструктурних інвестицій, що у глобальному масштабі, за оцінками McKinsey Institute, становить до 2030 року 60 млрд дол. США, а у щорічному еквіваленті – близько 5 млрд дол. США. Адже відповідно до Стратегії сталого розвитку до 2030 року (*Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*), що прийнята Генеральною Асамблеєю ООН у 2015 р, до 17 основних викликів для планети (таких як ліквідація бідності в усіх її формах, голоду, забезпечення продовольчої безпеки і поліпшення харчування і сприяння сталому розвитку сільського господарства, забезпечення здорового способу життя та сприяння благополуччю для всіх у будь-якому віці, забезпечення всеохопної і справедливої якісної освіти та заохочення можливості навчання протягом усього життя для всіх, гендерної рівності й розширення прав і можливостей усіх жінок і дівчаток, забезпечення наявності та раціонального використання водних ресурсів і санітарії для всіх, загального доступу до недорогих, надійних, стійких і сучасних джерел енергії для всіх тощо), включено *створення стійкої інфраструктури, сприяння всеосяжній і стійкій індустріалізації та інноваціям у планетарному масштабі*. На нашу думку, подолання цього виклику залежатиме і від використання публічно-приватних партнерств як одного з ключових механізмів реалізації оновленої Стратегії сталого розвитку 2030.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Слід відзначити, що різним аспектам розвитку механізмів державно-приватних партнерств присвятили свої наукові дослідження ряд іноземних – N.Andres, J.Delmon, J.Foster, M. Gerrard, S.Guasch, J.Haven, C.Mandri-Perrott, B.Michael, S.Osborne, A.Posner, B.Shin, R.Taylor, E.White, В. Варнавський – та вітчизняних – Л.Афанасьєва, О.Берданова, Т.Богдан, Н.Бондар, В.Вакуленко, Ю.Вдовенко, О.Вінник, Б.Винницький, В.Геєць, А.Гриценко, Б.Данилишин, В.Демішкан, Н.Доценко-Білоус, О.Єгорова, Т.Єфименко, І.Запатріна, О.Карий, А.Мавріна, О.Маслюківська, А.Мельник, Д.Наумов, В.Павлов, Г.Павлова, К.Павлюк, О.Пильтяй, К.Про-

---

здоров'я тощо. У цьому сенсі як *рівнозначні* вживаються терміни "інфраструктура" та "галузі інфраструктури", при цьому розподіляти галузі інфраструктури на виробничі та соціальні на сучасному етапі нам видається недоречним, зберігаючи тенденцію до зближення вітчизняної та зарубіжної економічної термінології та той факт, що у зарубіжній літературі, присвяченій інфраструктурі як суспільному явищу, такого розподілу не виявлено. У зарубіжних джерелах *інфраструктуру* називають "суспільним або соціальним накладним капіталом" (англ.: Social Overhead Capital), який має ознаки ресурсу загального користування (англ.: Common Resource Pool, CRP). У праці Д.Кларка ще у 1923 р було показано, що суспільні витрати на створення товарів значно вищі, ніж витрати окремих підприємців на створення цих же товарів, через те що суспільство або суспільний партнер несуть величезні видатки щодо створення інфраструктури, а результатами від створення конкретних об'єктів інфраструктури користуються всі. Ця концепція та наукові здобутки її апологетів – Еліно́р Остро́м та Олі́вера Уілья́мсона – у вигляді концепції Common Resource Pool у 2009 р. були визнані та нагороджені Нобелівською премією з економіки.

цак, В.Сазонов, О.Сімсон, О.Сідуняк, А.Ткачук, Є.Черевиков, Ю.Шевчук, П.Шилепницький та інших учених. З цієї проблеми вийшли друком ґрунтовні монографії в Інституті економіки та прогнозування НАН України, серед яких "Державно-приватне партнерство в системі регулювання економіки" [3] та "Публічно-приватне партнерство у відносинах держави з міжнародними організаціями та транснаціональними компаніями" [4] за ред. чл.-кор. НАН України Т.Єфименко, де досліджуються проблеми формування та розвитку публічно-приватного партнерства у відносинах держави та приватними партнерами та у відносинах держави з міжнародними організаціями і транснаціональними компаніями у контексті створення умов для конкурентоспроможного економічного зростання, заснованого на модернізації механізмів державного управління економікою, інтенсифікації процесів трансферу технологій, розвитку інфраструктурних систем економіки, формування конкурентних відносин та розвитку екосистемного управління та інші питання.

З огляду на контент-аналіз публікацій, основними напрямками вітчизняних та іноземних наукових досліджень у сфері взаємодії держави та бізнесу, зокрема щодо розвитку механізмів державно-приватного партнерства у фінансуванні стратегічних інвестиційних проектів для економіки України на національному та регіональному рівнях, є такі:

- засади розвитку ДПП, зокрема, достатньо широко висвітлені сутність, роль, принципи, форми реалізації ДПП та методи фінансування проектів на засадах ДПП [3, 5–13];

- вивчення світового досвіду реалізації великих інвестиційних проектів на засадах ДПП у різних сферах національної економіки, в тому числі й щодо розвитку інфраструктури національної економіки [4, 6, 14–20];

- питання законодавчого та методичного забезпечення ДПП, тобто комплекс питань щодо інституційних обмежень стосовно розвитку механізмів ДПП в економіці України [4, 9, 21–26];

- використання у процесі фінансування соціально-економічного розвитку країни механізмів ДПП на різних рівнях державного управління національною економікою, зокрема макроекономічному та регіональному рівнях [3, 4, 15, 16, 24];

- використання механізмів ДПП у різних секторах національної економіки, зокрема, в інфраструктурі (будівництві автошляхів, залізничному транспорті, енергетичній сфері, телекомунікаціях), інноваційній та науковій сферах діяльності, житлово-комунальному господарстві та соціальній сфері, публічних закупівлях [27–31].

- різноманітні аспекти участі приватного бізнесу як партнера у розбудові інфраструктури [33–37].

Значний науково-практичний вклад в розроблення методології державно-приватного партнерства та реалізації моделей ДПП на практиці внесли розробки міжнародних організацій: Світового банку, Міжнародного валютного фонду, Європейського банку реконструкції та розвитку, Європейської економічної комісії ООН, Організації економічного співробітництва та розвитку тощо.



**Невирішені частини загальної проблеми.** Зважаючи на велику кількість досліджень та здійснений контент-аналіз наукових джерел щодо теоретико-методологічних та практичних напрацювань щодо розвитку феномена ДПП на сучасному етапі, необхідно окреслити недостатньо розроблені аспекти розвитку механізму ДПП в Україні та в інфраструктурних галузях зокрема. Так, досі не повністю розкриті питання застосування існуючих моделей ДПП у соціально-економічних умовах України та конкретних галузях інфраструктури, таких як, наприклад, транспорт тощо, та визначення нормативно-правового підґрунтя для практичного застосування механізмів ДПП в Україні. Необхідним є проведення сучасного статистичного огляду щодо виконання проектів ДПП в Україні як за методологією Світового банку в галузях інфраструктури, так і з застосуванням вітчизняних інформаційних даних з метою порівняння та узгодження різних методичних підходів щодо обліку проектів ДПП. Загалом важливим є формування та розвиток інституціонального середовища застосування ДПП в Україні з метою розвитку та модернізації інфраструктури в умовах реформування усієї державної системи управління та забезпечення сталого економічного зростання в Україні.

**Метою статті** є розгляд інституціонального середовища застосування механізмів ДПП в Україні для модернізації та розвитку інфраструктурних галузей у контексті питань удосконалення чинного законодавства, статистичного огляду наявних проектів ДПП в Україні, у тому числі проектів щодо розвитку інфраструктури.

**Виклад основного матеріалу.** Останніми роками в Україні спостерігається збільшення уваги до питання механізмів ДПП для розвитку інфраструктури, адже ефективні форми партнерства державного і приватного бізнесу у фінансуванні інфраструктурних галузей мають додаткові ефекти – для держави, для компаній, для суспільства (табл. 1).

Ці тенденції простежуються в риторичі *стратегічних пріоритетів урядових програм соціально-економічного розвитку* як альтернативний спосіб відновлення та модернізації національної економіки, зокрема інфраструктурних галузей. Зокрема про ДПП ідеться у Програмі діяльності Кабінету Міністрів 2016 р. [39], у Аналітичній доповіді до Щорічного послання Президента України до Верховної Ради України "Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2017 році [40], у Національній доповіді "Цілі сталого розвитку: Україна 2017" [41], у Національній транспортній стратегії до 2030 року від 30 травня 2018 [42] тощо.

Уже зараз створено спеціальні інститути розвитку ДПП, а саме: установа "Український центр сприяння розвитку публічно-приватного партнерства", що є некомерційною організацією, яка заснована віце-президентом Національної академії наук України, академіком В.М.Гейцем 27 квітня 2010 р., Програма розвитку державно-приватного партнерства, що впроваджується компанією-нерезидентом за фінансової підтримки Агентства США з міжнародного розвитку (USAID), Фонд розвитку публічно-приватного партнерства у охороні здоров'я в Україні, Європейська асоціація з державно-приватного партнерства C.R.E.A.M Europe PPP Alliance.



Таблиця 1

Переваги ДПП для інфраструктурної сфери

Основні переваги для держави	Основні переваги для компаній	Основні переваги для суспільства
<ul style="list-style-type: none"><li>– максимальна віддача на вкладені кошти;</li><li>– підвищення ефективності управління інфраструктурою;</li><li>– зняття проекту з балансу держави;</li><li>– заміна значних за обсягом попередніх капіталовкладень виплатою щорічних бюджетних внесків для підтримання інфраструктури (розподіл фінансового навантаження на державний бюджет у часі);</li><li>– концентрація інвестицій у ключових для населення проектах у публічному секторі;</li><li>– передача частини ризиків приватному сектору;</li><li>– більш швидка реалізація інфраструктурних проектів за рахунок залучення коштів приватного інвестора;</li><li>– запозичення у приватного сектора кращих практик управління власністю та оптимізація структури управління;</li><li>– стимулювання розвитку інновацій через конкуренцію</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– доступ до закритих сфер економіки (транспорт, житлово-комунального господарства тощо);</li><li>– розширення можливостей для отримання кредитів під проект від вітчизняних та іноземних фінансових установ на основі державних гарантій;</li><li>– сприяння взаємодії бізнесу з органами влади (у т.ч. із питань отримання ліцензій, дозволів, висновків наглядових органів тощо) за рахунок участі у проекті;</li><li>– підвищення статусу проекту за рахунок участі в ньому держави;</li><li>– створення позитивного іміджу компанії</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– підвищення ефективності державних антикризових програм (збільшення кількості зайнятих, підтримка платоспроможного споживчого попиту, стимулювання інвестиційного попиту);</li><li>– формування середовища довіри та відкритості як передумови розвитку громадянського суспільства;</li><li>– нарощування потенціалу впливу підприємств на розмір та якість людського капіталу підприємств, регіонів, територій;</li><li>– поліпшення якості послуг населенню, у т.ч. щодо розвитку транспортної інфраструктури, що забезпечує зв'язки між цілими регіонами, а також сприяє посиленню безпеки на транспорті, включно із безпекою користування автомобільними дорогами;</li><li>– зниження фінансового навантаження на платників податків;</li><li>– формування позитивних економічних екстерналій унаслідок розвитку інфраструктури;</li><li>– зниження обсягів споживання паливно-енергетичних ресурсів;</li><li>– відповідність створених об'єктів вимогам санітарно-гігієнічних, радіаційних, екологічних, архітектурних та інших норм, встановлених законодавством України</li></ul>

Джерело: складено на основі [38].

Спеціально уповноваженим органом з питань державно-приватного партнерства відповідно до постанови Кабінету Міністрів України № 459 від 20.08.2014 р. "Питання Міністерства економічного розвитку і торгівлі" є *Міністерство економічного розвитку і торгівлі України*. Крім цього, у форматі консультативно-дорадчих органів при міністерствах України відкрито "проектні



офіси", що одночасно є унікальним доповненням для державної служби і альтернативою їй. Одним з них став *проектний офіс SP<sup>3</sup>ILNO*<sup>3</sup> при Міністерстві інфраструктури України за підтримки фонду Western NIS Enterprise Fund, мета якого здійснювати ефективну координацію підготовки та реалізації пілотних концесійних проектів та розробляти відповідну проектну документацію.

Становлення українського законодавства щодо ДПП відбувалося протягом останніх 20 років. Наразі, крім Закону "Про державно-приватне партнерство" від 01.07.2010 р. за № 2404-VI, в Україні є чинними такі закони, ухвалені у попередньому десятиріччі: "Про концесії", "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг", "Про особливості оренди чи концесії об'єктів паливно-енергетичного комплексу, що перебувають у державній власності", Постанова КМУ "Методика виявлення ризиків здійснення державно-приватного партнерства, їх оцінки та визначення форми управління ними" та інші нормативно-правові акти. Водночас концесійне законодавство України отримало новий імпульс розвитку протягом останніх років, що пов'язано з імплементацією Директив ЄС Угоди про асоціацію, а саме Директивою 2014/23/ЄС від 26 лютого 2014 р. Щодо укладання договорів концесії.

Отже, можна зауважити, що інституційне середовище для впровадження механізму ДПП в Україні є сформованим і має елементи ієрархічності, причому кожен рівень ієрархії має своїх учасників, яких представлено *регуляторними* інститутами, що визначають норми відносин, прав і зобов'язання учасників, а також *конструктивними та інвестиційними* інститутами, що реалізують ці норми (табл. 2).

Але, попри те, що в Україні наявне інституційне середовище розвитку та застосування ДПП і "розроблено нормативно-правову базу ДПП, темпи його практичного застосування є незадовільними. Наявні проекти здебільшого стосуються здійснення поточних державних закупівель та не містять відчутних інвестиційних складових. Однією з основних причин такого стану справ є брак *довіри* до держави як ділового партнера через триваючу нестабільність державних фінансів, мінливість законодавства, високий рівень корупції, у тому числі на рівні середньої ланки управління, яка є відповідальною за виконання проектів державно-приватного партнерства" [43, с. 125–126].

Тож вітчизняний практичний досвід запровадження та реалізації масштабних національних інфраструктурних проектів на засадах державно-приватного партнерства в Україні та її регіонах на сучасному етапі розвитку доволі незначний, що підтверджується як спостереженнями Світового банку, так і вітчизняною статистикою. *За даними Світового банку, який проводить збір статистичних даних з 1992 року про реалізацію інфраструктурних проектів за участі приватного сектора у 139 країнах із середнім та низьким рівнями доходів, у 2017 р. частка приватних інвестицій у інфраструктуру в цих країнах збільшилась, порівняно з 2016 р., на 37% і становила 93,3 млрд дол. США*

<sup>3</sup> P<sup>3</sup> – означає PPP, ця абревіатура прийнята в США для позначення державно-приватного партнерства.



(це зростання здебільшого пов'язане з декількома мегапроектами Китаю та Індонезії), при цьому збільшення кількості проектів було незначним – на 9% (з 280 у 2016 р. до 304 у 2017 р.). У 2017 р. Східна Азія та Тихоокеанський регіон уперше обігнали за інвестиціями країни Латинської Америки та Карибський басейн (на країни Східної Азії та Тихоокеанського регіону припадало понад половину загальних інвестицій).

Таблиця 2

**Ієрархічне інституціональне середовище застосування ДПП  
для розвитку інфраструктури**

Ієрархічний рівень	Регуляторні інститути	Конструктивні інститути	Інвестиційні інститути
Мега-економіка	Принципи та норми міжнародного права стосовно ДПП, міжнародні угоди, ринок міжнародних проектів ДПП, Стратегія сталого розвитку 2030	Інтеграція національних інфраструктурних мереж, інститути міжнародних інфраструктурних проектів (наприклад, Великого шовкового шляху)	Міжнародні фінансові організації, Міжнародні інвестиційні банки, світовий фондовий ринок, інфраструктурні банки
Макро-економіка	Конституція України, урядові програми, закони, нормативно-правові акти стосовно ДПП, концесій, Стратегія сталого розвитку України 2030, ринок вітчизняних інфраструктурних проектів, інститут публічних закупівель	Міністерство економічного розвитку і торгівлі, Міністерство інфраструктури, Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, проектні офіси, Інститут державного програмно-цільового планування, інститут взаємодії між органами державної влади	Бюджетні кошти, цільове фінансування, субсидування, приватні інвестиції, проектне фінансування
Мезо-економіка	Інститут міжгалузевої конкуренції, інститут міжвідомчої взаємодії, міжрегіональна та внутрімісцева взаємодія	Регіональні проекти, взаємодія між місцевими органами влади і підприємствами (стосовно тарифної політики тощо)	Бюджетні кошти, приватні інвестиції, фондовий ринок, місцеві інвестфонди, страхові компанії, інвесткомпанії, проектне фінансування
Мікро-економіка	Транспортна стратегія 2030, Інститут внутрігалузевої конкуренції, інститут державного замовлення, договори, контракти	Оператори надання послуг в інфраструктурних галузях, інститут бізнес-планування, проектний менеджмент	Бюджетні кошти, приватні інвестиції, фондовий ринок, місцеві інвестфонди, страхові компанії, інвесткомпанії, проектне фінансування

Джерело: розроблено Никифорок О.І., Гусєвим Ю.В.



Серед п'яти країн із найвищим рівнем інвестицій у 2017 р. були: *Китай* (17,5 млрд дол. США по 73 проектах – це 19% усіх глобальних інвестицій); *Індонезія* (15,4 млрд дол. США по 11 проектах); *Мексика* (8,6 млрд дол. США по 20 проектах); *Бразилія* (7,3 млрд дол. США по 24 проектах); *Пакистан* (5,9 млрд дол. США по 4 проектах). У 2017 р. на ці п'ять країн припадало 54,5 млрд дол. США, що становить 58% глобальних інвестицій.

За галузями найбільші вкладення так і зберігаються за енергетикою (56% від загального обсягу інвестицій), але у 2017 р. інвестиції у транспорт збільшились удвічі (з 18,8 млрд дол. США у 2016 р. до 36,5 млрд дол. США у 2017 р.). Найбільший обсяг інвестицій у 2017 р. було залучено до залізничних проектів – 16,5 млрд дол. США (це у п'ятеро більше, ніж рівень інвестицій у цю галузь у 2016 р.). Збільшення інвестицій у транспорт пов'язано з трьома залізничними мегапроектами: високошвидкісної залізниці в Китаї (вартістю 6,8 млрд дол. США); високошвидкісної залізниці в Індонезії (вартістю 6,0 млрд дол. США) та монорельсової дороги у Таїланді (вартістю 3,1 млрд дол. США). До того ж, наприклад, у Китаї, з 17,5 млрд дол. США інвестицій тільки транспортна галузь отримала 13,0 млрд дол. США (83% від усіх інвестицій).

Загалом у 2017 р. на транспортну та енергетичну галузі припало 95% від загального обсягу інвестицій. Відповідно до попередніх тенденцій більшість проектів щодо енергетики – це проекти "з нуля" (greenfield projects), тоді як у сфері транспорту більшу частку й надалі займають концесії (brownfield projects). Середня вартість 66 транспортних проектів була у розмірі 552,3 млн дол. США, що вдвічі перевищує інвестиції в енергетику. Серед цих 66 у 2017 р. – 39 транспортних проектів стосувалися автомобільних доріг, 15 – портів, сім – залізниць, а п'ять – аеропортів.

Найбільш активно ДПП, порівняно з іншими видами транспорту, застосовується у сфері автодорожнього господарства (табл. 3), його частка у загальній кількості проектів становить 56,5%, а в загальному обсязі інвестицій у транспортну галузь – 47,6%.

Таблиця 3

**Проекти з використанням ДПП у транспортній галузі протягом 1990–2017 рр.**

Показник	Проекти ДПП		Інвестиції, млн дол. США		Анульовані проекти та ті, що зазнали невдач	
	Кількість проектів	Частка проектів	Усього інвестицій	Частка інвестицій	Кількість проектів	Частка проектів
Аеропорти	168	9,7	103,809	17,8	15	12,6
Залізничні дороги	138	8,0	117,722	20,2	19	16,0
Автомобільні дороги	982	<b>56,5</b>	278,499	<b>47,6</b>	73	61,3
Морські порти	450	25,8	83,773	14,4	12	10,1
Разом	1738	100	583,803	100	119	100

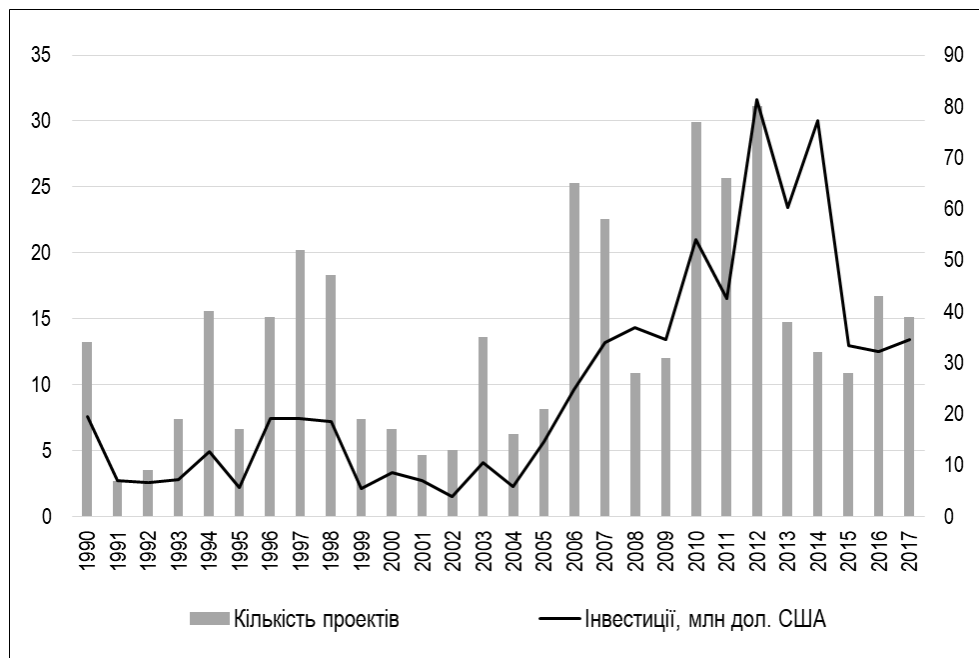
Джерело: складено Чмирьовою Л.Ю. на основі даних Світового банку.

Упродовж 2005–2017 рр. було реалізовано 606 автотранспортних проекти, в які інвестовано 218 млн дол. США. Із загальної кількості проектів із застосуванням ДПП анульовано або є невдалими 31, що становить 3% від загального обсягу інвестицій. Більшість невдалих проектів було анульовано через те, що розрахунковий трафік був занадто оптимістичним, а фактичний не міг задовольнити потреби приватного партнера у грошовому потоці. Така ситуація часто спричинена небажанням споживачів платити за користування дорогами за умови наявності альтернативного безоплатного шляху. Наприклад, на більшій частині платних мексиканських доріг трафік не перевищив 50% від запланованого, а шлях М1/М15 у Болгарії в перший рік експлуатації не зміг набрати 60% від запланованої кількості користувачів.

У деяких випадках саме готовність держави взяти на себе ризик обсягу трафіку зумовила недостатню увагу з боку приватного партнера до якості прогнозів щодо майбутньої завантаженості дороги. Майже половина з анульованих проектів отримали потужну політичну та суспільну опозицію через свою недостатню прозорість [44].

Динаміка розвитку ДПП у сфері автодорожнього господарства протягом 1990–2017 рр. демонструє тенденцію до активного залучення інвестицій, пік інвестування припав на період 2010–2014 рр. (рис. 1).

Падіння обсягів інвестицій у сфері автодорожнього господарства в останні роки (2012–2017) здебільшого пов'язано із закриттям великої кількості проектів розширення автомагістралей в Індії.



**Рис. 1. Динаміка розвитку ДПП у сфері автодорожнього господарства у світі**

Джерело: складено Чмирьовою Л.Ю. на основі даних Світового банку.



Регіон із найбільшою часткою інвестицій у проекти державно-приватного партнерства в автодорожнє господарство (табл. 4) – це країни Латинської Америки та Карибського басейну, на них припадає 42% усіх проектів ДПП, друге місце займає Південна Азія.

Країнами з найбільшими інвестиційними вкладеннями в автодорожні проекти стали: Іспанія (11,975 млн дол. США), Мексика (9,711 млн дол. США), Бразилія (два крупні проекти на суми: 9,140 млн дол. США та 8,454 млн дол. США), Індія (три проекти на суми: 7,839 млн дол. США, 7,136 млн дол. США та 6,009 млн дол. США), Китай (5,088 млн дол. США).

Таблиця 4

**Обсяги інвестицій у проекти державно-приватного партнерства в автодорожнє господарство у 1990–2017 рр., млн дол. США**

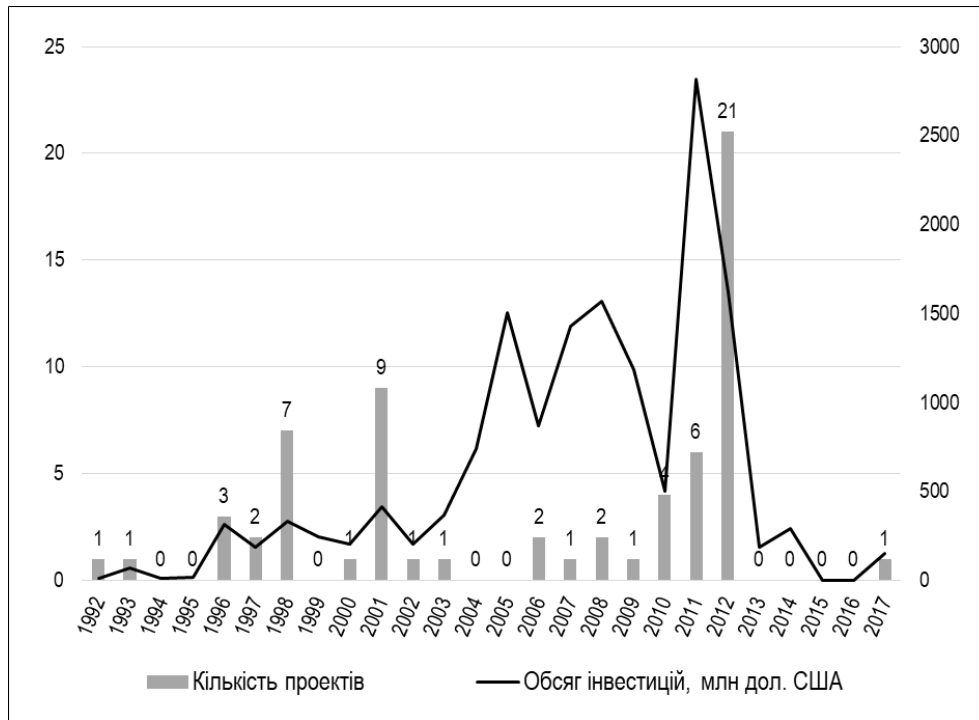
Регіон	Концесії	Продаж активів	Проекти "з нуля"	Контракти підяду	Усього
Східна Азія та Тихоокеанський регіон	9,732	3,417	40,654	0	53,803
Європа та Центральна Азія	5,637	0	20,307	0	25,944
Латинська Америка та Карибський басейн	94,044	0	23,364	0,427	<b>117,835</b>
Південна Азія	70536	0	8,965	0	79,501
Африка та південь від Сахари	1,981	0	1,076	0	3,057
Разом	181,93	3,417	94,366	0,427	280,14
%	<b>65,0</b>	1,2	33,6	0,2	100

Джерело: складено на основі даних Світового банку.

Найбільш поширеним типом ДПП в автодорожньому господарстві також є концесії, їх частка у загальному обсязі інвестицій становить 65%, друге місце посідають проекти "з нуля", при цьому до 2017 р. у контракти підяду кошти взагалі не вкладалися.

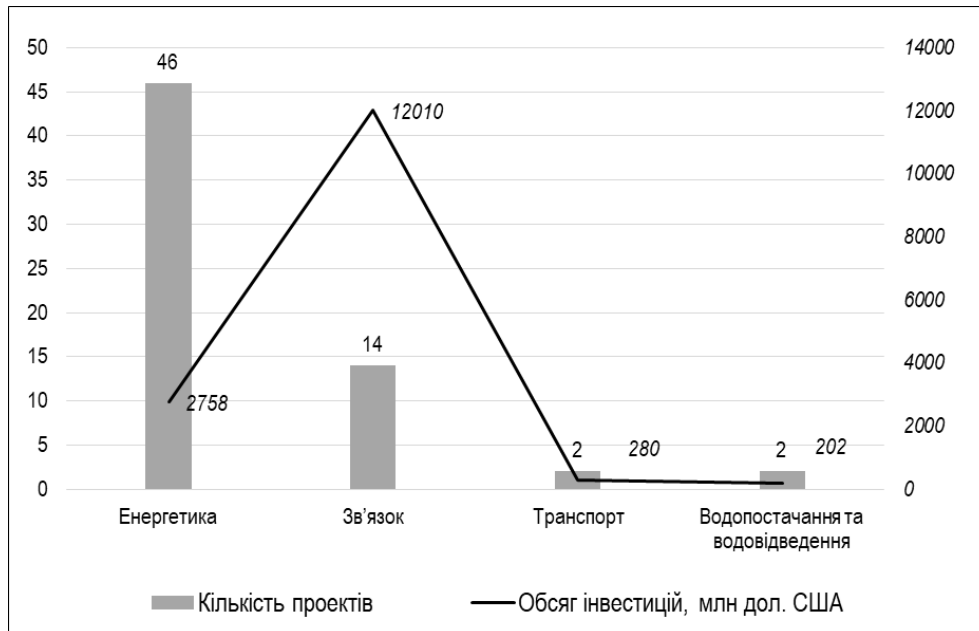
В Україні, за даними Світового банку [45], незважаючи на розвинену нормативно-правову базу, державні та некомерційні інститути сприяння ДПП для розвитку інфраструктури, майже відсутній досвід успішної реалізації великих проектів ДПП порівняно з країнами-лідерами (рис. 2).

Усього за період з 1992–2017 рр. реалізовано 74 проекти, на першому місці в Україні за кількістю проектів із застосуванням ДПП – енергетика (46 проектів), на другому – зв'язок (14 проектів), при цьому за обсягами інвестицій у ці проекти безперечним лідером залишається зв'язок (79%). У сфері транспорту, за даними Світового банку, починаючи з 1992 р. було лише два проекти у морських портах (рис. 3).



**Рис. 2. Динаміка кількості проектів ДПП в Україні**

Джерело: складено Чмирьовою Л.Ю. на основі даних Світового банку.



**Рис. 3. Динаміка реалізації проектів ДПП в Україні за видами економічної діяльності**

Джерело: складено Чмирьовою Л.Ю. на основі даних Світового банку.



За типами проектів в Україні проекти у сфері енергетики є переважно проектами типу "продаж активів" та "проекти з нуля" – 31 і 15 відповідно, у сфері зв'язку – 15 "продаж з нуля" і 2 "продаж активів", у транспортній інфраструктурі – 2 проекти типу "проекти з нуля" (табл. 5).

Таблиця 5

**Розподіл інвестування в проекти на засадах ДПП в Україні за типами проектів у 1992–2017 рр.**

Галузі	Концесія		Продаж активів		Проекти "з нуля"		Контракти підряду		Усього за типами проектів	
	Кількість проєктів, од.	Обсяг інвестицій, млн дол. США	Кількість проєктів, од.	Обсяг інвестицій, млн дол. США	Кількість проєктів, од.	Обсяг інвестицій, млн дол. США	Кількість проєктів, од.	Обсяг інвестицій, млн дол. США	Кількість проєктів, од.	Обсяг інвестицій, млн дол. США
Енергетика	-	-	31	1057	15	1701	-	-	46	2758
Зв'язок	-	-	2	1572	12	10436	-	-	14	12008
Транспорт	-	-	-	-	2	280	-	-	2	280
Водопостачання та водовідведення	1	102	-	-	-	-	1	100	2	202
<b>Усього</b>	<b>1</b>	<b>102</b>	<b>33</b>	<b>2629</b>	<b>29</b>	<b>12417</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>64</b>	<b>15248</b>

Джерело: складено на основі даних Світового банку.

Водночас, за звітністю Міністерства економічного розвитку і торгівлі України [46], станом на 01 січня 2017 р. в Україні на засадах ДПП реалізується сім договорів для транспорту та транспортної інфраструктури. Договори реалізуються у таких сферах, як: будівництво та/або експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури. Тим часом у Реєстрі концесійних договорів державного та комунального майна зареєстровано два концесійні договори у транспортній галузі – дорога Львів – Краковець (2000 р.) та автомагістраль Львів – Броди (2000 р.) [47], строком на 49 років, але у статистиці Світового банку по Україні вони не зазначені.

Ці розбіжності, на думку фахівців та консультантів Світового банку, виникають "у зв'язку з фрагментованою системою реєстрації проектів в Україні" [48, с. 12], що створює труднощі в отриманні точної цифри про кількість підписаних договорів ДПП та договорів концесій. Таким чином, виникає необхідність: по-перше, системно збирати в Україні дані щодо договорів, які визначені в законі про ДПП, та договори концесій, які визначені відповідно до загального та секторальних законів про концесії; по-друге, вести на дер-



жавному рівні відповідний статистичний облік та, по-третє, передавати ці дані у Світовий банк для їх повного генералізованого обліку.

У найближчі роки Міністерство інфраструктури має намір реалізувати три пілотні проекти у транспортній галузі за участі приватного інвестора, а саме вже розробляється технічна документація відносно передачі в концесію портів: ДП "Морський торговельний порт Чорноморськ", ДП "Стивідорна компанія "Ольвія"" та ДП "Херсонський морський торговельний порт. Проте низькі показники кількості проектів ДПП в Україні обумовлені ще й пастками інституціонального характеру. Необхідно зазначити, що такими пастками [49] є недосконалість законодавчої бази, неоднозначне трактування термінів, недовіра влади до бізнесу, а бізнесу до влади; відсутність або незначний досвід та відсутність культури співробітництва управлінських рівнів бізнесових і державних структур, корумпованість державних інститутів і процедур створення партнерств. Попри те, що концепцію управління державною власністю вже розроблено, бракує спеціально навчених, висококваліфікованих і досвідчених управлінських кадрів, які володіють специфічними управлінськими технологіями та інструментами.

### **Висновки**

Загалом, незважаючи на сформовану ієрархічну структуру інституційного середовища запровадження ДПП в Україні, представлену регуляторними інститутами, що визначають норми відносин, прав і зобов'язання учасників, а також конструктивними та інвестиційними інститутами, що реалізують ці норми, кількість проектів ДПП в Україні за тривалий період часу (з 2000 р. по 2017 р.) була невеликою. Хоча необхідно відзначити неповний облік цих проектів на світовому рівні. Необхідними є систематизація та уніфікація статистичних спостережень на міжнародному рівні (мегаекономічному) й вітчизняному (макроекономічному) та вітчизняних – на макроекономічному та мезоекономічному рівнях. Світовий банк з 1992 р. веде такі статистичні спостереження за власною методологією, тоді як Державна служба статистики України такий облік не веде зовсім.

Окрім цього, наявність інституційних пасток обумовлює активізацію подальших наукових досліджень та розроблення рекомендацій у сфері запровадження та розвитку механізмів ДПП у фінансуванні розвитку та модернізації інфраструктури в таких напрямках:

- нормативно-правове забезпечення розвитку ДПП в Україні шляхом подальшої деталізації положень Закону України "Про державно-приватне партнерство" від 01.07.2010 р. за № 2404-VI у відповідних нормативно-правових актах, що потребує подальших наукових досліджень інституційного середовища ДПП в Україні;
- дослідження питань доцільності та ефективності різних форм реалізації ДПП (концесія, оренда, лізинг тощо) у фінансуванні великих національних



проектів, у тому числі й проектів щодо розвитку інфраструктури економіки України, а також наукове обґрунтування їх використання;

- дослідження регіональних особливостей застосування механізмів ДПП у країні у фінансуванні стратегічних інвестиційних проектів, зокрема, великих інфраструктурних проектів, соціальних та гуманітарних проектів у рамках реалізації нової регіональної політики;

- додаткові дослідження передового міжнародного досвіду запровадження та розвитку механізмів ДПП у фінансуванні національних проектів, зокрема щодо залучення МФО та інших недержавних організацій до цього процесу.

### **Список використаних джерел**

1. Auther J. Infrastructure: Bridging the gap. *Financial Times*. 2015.9.11. URL: <https://www.ft.com/content/0ac1a45e-86c8-11e5-90de-f44762bf9896>
2. Eggers W., Startup T. Closing the Infrastructure Gap: The Role of Public-Private Partnerships. A Deloitte Research Study. The global report. 2006. 40 p. P. 8.
3. Державно-приватне партнерство в системі регулювання економіки / НАН України, Ін-т екон. та прогнозув. Київ, 2012. 372 с.
4. Публічно-приватне партнерство у відносинах держави з міжнародними організаціями та транснаціональними компаніями / НАН України, Ін-т екон. та прогнозув. Київ, 2015. 444 с.
5. Gerrard M.B., Michael B. What are public-private partnerships, and how do they differ from privatizations? *Finance & Development*. 2001. Vol. 38. № 3. URL: <http://www.imf.org/external/pubind.htm>
6. Вінницький Б., Лендбел М., Онищук Б., Сегварі П. Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном. Київ: К.І.С., 2008. 146 с. С. 118.
7. Уайт Е., Дезілець Б., Маслюківська О., Шевчук Ю. Посібник з публічно-приватних партнерств. Київ: USAID, 2009. 79 с.
8. Запатріна І.В. Публічно-приватне партнерство: потенціал для економік, що розвиваються. Lambert Academic Publishing – Saarbrucken, 2013. 197 с.
9. Сімсон О.Е. Правова модель державно-приватного партнерства як інструмент гармонізації публічних і приватних інтересів в інноваційній стратегії України: автореф. дис. ...д-ра юрид. наук: 12.00.04, 12.00.03 / Нац. юрид. Ун-т ім. Ярослава Мудрого. Харків, 2015. – 42 с.
10. Пильтяй О.В. Сучасні концепції та підходи до визначення державно-приватного партнерства. *Економіка. Управління. Інновації*. 2011. № 2. URL: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/eui\\_2011\\_2\\_40.pdf/](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/eui_2011_2_40.pdf/)
11. Бондар Н.М. Державно-приватне партнерство: сутність та принципи. *Вісник Національного транспортного університету*. 2010. № 21 (1).
12. Квітка С.А. Публічно-приватне партнерство як дієвий механізм взаємодії влади та бізнесу. *Аспекти публічного управління*. 2015. № 7–8 (21–22). С. 47–56.
13. Грищенко С. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства. *Практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу*. 2011. 140 с.
14. Ризики та перспективи розвитку України у період посткризового відновлення / НАН України, Ін-т екон. та прогнозув. Київ, 2012. С. 243–265.



15. Черевиков Є.Л., Богдан І.В., Іголкін І.В. Фінансове забезпечення стратегічних інфраструктурних проєктів на засадах державно-приватного партнерства. Державний бюджет і бюджетна стратегія: від стабілізації до сталого розвитку в умовах економічних реформ: у 4-х т. Т. 1: Стабілізація державних фінансів у контексті стратегії реформ / ДННУ "Академія фінансового управління. Київ, 2011. 1016 с.
16. Запатріна І.В. Публічно-приватне партнерство в Україні: перспективи застосування для реалізації інфраструктурних проєктів і надання публічних послуг. *Економіка і прогнозування*. 2010. № 4. С. 62–90.
17. Реалізація проєктів державно-приватного партнерства в Україні. ДПП як механізм ефективної співпраці між державою та приватними партнерами у галузі інфраструктури. 2017. URL: <https://mtu.gov.ua/files.pdf>
18. The European PPP Report 2009. ЕРЕС, DLA Piper, 2010. URL: <http://www.eib.org/eres/infocentre/documents/FINAL%20FINAL%20EUROPEAN%20PPP%20REPORT%202009.pdf>
19. Павел Г. Государственно-частное партнерство как инструмент реализации масштабных проектов. Аналитическое исследование. 2013. URL: <https://www.webcitation.org/6FclsScjo?url=http://www.gradient-alpha.ru/assets/docs/PPP-Research-14.03.2014.pdf>
20. Никифорок О.І., Чукаєва І.К. Інфраструктурні облігації як інструмент залучення інвестицій для модернізації в практиці зарубіжних країн. *Ефективна економіка*. 2014. № 4.
21. Мельник А.Ф. Державно-приватне партнерство в системі інститутів національної економіки: механізми розвитку. *Економічна думка ТНЕУ*. 2017. 302 с.
22. Степанова О. В. Інституційні механізми розвитку державно-приватного партнерства в Україні. *Ефективна економіка*. 2012. № 6.
23. Алсуф'єва О.О. Механізм узгодження економічних інтересів суб'єктів національної економіки: рівні та засоби координації. *Економічний вісник НГУ*. 2015. № 1 (49). С. 34–43.
24. Posner A., Shin B., Tkachenko N. Public-Private Partnerships: The Relevance of Budgeting. *OECD Journal on Budgeting*. 2008. Vol. 9. № 1. doi: <http://dx.doi.org/10.1787/budget-v9-art3-en>
25. Щодо розвитку державно-приватного партнерства як механізму активізації інвестиційної діяльності в Україні / Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/816>
26. Никифорок О.І. Інструменти та механізми модернізації транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід і українські реалії. *Економіка і прогнозування*. 2012. № 3. С. 64–78.
27. Taylor R.J. Contracting for Health Services. *Private Participation in Health Services Handbook*. Washington, DC: World Bank, 2003. P. 195–204.
28. Osborne S.P. Managing Public-Private Partnerships for Public Services: An International Perspective. London: Routledge, 2000. P. 29–38.
29. Єгорова О. Державно-приватне партнерство в портовому сегменті економіки України. Радикальний крок чи необхідність. *Юрбізнес*. 2008. № 20(155). URL: <http://yug-gazeta.com/article/1570>
30. Державно-приватне партнерство як альтернатива приватизації, на прикладі ВАТ "Укртелеком". URL: <http://ierpc.org/ierpc/papers/>
31. Вдовенко Ю.С. Приватно-державне партнерство в автодорожній сфері. Чернівці: Вид-во ЧДТ, 2009. 198 с.
32. Безбах Н.В., Брагінський В.В. Державно-приватне партнерство в реалізації проєктів транспортної інфраструктури. *Економіка та держава*. 2011. № 8. С. 115–118.





33. Риски бизнеса в частно-государственном партнерстве. Национальный доклад. 116 с. URL: <http://www.google.com.ua/url?sa>
34. Andres N., Foster J., Guasch S., Haven J. The Impact of Private Sector Participation in Infrastructure: Lights, Shadows, and the Road Ahead. Washington DC: World Bank, 2009. P. 118–121.
35. Mandri-Perrott C. (Ed.). A Practical Guide to Private Participation in Infrastructure: Using Government Resources as Effective PPP Stimulus. World Bank. 2009. 324 p.
36. Delmon J. (Ed.). Private Sector Investment in Infrastructure. *Project Finance, PPP Projects and Risk*. 2009. 668 p.
37. Доценко-Білоус Н. Чи потрібен державі партнер. *Економічна правда*. 2011. URL: <http://www.epravda.com.ua/columns/2011/10/6/300711/>
38. Крилова Н.В. Міжнародні стратегії розвитку державно-приватного партнерства в транспортній галузі. URL: <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/conference/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/march-2013>
39. Розпорядження КМУ від 04.03.2015 № 213-р. "Про затвердження плану заходів з виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Стратегії сталого розвитку "Україна-2020" у 2015 році". URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/213-2015-%D1%80>
40. Постанова Верховної Ради України від 14.04.2016 № 1099-VIII "Про Програму діяльності Кабінету Міністрів України". URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1099-19>
41. Аналітична доповідь до Щорічного послання Президента України до Верховної Ради України "Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2017 році. Київ: НІСД, 2017. С. 604–612. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/2684/>
42. Розпорядження КМУ від 30.05.2018 № 430-р "Про схвалення Національної транспортної стратегії на період до 2030 року". URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npras/proshvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku>
43. Національна доповідь "Цілі сталого розвитку: Україна" 2017. URL: [http://un.org.ua/images/SDGs\\_NationalReportUA\\_Web\\_1.pdf](http://un.org.ua/images/SDGs_NationalReportUA_Web_1.pdf)
44. Крилова Н.В. Міжнародні стратегії розвитку державно-приватного партнерства в транспортній галузі. URL: <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/conference/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/march-2013>
45. Ukraine – Private Infrastructure Projects. The World Bank & PPIAF. URL: <http://ppi.worldbank.org/snapshots/country/ukraine>
46. Офіційний веб-сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=ed00a2ba-480a-4979-84eb-d610a0827a8c&title=ZagalniiOgliad>
47. Реєстр концесійних проектів / сайт Фонду державного майна України. URL: <http://www.spfu.gov.ua/ru/content/spf-rent-concessions.html>
48. Державно-приватне партнерство в контексті управління державними інвестиціями в Україні. Оцінка. 2015. Міжнародний банк реконструкції та розвитку / Світовий банк. 2016. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/495131467995051959/pdf/106249-UKRANIAN-WP-P153935-PUBLIC-Public-Investment-UKR-Web-cover.pdf>
49. Чукаєва І.К., Бган Л.Г. Державно-приватне партнерство у реалізації проектів енергетичної інфраструктури *Економіка і прогнозування*. 2012. URL: [http://eip.org.ua/docs/EP\\_12\\_4\\_46\\_uk.pdf](http://eip.org.ua/docs/EP_12_4_46_uk.pdf)

*Надійшла до редакції 22.05.2018 р.*



*Никифорук О.И., д-р экон. наук  
заведующая отделом развития производственной инфраструктуры  
ГУ "Институт экономики и прогнозирования НАН Украины"*

*Гусев Ю.В., канд. экон. наук, доцент  
советник министра инфраструктуры Украины*

*Чмирева Л.Ю., научный сотрудник  
ГУ "Институт экономики и прогнозирования НАН Украины"*

### **ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СРЕДА ДЛЯ РАЗВИТИЯ И МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ**

Систематизированы иерархические уровни институциональной среды введения государственно-частного партнерства (ГЧП) в Украине: мегаэкономика, макроэкономика, мезоэкономика и микроэкономика. Выявлены участники институциональной среды, которые представлены регуляторными институтами, определяющими нормы отношений, прав и обязательств участников, а также конструктивными и инвестиционными институтами. На уровне мегаэкономики регуляторные институты представлены: принципами и нормами международного права относительно ГЧП, международными соглашениями, рынком международных проектов ГЧП; Стратегией устойчивого развития 2030. Конструктивные институты этого же уровня – это интеграция национальных инфраструктурных сетей, институты международных инфраструктурных проектов (например, Великого шелкового пути). Инвестиционные институты – международные финансовые организации, международные инвестиционные банки, мировой фондовый рынок, инфраструктурные банки и другие.

Регуляторными институтами макроэкономического уровня выступают Конституция Украины, правительственные программы, законы, нормативно-правовые акты относительно ГЧП, концессий, Стратегия устойчивого развития Украины 2030, рынок отечественных инфраструктурных проектов, институт публичных закупок; конструктивными институтами – Министерство экономического развития и торговли, Министерство инфраструктуры, Министерство регионального развития, строительства и жилищно-коммунального хозяйства Украины, проектные офисы, институт государственного программно-целевого планирования, институт взаимодействия между органами государственной власти; инвестиционными институтами – бюджетные средства, целевое финансирование, субсидирование, частные инвестиции, проектное финансирование. Проведен анализ данных относительно количества и качества проектов ГЧП в Украине и мире. Сопоставлены данные относительно выполнения проектов ГЧП в Украине по данным Всемирного банка и отечественных источников и выявлена фрагментарность учета данных по договорам ГЧП и договорам концессий. Сделан вывод о необходимости систематизации и унификации данных на разных уровнях иерархической структуры



інституціональної середовища впровадження ГЧП в Україні: на рівні мегаекономіки і макроекономіки, макроекономіки і мезоекономіки.

Відзначається, що наявність інституціональних пасток впливає на активізацію подальших наукових досліджень і розробку рекомендацій в сфері впровадження і розвитку механізмів ГЧП в фінансуванні розвитку і модернізації інфраструктури в таких напрямках, як: нормативно-правове забезпечення розвитку ГЧП в Україні шляхом подальшої деталізації положень Закону України "Про державно-приватне партнерство"; дослідження питань доцільності і ефективності різних форм реалізації ГЧП (концесії, оренди, лізинга і т.п.) в фінансуванні великих національних проектів, в тому числі і проектів з розвитку інфраструктури економіки України, а також наукове обґрунтування їх використання; дослідження регіональних особливостей застосування механізмів ГЧП в країні в фінансуванні стратегічних інвестиційних проектів, в тому числі великих інфраструктурних проектів, соціальних і гуманітарних проектів в межах реалізації нової регіональної політики; додаткові дослідження передового міжнародного досвіду впровадження і розвитку механізмів ГЧП в фінансуванні національних проектів, в частині стосовно залучення до цього процесу МФО і інших недержавних організацій.

**Ключові слова:** державно-приватне партнерство, інституціональне середовище, інфраструктура, транспорт, проекти, інвестиції

*O.Nykyforuk, Ph.D. in Economics,  
Head, Department of Industrial Infrastructure Development,  
Institute for Economics and Forecasting, NAS of Ukraine*

*Yu.Gusev, Ph.D. in Economics, Associate Professor  
Advisor to Minister of Infrastructure of Ukraine*

*L.Chmyreva, Researcher,  
Institute for Economics and Forecasting, NAS of Ukraine*

## **PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP: INSTITUTIONAL ENVIRONMENT FOR THE DEVELOPMENT AND MODERNIZATION OF UKRAINE'S INFRASTRUCTURE**

The article systematizes the hierarchical levels of the institutional environment for the introduction of PPPs in Ukraine in terms of mega-economics, macroeconomics, mesoeconomics and microeconomics. The authors reveal the participants of the institutional environment, which are represented by the regulatory institutions determining the standards of relations, rights and obligations of the participants, and the constructive and investment institutions. At the level of mega-economy, regulatory institutes are represented by: principles and standards of international law in



relation to PPPs, international agreements, the market of international PPP projects; and the Sustainable Development Strategy 2030. The *constructive* institutions of that level include the integration of national infrastructure networks, and institutions of international infrastructure projects (for example, the Great Silk Road). The *investment* institutes include international financial institutions, international investment banks, the global stock market, infrastructure banks, etc.

Regulatory institutions of the macroeconomic level are the Constitution of Ukraine, government programs, laws, and regulations on the PPPs and concessions, the Strategy of Sustainable Development of Ukraine 2030, the market of domestic infrastructural projects, the institution of public procurement. The constructive institutions include Ministry of Economic Development and Trade, Ministry of Infrastructure, Ministry of Regional Development and Construction, project offices, the institution of public program-target planning, the institution of interaction between public authorities. The investment institutes include budget funds, targeted financing, subsidies, private investments, and project funding.

The authors analyze data on the number and quality of PPP projects in Ukraine and abroad. A comparison between the data on the implementation of PPP projects in Ukraine according to the World Bank and domestic sources has been performed, and the fragmentation of data accounting for PPP contracts and concession agreements has been identified. The conclusion is made about the necessity of systematization and unification of relevant data at different levels of the hierarchical structure of the institutional environment for the implementation of PPPs in Ukraine, that is, on the levels of megaeconomy and macroeconomy, and macroeconomy and mesoeconomy.

It is noted that the presence of institutional traps causes intensification of further scientific research and development of recommendations in the field of introduction and development of PPP mechanisms for financing the development and modernization of infrastructure within various guidelines. Such guidelines include the regulatory and legal framework for the development of PPPs in Ukraine via further specification of the provisions of the Law of Ukraine "On Public-Private Partnership"; studying the feasibility and effectiveness of various forms of PPP implementation (concessions, renting, leasing, etc.) in financing large national projects, including projects on the development of Ukraine's economic infrastructure, as well as scientific substantiation of their use; studying the regional peculiarities of the use of PPP mechanisms in this country for financing strategic investment projects, in particular large infrastructural projects, and social and humanitarian projects in the framework of the implementation of the new regional policy; and additional studies of advanced international experience in the implementation and development of PPP mechanisms for financing national projects, in particular, for involving the IFIs and other non-governmental organizations.

**Keywords:** *public-private partnership, institutional environment, infrastructure, transport, projects, investments*



### References

1. Auther, J. (2015, November 9). Infrastructure: Bridging the gap. *Financial Times*. Retrieved from <https://www.ft.com/content/0ac1a45e-86c8-11e5-90de-f44762bf9896>
2. Eggers, W., Startup, T. (2006). Closing the Infrastructure Gap: The Role of Public-Private Partnerships. A Deloitte Research Study. The global report.
3. Public-private partnership in the system of regulation of the economy (2012). NAS of Ukraine, Institute for Economics and Forecasting. Kyiv [in Ukrainian].
4. Public-private partnership in the state's relations with international organizations and multinational companies (2015). NAS of Ukraine, Institute for Economics and Forecasting. Kyiv [in Ukrainian].
5. Gerrard, M.B., Michael, B. (2001). What are public-private partnerships, and how do they differ from privatizations? *Finance & Development*, 38: 3. Retrieved from <http://www.imf.org/external/pubind.htm>
6. Vinnys'kyj, B., Lend'el, M., Onyschuk, B., Sehvari, P. (2008). Experience and prospects of the implementation of public-private partnerships in Ukraine and abroad. Kyiv: K.I.S. [in Ukrainian].
7. Uajt, E., Dezilets', B., Masliukivs'ka, O., Shevchuk, Yu. (2009). Public-private partnership handbook. Kyiv: USAID [in Ukrainian].
8. Zapatrina, I.V. (2013). Public private partnership: a potential for developing economies. Lambert Academic Publishing – Saarbrücken [in Ukrainian].
9. Simson, O.E. (2015). The legal model of public-private partnership as an instrument of the harmonization of public and private interests in Ukraine's innovation strategy. The dissertation author's abstract on obtaining a degree of doctor of jurisprudence in specialties 12.00.04, 12.00.03. National Law University named after Yaroslav Mudryi. Kharkiv [in Ukrainian].
10. Pyl'tiaj, O.V. (2011). Contemporary concepts and approaches to the definition of public-private partnership. *Ekonomika. Upravlinnia. Innovatsii – Economy. Managenet. Innovations*, 2. Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/eui\\_2011\\_2\\_40.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/eui_2011_2_40.pdf) [in Ukrainian].
11. Bondar, N.M. (2010). Public-private partnership: essence and principles. *Visnyk Natsional'noho transportnoho universytetu – Bulletin of the national transport university*, 21 (1), 232-237 [in Ukrainian].
12. Kvitka, S.A. (2015). Public-private partnership as an effective mechanism for the interaction between government and business. *Aspekty publichnoho upravlinnia – Aspects of public administration*, 7-8 (21-22), 47-56 [in Ukrainian].
13. Hryshenko, S. (2011). Preparation and implementation of public-private partnership projects. A practical guide for local authorities and businesses. Kyiv: FOP Moskalenko O.M. [in Ukrainian].
14. Risks and prospects of Ukraine's development during the period of post-crisis recovery (2012). NAS of Ukraine, Institute for Economics and Forecasting. Kyiv [in Ukrainian].
15. Cherevykov, Ye.L., Bohdan, I.V., Iholkin, I.V. (2011). Financial support of strategic infrastructure projects on the basis of public-private partnership. State budget and budget strategy: From stabilization to sustainable development in conditions of economic reforms: in 4 vol. Vol. 1: Stabilization of public finances in the context of the reform strategy. State Educational and Scientific Institution Academy of Financial Management. Kyiv [in Ukrainian].
16. Zapatrina, I.V. (2010). Public-private partnership in Ukraine: Prospects for the implementation of infrastructure projects and public services. *Ekonom. prognozuvannâ – Economy and forecasting*, 4, 62-90 [in Ukrainian].
17. Realization of public-private partnership projects in Ukraine. PPP as a mechanism for effective cooperation between the state and private partners in the field of infrastructure (2017). Retrieved from <https://mtu.gov.ua/files.pdf> [in Ukrainian].



18. The European PPP Report 2009 (2010). EPEC, DLA Piper. Retrieved from <http://www.eib.org/epcc/infocentre/documents/FINAL%20FINAL%20EUROPEAN%20PPP%20REPORT%202009.pdf>
19. Pavel, G. State-private partnership as a tool for the realization of large-scale projects. Analytical study (2013). Retrieved from <https://www.webcitation.org/6FclsScjo?url=http://www.gradient-alpha.ru/assets/docs/PPP-Research-14.03.2014.pdf>
20. Nykyforuk, O.I., Chukaieva, I.K. (2014). Infrastructure bonds as a tool for attracting investments for modernization in the practice of foreign countries. *Efektivna ekonomika – Effective economy*, 4 [in Ukrainian].
21. Mel'nyk, A.F. (2017). Public-private partnership in the system of institutions of the national economy: mechanisms of development. Ternopil: Ekonomichna dumka TNEU [in Ukrainian].
22. Stepanova, O.V. (2012). Institutional mechanisms for the development of public-private partnership in Ukraine. *Efektivna ekonomika – Effective economy*, 6. Retrieved from <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1227> [in Ukrainian].
23. Alsuf'ieva, O.O. (2015). The mechanism for coordination of economic interests of the subjects of national economy: levels and means of coordination. *Ekonomichnyj visnyk NHU – Economic Bulletin of the NMU*, 1 (49), 34-43 [in Ukrainian].
24. Posner, A., Shin, B., Tkachenko, N. (2008). Public-Private Partnerships: The Relevance of Budgeting. *OECD Journal on Budgeting*, 9, 1. doi: <http://dx.doi.org/10.1787/budget-v9-art3-en>
25. On the development of public-private partnership as a mechanism for reviving investment activities in Ukraine. Analytical note. National Institute for Strategic Studies. Retrieved from <http://www.niss.gov.ua/articles/816> [in Ukrainian].
26. Nykyforuk, O.I. (2012). Tools and mechanisms for the modernization of transport infrastructure: foreign experience and Ukrainian realities. *Ekonom. prognozuvannâ – Economy and forecasting*, 3, 64-78 [in Ukrainian].
27. Taylor, R.J. (2003). Contracting for Health Services. In A. Harding and A. Preker (Eds.). *Private participation in health services handbook* (pp. 195-204). Washington, DC: World Bank.
28. Osborne, S.P. (2000). *Managing Public-Private Partnerships for Public Services: An International Perspective*. London: Routledge.
29. Yehorova, O. (2008). Public-private partnership in the port segment of the Ukrainian economy. A radical step or necessity. *Yurbiznes – Jurbiznes*, 20(155). Retrieved from <http://yur-gazeta.com/article/1570> [in Ukrainian].
30. Public-private partnership as an alternative to privatization on the example of OJSC Ukrtelecom. Retrieved from <http://ierpc.org/ierpc/papers/> [in Ukrainian].
31. Vdovenko, Yu.S. (2009). Private-government partnership in the road sector. Chernihiv: Vyd-vo ChDT [in Ukrainian].
32. Bezbak, N.V., Brahins'kyj, V.V. (2011). Public-private partnership in the realization of transport infrastructure projects. *Ekonomika ta derzhava – Economy and state*, 8, 115-118 [in Ukrainian].
33. Business risks in the public-private partnership. A national report. Retrieved from <http://www.google.com.ua/url?sa> [in Russian].
34. Andres, N., Foste, J., Guasch, S., Have, J. (2009). *The Impact of Private Sector Participation in Infrastructure: Lights, Shadows, and the Road Ahead*. Washington DC: World Bank.
35. Mandri-Perrott, C. (Ed.) (2009). *A Practical Guide to Private Participation in Infrastructure: Using Government Resources as Effective PPP Stimulus*. World Bank.



36. Delmon, J. (Ed.). (2009). Private Sector Investment in Infrastructure. Project Finance, PPP Projects and Risk. 668 p.
37. Dotsenko-Bilous, N. (2011). Does the state need a partner? *Ekonomichna pravda – Ekonomichna pravda*. Retrieved from <http://www.epravda.com.ua/columns/2011/10/6/300711/> [in Ukrainian].
38. Krylova, N.V. International strategies for the development of public-private partnership in the transport sector. Retrieved from <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/conference/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/march-2013> [in Ukrainian].
39. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of March 4, 2015, No. 213-p. "On the approval of the Action Plan for implementation of the Program of action of the Cabinet of Ministers of Ukraine and the Strategy for Sustainable Development Ukraine-2020 in 2015". Retrieved from <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/213-2015-%D1%80> [in Ukrainian].
40. Resolution of the Verkhovna Rada of Ukraine of 14.04.2016 No. 1099-VIII "On the Program of activities of the Cabinet of Ministers of Ukraine". Retrieved from <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1099-19> [in Ukrainian].
41. The Analytical report to the annual Message of the President of Ukraine to the Verkhovna Rada of Ukraine "On the Internal and External Situation of Ukraine in 2017". (2017). Kyiv: National Institute for Strategic Studies. Retrieved from <http://www.niss.gov.ua/articles/2684/> [in Ukrainian].
42. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of May 30, 2018 No. 430-p "On the Approval of the National Transport Strategy for the Period until 2030". Retrieved from <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku> [in Ukrainian].
43. National report "Sustainable development goals: Ukraine" (2017). Retrieved from [http://un.org.ua/images/SDGs\\_NationalReportUA\\_Web\\_1.pdf](http://un.org.ua/images/SDGs_NationalReportUA_Web_1.pdf) [in Ukrainian].
44. Krylova, N.V. International strategies for the development of public-private partnership in the transport sector. Retrieved from <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/conference/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/march-2013> [in Ukrainian].
45. Ukraine – Private Infrastructure Projects. The World Bank & PPIAF. Retrieved from <http://ppi.worldbank.org/snapshots/country/ukraine>
46. The official website of the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine. Retrieved from <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=ed00a2ba-480a-4979-84eb-d610a0827a8c&title=ZagalniiOgla> [in Ukrainian].
47. Register of concession projects. Website of the State Property Fund of Ukraine. Retrieved from <http://www.spfu.gov.ua/ru/content/spf-rent-cessions.html> [in Ukrainian].
48. Public-private partnership in the context of public investment management in Ukraine. Assessment 2015. (2016). International Bank for Reconstruction and Development, World Bank. Retrieved from <http://documents.worldbank.org/curated/en/495131467995051959/pdf/106249-UKRANIAN-WP-P153935-PUBLIC-Public-Investment-UKR-Web-cover.pdf> [in Ukrainian].
49. Chukaieva, I.K., Bhan, L.H. (2012). Public-private partnership in the implementation of energy infrastructure projects. *Ekon. prognozuvannâ – Economy and forecasting*, 4. Retrieved from [http://eip.org.ua/docs/EP\\_12\\_4\\_46\\_uk.pdf](http://eip.org.ua/docs/EP_12_4_46_uk.pdf) [in Ukrainian].