

М. М. Негрич,
к. держ. упр., докторант, Міжрегіональної академії управління персоналом
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0002-4494-3759>

DOI: 10.32702/2306-6814.2024.5.170

ЕВОЛЮЦІЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ТА ЙОГО РОЛЬ У РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ У РОЗВИНЕНИХ КРАЇНАХ

М. Negrych,
PhD in Public Administration, doctoral student, Interregional Academy of Personnel Management, Ukraine

EVOLUTION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AND ITS ROLE IN INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN DEVELOPED COUNTRIES

Аналіз еволюції співробітництва держави з приватними сторонами для залучення інфраструктурних інвестицій в економічно розвинених країнах свідчить про те, що цей розвиток пов'язаний з об'єктивно сформованими обставинами і супроводжувався періодичними змінами, як з точки зору регулювання, так і з погляду інституційних перетворень. Це показано на прикладі Великобританії, Канади та Франції.

Розвиток сфери державно-приватного партнерства (ДПП) за своєю динамікою, обсягом залучених коштів, інституційній структурі навіть у таких близьких за рівнем соціально-економічного розвитку країнах як Великобританія, Канада та Франція характеризується як відмінностями, так і схожими рисами. Відмінності пояснюються особливостями правового регулювання та сформованого інституційного середовища, культурними особливостями, історичними подіями та перебігом політичних процесів. Що ж до подібних характеристик і тенденцій, то з-поміж них можна виділити. Розвиток сфери ДПП був досить динамічним. Так як ДПП є частиною економіки та системи регулювання, воно перебуває під впливом соціально-економічних та суспільно-політичних процесів, і саме є інструментом впливу на ці процеси. У всіх зазначених країнах моделі угод про ДПП та концесійних угод являють собою окремі класи проектів державно-частого партнерства та регулюються окремими нормативно-правовими актами. Статус, структура і місце цих актів у системі правового регулювання відрізняється по країнах і відображає існуючу ділову практику і прийняту систему регулювання (у Великобританії та Канаді як англо-саксонських країнах вони являють собою керівництва, у Франції як країні континентального права вони фіксуються в законі). У всіх країнах, що розглядаються, початкові спроби виділити сферу ДПП та сформувати спеціалізовані органи для її розвитку, а також розглядати проекти, що реалізуються за моделями ДПП окремо від інших інфраструктурних проектів, показали, що це веде до конфлікту інтересів та некоректного вибору проектів. Раніше чи пізніше в усіх країнах сфера державно-приватного партнерства була інтегрована у сферу інфраструктурного розвитку як невід'ємна її частина, що знайшло своє відображення у зміні місця та ролі центрів ДПП та інших структурних перетвореннях державних органів влади. Проекти, що реалізуються за моделями ДПП внесли значний внесок у розвиток інфраструктурного комплексу

зазначених країн у період часу, що розглядається. Динаміка розвитку ДПП сфери з погляду обсягу залучених інвестицій відрізняється циклічності і як від економічних, і політичних чинників. При цьому економічні потреби у залученні приватних коштів мають супроводжуватись формуванням відповідних інститутів, які забезпечують ефективне функціонування моделі ДПП. Збої у реалізації великих значних проєктів, що у полі зору громадськості, здатні вплинути на можливість її подальшого використання залучення приватного капіталу в інфраструктурний розвиток.

Analysis of the evolution of state cooperation with private parties to attract infrastructure investments in economically developed countries shows that this development is related to objectively formed circumstances and was accompanied by periodic changes, both from the point of view of regulation and from the point of view of institutional transformations. This is shown on the example of Great Britain, Canada and France. The development of the sphere of public-private partnership (PPP) in terms of its dynamics, the amount of funds involved, and the institutional structure, even in such countries close in terms of socio-economic development as Great Britain, Canada and France, is characterized by both differences and similar features. The differences are explained by the peculiarities of legal regulation and the formed institutional environment, cultural characteristics, historical events and the course of political processes. As for similar characteristics and trends, it is possible to distinguish between them. The development of PPP was quite dynamic. Since the PPP is part of the economy and regulatory system, it is under the influence of socio-economic and socio-political processes, and it is the instrument of influence on these processes. In all of these countries, models of PPP agreements and concession agreements represent separate classes of state-frequent partnership projects and are regulated by separate legal acts. The status, structure and place of these acts in the system of legal regulation differs by country and reflects the existing business practice and the adopted system of regulation (in Great Britain and Canada, as Anglo-Saxon countries, they represent guidelines, in France, as a country of continental law, they are fixed in law). In all the countries under review, initial attempts to separate the field of PPPs and form specialized bodies for its development, as well as to consider projects implemented under PPP models separately from other infrastructure projects, have shown that this leads to conflicts of interests and incorrect project selection. Sooner or later, in all countries, the sphere of public-private partnership was integrated into the sphere of infrastructural development as an integral part of it, which was reflected in the change of location and role of PPP centers and other structural transformations of state authorities. Projects implemented under PPP models made a significant contribution to the development of the infrastructure complex of these countries during the period under consideration. The dynamics of PPP development in terms of the volume of involved investments is cyclical, both due to economic and political factors. At the same time, the economic needs for attracting private funds must be accompanied by the formation of appropriate institutions that ensure the effective functioning of the PPP model. Failures in the implementation of large, significant projects, which are in the public eye, can affect the possibility of its further use of attracting private capital in infrastructure development.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, інституційне середовище, правове регулювання, розвиток інфраструктури.

Key words: public-private partnership, institutional environment, legal regulation, infrastructure development.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

На офіційному рівні модель державно-приватного партнерства (ДПП) розглядається більшістю держав як корисна для соціально-економічного розвитку та залучення приватних інвестицій в інфраструктуру. Підтвердженням цієї тези є те, що на сьогоднішній день модель ДПП та її правове регулюван-

ня поширене вже більш ніж у 120 країнах. Але реальна картина з приватними інвестиціями в інфраструктуру, на жаль, дуже відрізняється від політичних заяв та намірів.

Серед юрисдикцій, що найбільш успішно використовують інструментарій ДПП для залучення приватних інвестицій, в першу чергу необхідно відзначити Вели-

кобританію, Францію, Канаду, Австралію, Японію, а також ряд країн Азії, які нагромадили великий досвід у сфері ДПП.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Різні аспекти співробітництва держави із приватним сектором економіки привертати увагу багатьох вчених-економістів. Серед них слід згадати праці вчених класиків та неокласиків: М. Вебер, Дж. Гелбрейт, Дж. Кейнс, А. Маршалл, Дж. Мілль, Д. Рікардо, П. Самуельсон, А. Сміт, М. Фрідман та інші.

Питання аналізу державно-приватного партнерства були предметом розгляду сучасних зарубіжних вчених Дж. Делмона, Е. Йескомба, Є. Фаркухарсона та ін. В останні кілька років найбільш популярними темами наукового вивчення ДПП були розподіл ризиків та управління проектами, використовувані моделі ДПП, питання фінансування проектів, фактори ефективності проектів ДПП, питання концесій (ціноутворення, тривалість, переговори), державне регулювання угод ДПП та взаємодія сторін цих угод, управління контрактами, економічна цінність проектів ДПП (Value for Money, реальні опції), питання стійкості та інновацій. Ряд оглядових досліджень провідних наукових публікацій з ДПП, опублікованих останнім десятиліттям, підтверджують це спостереження.

МЕТА СТАТТІ

Мета статті полягає у науковому обґрунтуванні теоретичних засад та практичних пропозицій щодо еволюції державно-приватного партнерства та його ролі у розвитку інфраструктури у розвинених країнах.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Аналіз еволюції співробітництва держави з приватними сторонами для залучення інфраструктурних інвестицій в економічно розвинених країнах свідчить про те, що цей розвиток пов'язаний з об'єктивно сформованими обставинами і супроводжувався періодичними змінами, як з точки зору регулювання, так і з погляду інституційних перетворень [1]. Це можна показати на прикладі Великобританії, Канади та Франції.

Розвиток ДПП у Великій Британії було з процесом дерегулювання і політикою "Тетчеризму", що у 80-ті гг. XX ст. та пов'язаної з впровадженням нових принципів державного управління, які згодом отримали назву "нове державне управління" (new public management). Курс на залучення в сектор інфраструктури приватного капіталу та підвищення його ефективності призвів до затвердження у 1992 р. схеми ПФІ (PFI), яка зазнала певних змін у 2012 р. (ЧФ2/ PF2), але скасована у 2018 р. Попередниками ПФІ були проекти перебудови Лондонських доків та будівництва мостового переходу Dartford Crossing, запуск найбільшого транскордонного проекту Євротунелю, а першим проектом на засадах майбутньої моделі ПФІ став міст Skye у Шотландії.

Необхідно відзначити, що спочатку розвиток ДПП у Великій Британії відрізнявся різною динамікою у

різних її частинах у зв'язку з їх автономним статусом "devolved territories" (Англія, Шотландія, Північна Ірландія, Уельс, Лондон). При цьому з урахуванням розміру регіональних економік, звичайно, ключову роль у використанні моделей ДПП грала Англія. В інших територіях могли використовуватися різновиди ДПП, побудовані на принципах ПФІ (наприклад, модель NPD, non-profit distributing model/без розподілу прибутку в Шотландії та Уельсі або MIM, mutual investment model/модель спільних інвестицій в Уельсі).

Загалом за весь період дії моделі ПФІ/ПФ2 у Великій Британії (переважно в Англії) до більш ніж 700 інфраструктурних проектів було залучено близько 56 млрд ф. ст. При цьому середня вартість проекту оцінюється в 76—77 млн ф. ст.

Дані щодо інших форм ДПП, що використовуються у Великій Британії, включаючи концесії, не систематизовані, у зв'язку з чим не наводяться в цьому дослідженні. При цьому ця прогалина не є критичною, оскільки загальновизнаною є факт того, що за обсягами найбільший внесок у розвиток інфраструктури було внесено проектами, що здійснюються за схемою ПФІ.

Канада є загальновизнаним світовим лідером як з точки зору ефективності реалізації проектів ДПП, так і політики, що проводиться в цій сфері. Вивчення досвіду Канади для України є важливим і через те, що ці дві країни мають багато подібностей, і досвід Канади може бути органічно використаний в Україні [2].

Досвід Канади у сфері ДПП спочатку спирався на англійську модель ПФІ, тому що, як колишня колонія Великобританії, Канада успадкувала англійську систему права. У Канаді, як і у Великій Британії, приватний капітал ефективно залучається до інфраструктурних проектів, досягаючи 17% від обсягу всіх інфраструктурних інвестицій. Це значно перевищує показники більшості інших країн. Канада за багатьма параметрами застосування ДПП пішла далеко вперед Великобританії, незважаючи на початкову орієнтацію на британську модель ДПП.

Перші проекти ДПП з'явилися торік у Канаді за Англією в 90-х гг. XX ст. У 1993 р. була створена Канадська рада з державно-приватного партнерства (а у Великій Британії в цей же час була створена Рада з приватного фінансування, Private Finance Panel). Цей період отримав назву "першої хвилі" розвитку державно-приватного партнерства і являв собою спробу скопіювати англійську модель PFI.

На відміну від інших країн, включаючи Велику Британію та Францію, де модель ДПП затверджувалася на національному рівні (хоча у Великій Британії в силу розмірів та чисельності населення провідну роль, як було зазначено, звичайно ж грала Англія), розвиток ДПП у Канаді відбувався з регіонального рівня. Найактивнішими були провінції Онтаріо, Британська Колумбія, Альберта. З урахуванням розміру економіки, чисельності населення та потреб в інфраструктурному розвитку найбільш гостро необхідність застосування моделі ДПП стала в провінції Онтаріо (1995 р. дефіцит бюджету провінції склав 11 млрд дол., а борг досяг рівня 100 млрд дол.). Новий уряд запускає програму прива-

тизації, а окремі об'єкти передаються в концесію (наприклад, "Міст Конфедерації", міська лікарня Оттави та ін.).

Після негативного досвіду "першої хвилі" ДПП та невдоволення громадськості приймається рішення про необхідність обов'язкової незалежної оцінки всіх проектів ДПП на порівняльну перевагу (VfM), в рамках якої оцінюється економічний ефект від використання моделі ДПП у порівнянні зі звичайною закупівлею робіт зі створення інфраструктурних об'єктів. Провідну роль у цій трансформації, як і раніше, відіграють провінції. У 2002 р. у провінції Британська Колумбія було впроваджено політику "Управління капітальними активами", яка потім поширилася на всю країну. У 2003–2005 роках створюються центри ДПП у провінціях Альберта, Британська Колумбія, Квебек та Онтаріо. І лише у 2009 р. створюється загальнонаціональний Канадський ДПП центр (у вигляді корпорації PPP Canada Inc.), а також Канадський фонд ДПП (P3 Canada Fund). Це є знаком того, що модель ДПП визнається як корисна і вирішується поширити практику ДПП на всю країну. В результаті інші, менші провінції, теж почали застосовувати модель ДПП. Не завжди створені структури виправдовували себе і тоді вносилися зміни. Наприклад, у 2009 р. у провінції Квебек після аудиторської перевірки було закрито ДПП Центр, тому що було виявлено краще ставлення до реалізації проектів за моделлю ДПП, навіть коли це не відповідало інтересам державної сторони. Замість ДПП центру створюється центр розвитку інфраструктури Infrastructure Quebec, який займається всіма інфраструктурними проектами, у кожному конкретному випадку проводячи об'єктивну оцінку найбільш вигідної схеми реалізації проекту. Аналогічні зміни відбулися пізніше у Великій Британії та у Франції.

З 2013 р., після приходу до влади уряду Дж. Трюдо, розвиток ДПП зазнає змін. Новий період неформально був позначений як "ера Трюдо" і характеризувався такими рішеннями:

- скасовується обов'язкове використання "екрану РЗ" для перевірки необхідності оцінки варіантів структурування великих проектів (понад 100 млн дол.) за моделлю ДПП;

- у 2017 р. створюється банк розвитку Canada Infrastructure Bank для підтримки інфраструктурних проектів;

- у 2018 р. ліквідується ДПП центр PPP Canada Inc. (Як виконав свою місію з впровадження ДПП у Канаді).

За весь час з початку активного використання моделі ДПП у Канаді, з середини 1990-х рр., було реалізовано близько 250 проектів у сумі близько 115 млрд. дол.

Основними застосовуваними моделями ДПП у Канаді є:

- Контракт на експлуатацію та технічне обслуговування — Operation & Maintenance Contract (O&M);

- Будівництво та фінансування приватним сектором — Build-Finance;

- Проектування, будівництво, фінансування, обслуговування — Design-Build-Finance-Maintain (DBFM);

- Проектування, будівництво, фінансування, технічне обслуговування, експлуатація — Design-Build-Finance-Maintain-Operate (DBFMO);

— Концесійна угода.

Порівняно невелика кількість проектів ДПП у Канаді пов'язана з тим, що за ДПП схемою реалізуються лише великі об'єкти інфраструктури. В останні роки як на національному рівні, так і на рівні провідних провінцій використовується межа вартості проекту в 100 млн дол., нижче за яку реалізація проекту за моделлю ДПП не практикується.

Вважається, що сукупний ефект від очікуваного підвищення ефективності на життєвому циклі проекту та залучення позикового фінансування приватною стороною може бути позитивним лише для великих проектів [3]. Також, проекти повинні мати довгостроковий характер — понад 20 років. Коли сума витрат за інфраструктурними проектами нижча за встановлений кордон, але вони схожі і можуть реалізовуватися в рамках однієї програми, їх об'єднують в один проект. Даний підхід, можливо з диференціацією рівнів по регіонах, заслуговує на увагу для можливого використання в Росії, особливо з урахуванням складності впровадження процедур VfM для кожного проекту і контролю за виконанням на місцях.

Говорячи ж у цілому про можливість використання канадського досвіду у розвиток ДПП в Україні, необхідно розуміти, що з двох країн, крім подібностей, існують серйозні відмінності. Канада, на відміну від України, була англійською колонією, спадщина чого зберігається до сьогодні. Досі керівником держави у Канаді, хай і номінально, є Британський монарх. Канада, як колишня колонія Великобританії, опинилася під впливом англосаксонської культури та звичаїв, що в першу чергу виразилися в системі правосуддя та правозастосовчої практиці, які дуже істотно впливають і на розвиток сфери ДПП. Все це не дозволяє просто купувати і копіювати канадську модель ДПП.

Франція — країна з континентальною системою права, і в цьому сенсі ближча до України, ніж Великобританія чи Канада.

Державно-приватне партнерство у Франції розвивалося протягом досить багато часу. Його витoki можна побачити задовго до появи моделі PFI у Великій Британії. Ще в 1554 р. було видано концесію Адаму де Крапонну на спорудження та експлуатацію іригаційного каналу. У XVIII — XIX ст. держава активно залучає приватний капітал у різні галузі — транспорт, водопостачання, енергетика. Використовується концесійна форма, зокрема, аффермаж (сервісна концесія).

Основним драйвером розвитку ДПП у Франції у XX ст., як і в інших країнах, стала необхідність зміни моделі державного управління у зв'язку з глобальною економічною та політичною кризою 70-х — 80-х рр. Перші проекти у Франції в цей час почали запускатися майже одночасно з проектами у Великій Британії. Символічно, що одним із перших найбільших проектів, реалізованих за моделлю ДПП у цей час, став спільний із Великобританією проект Євротунелю, який досі вважається одним із найскладніших проектів як з технічного погляду, так і з погляду його фінансування. Перша форма ДПП, що передбачає плату за доступність (bail emphyteotique administratif, BEA) була запущена у Франції 1988 р., ще до затвердження моделі PFI у Ве-

ликий Британії. У 1994 р. почала застосовуватися друга форма ДПП, яка передбачає плату за доступність (*autorisation d'occupation temporaire du domaine public*). Але порівняно з Великою Британією процеси розвивалися досить повільно. Тільки після того, як у 2004 р. на законодавчому рівні було затверджено юридичну конструкцію контракту про партнерство, що зводить до купи всі попередні напрацювання (*contrat de partenariat*), розвиток ДПП прискорився. До цього моменту проекти запускалися в основному в секторі охорони здоров'я відповідно до розробленого у 2003 р. плану "Plan hospital 2007" з використанням моделі BEA (*bail emphyteotique hospitalier*, ВЕН). Сам центр ДПП (*Mission d'appui aux partenariats public-privé*, MAPPP) також був заснований тільки в 2005 р., майже на 10 років пізніше, ніж у Великій Британії, в якій на той час було запущено вже близько 500 проектів.

У 2011 р. Франція стає найбільшим ринком ДПП у Європі за кількістю проектів, хоча в окремі роки вона переміщалася на 2-е місце, поступаючись першістю Великобританії (у 2016 р. — за кількістю проектів, у 2019 р. — за їх обсягом). Загалом, за останнє десятиліття кількість проектів ДПП та обсяги їх фінансування досить сильно знижувалися, з періодичними невеликими підйомами. Це відповідає загальноєвропейській тенденції зниження інвестицій в інфраструктуру, спричиненій:

- економічними причинами — до цього часу було реалізовано велику кількість інфраструктурних проектів, у тому числі запроваджено великі залізничні об'єкти, завдяки яким Франція стала лідером серед європейських країн із забезпеченості високошвидкісним залізничним транспортом та автомобільними магістралями, та потреба у залученні приватного капіталу знизилася;

- політичними обставинами — уряди країн стали більш ретельно ставитися до реалізації проектів за моделями ДПП у зв'язку з негативним досвідом щодо окремих великих проектів та вимогою громадськості виправити допущені помилки.

За підсумками 2018 р. інвестиції у проекти ДПП у Франції склали трохи менше 10% інвестицій в інфраструктуру.

Так само, як і Великобританія, Франція вносила певні зміни до законодавства та інституційного забезпечення ДПП сфери:

- у 2008 та 2009 роках. були внесені зміни до порядку укладання договору про партнерство (*contrat de partenariat*) та угод оренди адміністративних будівель (*bail emphyteotique administratif*);

- у 2015 р. змінилася назва договору про партнерство, без зміни самого сенсу терміну — з "*contrat de partenariat*" (CP) на "*marche de partenariat*" (MP) — основна форма ДПП у Франції, за аналогією з PFI/PF2 у Великій Британії хоча при будівництві великих капіталомістких об'єктів (наприклад, в залізничному секторі), які характеризуються ринковим попитом, використовуються і концесії;

- у 2016 р. центр ДПП MAPPP було скасовано та створено нове агентство, націлене на розвиток інфраструктурних проектів усіх видів FIN INFRA, що аналогіч-

но англійському досвіду з інтеграції ДПП сфери у загальний інфраструктурний напрямок;

- у 2018 р. досить широке законодавство про державні контракти та ДПП (у тому числі угоди про партнерства, різні форми концесій) було кодифіковано та прийнято Кодекс за державним замовленням (*Code de la commande publique*).

Щодо різних форм концесій та аналогічних їм структур (*delegations de service public*), експертні оцінки свідчать, що кількість таких проектів перевищує 15 000. Централізованого обліку цих проектів немає, більшість із них (95%) ініціюється та реалізується на місцевому рівні.

Відповідно до законодавства ЄС у Франції встановлено порогові значення за вартістю проектів, вище за яку вони можуть структуруватися за моделями ДПП (стосовно договорів CP/MP):

- 2 млн євро — за проектами з нематеріальними активами;

- 5 млн євро — за проектами мережевої інфраструктури;

- 10 млн євро — за всіма іншими проектами.

Насправді реалізовані проекти ДПП є набагато більш капіталомісткими. А невеликі проекти, як правило, реалізуються у галузях, за які відповідають місцеві органи влади (наприклад, проекти у сфері ЖКГ).

Як показав порівняльний аналіз розвитку державно-приватного партнерства у Великій Британії, Франції та Канаді, найбільш активним цей процес був у Великій Британії, де досить швидко була розгорнута схема ЧФІ. Згодом Канада стала лідером за обсягом інвестицій у проекти ДПП через високу капіталомісткість реалізованих проектів. Україна почала нарощувати обсяги інвестицій з використанням моделі ДПП у другій половині 2010-х рр., до 2020 р., коли через пандемію COVID-19 кількість проектів ДПП та їх обсяги різко впали. Незважаючи на те, що як за кількістю, так і за обсягами інвестицій, Україна випередила розглянуті країни, ця обставина пов'язана з низкою факторів, які дещо спотворюють порівняння (поправка на них не є можливою через відсутність детальних даних). По-перше, розмір проектів, що реалізуються за схемами ДПП за кордоном, істотно вищий (як зазначалося, наприклад, у Канаді вартість таких проектів повинна становити не менше 100 млн дол.). По-друге, обсяг фінансової участі приватних сторін у проектах ДПП за кордоном істотно вищий, ніж в Україні.

Якщо звернути увагу загалом на інфраструктурні інвестиції, то у цій сфері за об'ємними показниками з другої половини 2000-х рр. історично лідирували Франція та Великобританія. При цьому, по відношенню до ВВП рівень інвестицій в інфраструктуру був у цих країнах нижчий, ніж, наприклад, у Канаді і навіть в Україні. Щодо Франції, то це можна обґрунтувати вищими державними інвестиціями в інфраструктуру в попередні роки, що дозволило досягти високого рівня розвитку інфраструктури та меншого інфраструктурного розриву. Значить, і потреби в інвестиціях щодо всієї економіки були нижчими. У Великій Британії з середини 2000-х років. застосування моделі ЧФІ стало скорочу-

ватися, тоді як у Франції та Канаді модель ДПП набирала сили.

ВИСНОВКИ

Розвиток сфери ДПП за своєю динамікою, обсягом залучених коштів, інституційній структурі навіть у таких близьких за рівнем соціально-економічного розвитку країнах як Великобританія, Канада та Франція характеризується як відмінностями, так і схожими рисами. Відмінності пояснюються особливостями правового регулювання та сформованого інституційного середовища, культурними особливостями, історичними подіями та перебігом політичних процесів. Що ж до подібних характеристик і тенденцій, то з-поміж них можна виділити:

1. Розвиток сфери ДПП було досить динамічним. Так як ДПП є частиною економіки та системи регулювання, воно перебуває під впливом соціально-економічних та суспільно-політичних процесів, і саме є інструментом впливу на ці процеси.

2. У всіх зазначених країнах моделі угод про ДПП та концесійних угод являють собою окремі класи проєктів державно-частого партнерства та регулюються окремими нормативно-правовими актами. Статус, структура і місце цих актів у системі правового регулювання відрізняється по країнах і відображає існуючу ділову практику і прийняту систему регулювання (у Великобританії та Канаді як англо-саксонських країнах вони являють собою керівництва, у Франції як країні континентального права вони фіксуються в законі).

3. У всіх країнах, що розглядаються, початкові спроби виділити сферу ДПП та сформувати спеціалізовані органи для її розвитку, а також розглядати проєкти, що реалізуються за моделями ДПП окремо від інших інфраструктурних проєктів, показали, що це веде до конфлікту інтересів та некоректного вибору проєктів. Раніше чи пізніше в усіх країнах сфера державно-приватного партнерства була інтегрована у сферу інфраструктурного розвитку як невід'ємна її частина, що знайшло своє відображення у зміні місця та ролі центрів ДПП та інших структурних перетвореннях державних органів влади.

4. Проєкти, що реалізуються за моделями ДПП внесли значний внесок у розвиток інфраструктурного комплексу зазначених країн у період часу, що розглядається.

5. Динаміка розвитку ДПП сфери з погляду обсягу залучених інвестицій відрізняється циклічністю і як від економічних, і політичних чинників. При цьому економічні потреби у залученні приватних коштів мають супроводжуватись формуванням відповідних інститутів, які забезпечують ефективне функціонування моделі ДПП. Збої у реалізації великих значних проєктів, що у полі зору громадськості, здатні вплинути на можливість її подальшого використання залучення приватного капіталу в інфраструктурний розвиток.

Література:

1. Публічне управління та адміністрування : навч. посіб. / О. В. Скидан та ін. / за заг. ред. О. В. Скидана. Житомир : ЖНАЕУ, 2017. 705 с.

2. Публічне управління та адміністрування в умовах інформаційного суспільства: вітчизняний і зарубіжний досвід : монографія / за заг. ред.: С. Чернова, В. Воронкової, В. Банаха, О. Сосніна, П. Жукаускаса, Й. Ввайнхардт, Р. Андрюкайтене. Запоріжжя : ЗДІА, 2016. 606 с.

3. Мельник А. Ф., Оболенський О. Ю., Васіна А. Ю. Державне управління : підручник / за ред. А. Ф. Мельник. Київ : Знання, 2009. 582 с.

References:

1. Skydan, O.V. Yakobchuk, V.P. Datsij, N.V. and Khodakivskij, Ye.I. (2017), Publiche upravlinnia ta administruvannia [Public management and administration], ZhNAEU, Zhytomyr, Ukraine.

2. Chernov, S.K. Voronkova, V.H. Banakh, V.M. Sosnin, O.V. Zhukauskas, P. Vvajnhardt, J. and Andriukajten, R. (2016), Publiche upravlinnia ta administruvannia v umovakh informatsijnoho suspilstva [Public management and administration in the conditions of the information society], ZDIA, Zaporizhzhia, Ukraine.

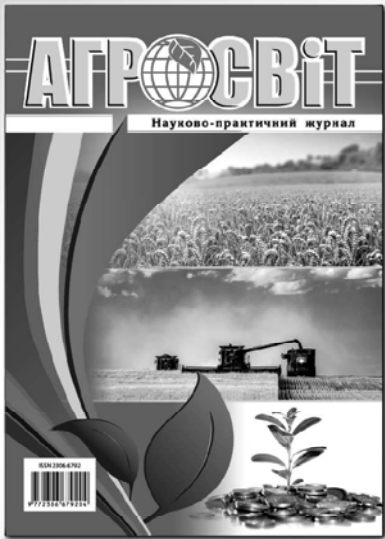
3. Mel'nyk A.F., Obolens'kyj O. Yu. and Vasina A. Yu. (2009), Derzhavne upravlinnia [Public administration], Znannia, Kyiv, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 13.02.2024 р.

АГРОСВІТ

<https://nayka.com.ua>

Передплатний індекс: 23847



Виходить 24 рази на рік

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України з ЕКОНОМІЧНИХ НАУК (Категорія «Б»)

Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292