

**PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE SUSTAINABLE  
HUMAN DEVELOPMENT FINANCING SYSTEM**

**ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО У СИСТЕМІ  
ФІНАНСУВАННЯ СТАЛОГО ЛЮДСЬКОГО РОЗВИТКУ**

**Liudmyla Kozarezenko<sup>1</sup>**

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-297-5-5>

**Abstract.** The restoration and development of infrastructure directly provides the foundation for economic growth. Given the limited state financial resources and the significant scale of damage to infrastructure facilities as a result of the war in Ukraine, the authorities can involve private business and cooperate with it on the basis of partnership to perform reconstruction tasks. For entrepreneurs, partnership with the authorities means minimizing long-term business risks, receiving certain preferences at the expense of benefits, prestige and joint implementation of projects with state bodies. *The purpose.* To prove the need, advantages and disadvantages of using the public-private partnership mechanism for the purpose of restoring infrastructure facilities in Ukraine and study of the best practices of public-private partnership. The solution of such research problems determines. The solution of such research tasks determines the logic of the presentation of the material in the work: the systematization of achievements in the theory and practice of public-private partnership in Ukraine and the world as a tool for accelerating the practical recovery and development of national infrastructure projects. *Research methodology* is based on general research methods of analysis and synthesis, induction and deduction, observation and abstraction, which allow to systematize the achievements of the theory and practice of cooperation between business and the state for the purposes of economic growth. *Results.* The results of the study showed a lack of practical experience and understanding of the concept of investment partnership between the state and business, combined with ignorance of

---

<sup>1</sup> Doctor of the Economics Science, Professor,  
Professor of the Department of Finance,  
State University of Trade and Economics, Ukraine

the mechanism of organization and management of this concept. This prevents the development of this model of cooperation between the state and business in Ukraine. We can single out the following problems, the solution of which with the help of public-private partnership is a priority, overcoming systemic infrastructural problems, increasing the efficiency of the use of public funds, reducing budget costs, strengthening the investment and innovation component of the economy, and increasing the revenue part of the budget. The attractiveness of public-private partnership for business is revealed through the provision of direct state support, the possibility of long-term placement of investments under reliable guarantees, a wide range of potential projects. *Practical implications.* Public-private partnership is one of the effective ways to speed up the practical implementation of national projects, for which it is necessary to expand the scope of application of the public-private partnership mechanism, strengthen the role of private investors in the development and adoption of investment decisions, determine optimal public-private partnership models, improve the protection of private investors and the state in implementation projects, determine the optimal types of support for public-private partnership projects that can be provided by state authorities and local self-government bodies, to create an effective mechanism for encouraging the development of the financial services market to support public-private partnership and the optimal project financing scheme, to legislatively regulate issues related to the implementation of national projects through an unambiguous definition of the role and place of national projects as tools for the implementation of a complex of strategically oriented measures aimed at implementation of current tasks of the country's development.

### 1. Вступ

Розвиток соціальної сфери, комунального господарства, транспортної інфраструктури є однією із функцій державної та регіональної влади в Україні, а утримання об'єктів, що забезпечують функціонування інфраструктури пов'язано з високими фінансовими витратами. До того, від початку війни в Україні зруйновано або захоплено щонайменше 23,8 тис км доріг, 6,3 тис км залізничних колій, 41 залізничний міст, 643 медичні заклади, 1 123 заклади освіти, 621 дитсадок, 192 культурні та 115 релігійних споруд, 178 складів, 99 адмінбудівель,

28 нафтобаз та 19 торгових центрів. У будь-якому разі розміри фінансування доволі часто виходять за межі можливостей державного та місцевих бюджетів. Відновлення цих об'єктів – пріоритет для України щонайменше на наступні десять років, а ДПП є одним із найзручніших способів реалізації цього плану. Головна перевага такого варіанту – у розподілі можливостей, які Україна буде використовувати: від допомоги з міжнародних фондів до роботи з приватними інвесторами. Це дасть можливість пришвидшити весь процес, адже бізнеси будуть зацікавлені в швидкій реалізації проєктів та отриманні коштів [16].

Розв'язувати такі проблеми вкрай необхідно, адже розвиток інфраструктури безпосередньо забезпечує фундамент економічного зростання. Тому для виконання завдань влада може залучати приватний бізнес і співпрацювати з ним на засадах партнерства. Для підприємців партнерство з владою означає мінімізацію довгострокових ризиків ведення бізнесу, отримання певних преференцій за рахунок пільг, престижність спільної з державними органами реалізації проєктів.

Європейський банк реконструкції та розвитку підтримує ініціативу урядів країн ЄС щодо такого співробітництва. На думку фахівців ЄБРР, державно-приватне партнерство та концесії є дієвими та ефективними механізмами надання суспільних послуг. Ще в 2001 р. ЄБРР ухвалив стратегію фінансування концесійних угод, де визначено підхід ЄБРР до відбору і схвалення концесійних проєктів [5].

Досвід свідчить, що правильно сформована структура використання механізмів державно-приватного партнерства є надзвичайно вигідною як для державного, так і для приватного секторів. Від цього виграють й громадяни держави. Хоча офіційно основні принципи партнерських взаємовідносин держави з бізнесом в Україні ніколи не піддавалися сумніву, вони є надто загальними, щоб, спираючись на них, можна було створити міцне партнерство.

## **2. Концептуальні основи застосування державно-приватного партнерства у системі фінансування людського розвитку**

Згідно із Законом України «Про державно-приватне партнерство» [11], державно-приватне партнерство є особливою формою співробітництва між державними органами та органами місцевого самоврядування (державними партнерами) і юридичними особами, крім

державних та комунальних підприємств, або фізичними особами – підприємцями (приватними партнерами).

Європейська економічна комісія ООН під ДПП розуміє партнерство, що засновується з метою забезпечення фінансування, планування, створення й експлуатації об'єктів та надання суспільних послуг. Головними особливостями ДПП є: а) довгостроковість забезпечення та надання послуг (іноді понад 30 років); б) розподіл ризиків між державним і приватним партнерами; в) різноманітність форм довгострокових контрактів, що укладаються між приватними та державними структурами [17].

Розуміння приватно-державного партнерства як механізму залучення фінансових ресурсів та розподілу ризиків у виробництві суспільних благ з метою оптимізації зв'язку «ціна – якість» за сучасних умов наповнюється новим змістом, уособленим в категорії «державно-приватне партнерство, орієнтоване на людей» (People-first Public-Private Partnerships). Така нова модель ДПП, за баченням Європейської економічної комісії ООН, стає засобом досягнення Цілей сталого розвитку і «фокусує ДПП на наданні «цінностей для людей»» [9, с. 3008].

Насамперед, надходження в рамках ДПП, місцеві запозичення, капітальні трансферти є додатковими джерелами фінансового забезпечення витрат місцевих бюджетів. Оскільки більшість громад не мають доступу до позикового капіталу, ДПП є одним з інструментів розвитку інфраструктури без активного залучення фінансових ресурсів громад [15, с. 14]. В основі ДПП закладена співпраця держави та бізнесу на взаємній вигоді. Якщо держава ефективно виконує свої функції і створює сприятливе середовище для розвитку національної економіки, то в кінцевому рахунку це призводить до зростання кількості робочих місць, збільшенню податкових надходжень до держбюджету, розвитку територій [14].

Узагальнюючи існуючі в сучасних економічних джерелах наукові підходи до аналізу механізмів взаємодії держави і бізнесу, можна виокремити такі системні принципи розвитку:

– досягнення консенсусних інтересів влади, бізнесу та громадянського суспільства у процесі суспільної дискусії з визначення основних напрямів економічної стратегії держави;

– інституціоналізація взаємовідносин підприємницьких структур, громадянського суспільства і органів влади через створення інститутів саморегульованих організацій підприємців, роботодавців та ін.;

– реалізація соціальних та благодійних програм;

– участь представників великих компаній у соціально-економічному житті держави через інститут державно-приватного партнерства;

– транспарентність держави й бізнесу;

– демократизація процесів прийняття стратегічних рішень;

– підвищення соціальної відповідальності бізнесу і влади.

Сферами застосування механізмів ДПП є найрізноманітніші види економічної діяльності. Так, якщо першочергово ДПП застосовувалося при спорудженні автострад, автостоянок, забезпеченні централізованого теплопостачання, то на сьогодні ДПП знаходить застосування і в національній обороні, деяких видах громадського транспорту, кабельного телебачення. В окремих країнах світу за кошти приватного бізнесу відбувається проектування і будівництво лікарень, шкіл та інших об'єктів соціальної інфраструктури, установ пенітенціарної служби.

Останніми роками сфера застосування форм ДПП розширювалася, розвивалися і самі форми партнерства. При реалізації проектів з використанням ДПП використовуються механізми співробітництва приватного бізнесу та держави. Вони відрізняються за часткою власності, що передається приватному партнеру, інвестиційними зобов'язаннями суб'єктів угоди, принципами поділу ризиків між партнерами, відповідальності за проведення різноманітних видів робіт.

Фінансовими інструментами, які широко використовуються в рамках ДПП, як свідчить міжнародний досвід, є контракт, оренда, концесія.

Найпоширеніша в зарубіжній практиці ДПП концесія – договір між державою (концедентом) і приватними юридичними або фізичними особами (концесіонерами) щодо умов надання концесіонеру прав користування державною власністю за плату і на поворотній основі, а також прав на здійснення тих видів діяльності, які донедавна становили виняткову монополію держави.

Концесії вважаються найефективнішим способом реалізації багатьох інфраструктурних проектів у країнах з перехідною економікою, в яких існує проблема нестачі бюджетних коштів та неефективності державного управління об'єктами інфраструктури. Приватизація таких

об'єктів неможлива через проблеми політичного, інституційного, юридичного та фінансового характеру, і саме концесії розв'язують наявні проблеми. Для України концесійна форма інвестиційного партнерства між державою та бізнесом має принципове значення, оскільки дає змогу швидко й ефективно використати фінансові ресурси і здатність бізнесу до дієвого управління в тих сферах, які не можуть бути приватизовані [1, с. 259].

Концесії є найбільш перспективним, розвинутим та комплексним фінансовим інструментом державно-приватного партнерства. Серед їхніх переваг варто виокремити такі:

- концесії мають довгостроковий характер, що дає можливість обом сторонам договору здійснювати стратегічне планування своєї діяльності;

- в концесійних договорах приватний сектор має найбільше свободи у прийнятті господарських рішень;

- у держави, як у рамках концесійного договору, так і у межах законодавчих норм, залишається достатньо важелів впливу на концесіонера в разі порушення умов концесії, а також в разі необхідності захисту суспільних інтересів;

- держава передає концесіонеру тільки права володіння і користування об'єктом своєї власності, залишаючи за собою право розпорядження нею.

Особливими рисами договорів концесії є:

- предметом концесії завжди є державна (комунальна) власність, а також монополні види діяльності держави;

- одним із суб'єктів концесійного договору є держава або регіональні органи виконавчої влади;

- метою концесії є задоволення суспільних потреб;

- концесії завжди мають договірну основу;

- одним із принципів концесійного договору є повернення предмета договору, котрий надається приватному партнеру за плату, яка визначається у договорі.

Аналіз досвіду застосування фінансових інструментів ДПП в країнах з різними рівнями соціально-економічного розвитку засвідчив, що вони успішно застосовуються у транспортній (автошляхи, залізні дороги, аеропорти, порти, трубопровідний транспорт) і соціальній інфраструк-

турі (охорона здоров'я, освіта, туризм), житлово-комунальному господарстві (водопостачання, електропостачання, очищення води, газопостачання) та інших сферах (пенітенціарна служба, оборона, об'єкти військової сфери). При цьому лідерами застосування механізмів ДПП є транспортна інфраструктура та об'єкти соціальної сфери.

Чисельність країн, в яких у різних формах розвивається інвестиційне партнерство держави і приватного сектору, постійно зростає. У багатьох країнах Європи, Азії, Латинської Америки та інших було здійснено заходи з підтримки механізмів такого партнерства. Це спричинено підвищенням вимог до суспільних послуг та інфраструктури, з одного боку, і обмеженістю державних бюджетів – з другого. Проекти із застосуванням моделі партнерства держави і приватного бізнесу успішно реалізовані в таких країнах, як Великобританія, Ірландія, Данія, Франція, Іспанія, Італія, Швеція, Португалія, Бельгія, Австрія, Німеччина, Греція, Люксембург, Нідерланди, Фінляндія.

Більшість проектів державно-приватного партнерства різних країн світу втілено переважно в таких сферах, як: транспортна інфраструктура, телекомунікації, водопостачання, енергетична галузь, нерухомість, освіта, охорона здоров'я тощо. Найбільша питома вага проектів державно-приватного партнерства у країнах з розвинутою, перехідною економікою і економікою, що розвивається, припадає на галузі охорони здоров'я, освіти, транспорту та оборони. Така сама ситуація спостерігається і за кількістю укладених контрактів.

Якщо аналізувати пріоритетність сфер застосування інструментарію ДПП залежно від рівня соціально-економічного розвитку країни, то ситуація є такою. У країнах «G7» (Японія, Франція, Канада, Італія, Німеччина, Великобританія, США) пріоритетними сферами застосування ДПП є охорона здоров'я, освіта, будівництво автошляхів. Водночас у кожній із країн аналізованої групи механізми ДПП знаходять застосування у різних сферах діяльності. Наприклад, в США пріоритетними сферами є будівництво автошляхів, у Великобританії, Італії, Канаді, Франції – охорона здоров'я, у Німеччині – сфера освіти. Тобто, ті країни, що характеризуються високим рівнем розвитку економіки, високими показниками продуктивності праці і рівнем ВВП на одну особу, де держава гарантує високий рівень соціального захисту, є високими показниками середньої тривалості життя і належна якість

медичного обслуговування та освітніх послуг, ДПП найчастіше використовують у сфері охорони здоров'я і освіти, що зумовлено соціально-економічною політикою держав. В інших розвинутих країнах світу (Австралія, Ізраїль, Ірландія, Фінляндія, Іспанія, Португалія, Греція, Південна Корея, Сінгапур) лідерами застосування механізмів ДПП є будівництво та реконструкція автошляхів, охорона здоров'я, освіта [7].

Помітною є тенденція, що нижчий рівень розвитку цих країн призводить до зміщення пріоритетів у застосуванні ДПП в бік розвитку транспортної інфраструктури. При цьому поза увагою уряду не залишаються соціально важливі об'єкти, що також засвідчує важливість освіти та охорони здоров'я для розвитку людського потенціалу в цих країнах.

У країнах з перехідною економікою (країни Центральної та Східної Європи (Болгарія, Чехія, Угорщина, Хорватія, Польща, Румунія); країни Балтії (Латвія) пріоритети застосування механізмів ДПП є дещо іншими. Першість належить будівництву автомобільних шляхів, мостів та тунелів, легкого наземного метро, аеропортів. У країнах, що розвиваються (Індія, Бразилія, Чилі, Гонконг, Мексика, Саудівська Аравія), застосування механізмів ДПП, як у попередній групі країн, стосується насамперед будівництва автомобільних шляхів, на другому місці – будівництво аеропортів, закладів пенітенціарної служби, водоочисних споруд [7]. Загалом, через глобальний вплив пандемії COVID-19 протягом 2020 р. на динаміку та обсяги інвестицій у ДПП, уряди багатьох країн світу віддали пріоритетність програмам охорони здоров'я та соціального забезпечення [4].

У країнах ЄС, наприклад, за кількістю укладених угод у рамках ДПП лідирує сфера транспорту та зв'язку, система освіти та охорона здоров'я, але у зв'язку з невеликою вартістю проектів соціальної сфери, на європейському ринку на систему освіти та охорони здоров'я припадає лише 25% загальної вартості таких угод. У 2020 році Німеччина була найбільшим ринком ДПП в ЄС із загальною вартістю проектів 2,8 млрд. євро (1,3 млрд євро у 2019 р.), тоді як Франція лідирувала за кількістю проектів – 12 закритих угод (14 у 2019 році), але була другим за величиною ринком ДПП із загальним обсягом 2,2 мільярди євро. У 2020 році Словенії вперше за 20 років, відколи Європейський експертний центр ДПП почав збирати дані для європейського ринку



ДПП розпочато реалізацію проекту «IG Care Home» (13 млн євро). Чотири країни уклали щонайменше дві угоди (порівняно з сімома країнами у 2019 році) та 10 країн закрили принаймні одну транзакцію ДПП (порівняно з одинадцятьма в 2019 році).

У 2020 році транспортний сектор залишався найбільшим у вартісному вираженні з транзакціями на суму 4,9 млрд євро (6 млрд євро у 2019 році). 10 транспортних проектів досягли фінансового закриття у 2020 році порівняно з вісьмома у 2019 році. У сфері відпочинку та культури зафіксовано шість угод із сукупною вартістю майже 410 мільйонів євро, включаючи три водні центри. Це контрастує з 2019 роком де в цьому секторі була зареєстрована лише одна транзакція. В освітній галузі зросла кількість проектів, які завершилися фінансово до 10 проектів, тоді як загальна вартість трохи знизилася до 846 мільйонів євро (937 мільйонів євро у 2019 році). За останні роки активність у телекомунікаційному секторі зросла і ще чотири проекти, закриті у 2020 році, загальною вартістю 1,1 мільярда євро (826 мільйонів євро у 2019 році). Усі вони є широкосмуговими транзакціями у Франції. Закрито три проекти в екологічному секторі загальною вартістю 215 млн євро (388 млн євро у 2019 році). Вісім із 34 транзакцій, які досягли фінансового закриття у 2020 році (порівняно з 10 із 38 у 2019 році) включали надання боргу інституційними інвесторами (наприклад, страхові компанії, пенсійні фонди) за допомогою різноманітних моделей фінансування.

У той час, як у 2019 році п'ять країн закрили операції з боргом інституційних інвесторів, три країни (Франція, Німеччина та Великобританія) скористалися залученням інституційних інвесторів у 2020 році.

Роль ЄС, національних урядів та державних фінансових установ (внутрішніх або наднаціональних) був відносно обмеженим у 2020 році. Що стосується Європейського інвестиційного банку – три з 34 проектів ДПП, фінансування яких було завершено протягом року були профінансовані ЄІБ із загальним обсягом кредитування 874 мільйони євро. Три проекти, про які йдеться, були проектом шкіл Esroo у Фінляндії а також автобан A49 Fritzlar-Ohmtal Dreieck і автобан Biebelried – Furth Erlangen обидва в Німеччині.

Загалом, в 2015–2020 роках Франція та Велика Британія очолили європейський ринок ДПП за кількістю укладених угод. Трійка ліде-

рів наступна. За кількістю проектів ДПП є Франція – 67 проектів загальною вартістю 13,54 мільярди євро, Велика Британія – 58 проектів загальною вартістю 10,29 мільярди євро та Німеччина – 21 проект загальною вартістю 6,63 мільярди євро [19].

В цілому, можна простежити залежність між рівнем соціально-економічного розвитку країни та тими сферами, яким віддається пріоритет у розвитку за рахунок ДПП. Чим вищий рівень соціально-економічного розвитку країни, тим ширше механізми ДПП використовуються у сфері охорони здоров'я та освіти. І, навпаки, нижчий рівень соціально-економічного розвитку, як правило, пов'язаний з використанням ДПП у сфері транспортної інфраструктури, будівництва автошляхів тощо.

### **3. Застосування інструментів державно-приватного партнерства в Україні**

За даними Міністерства економічного розвитку і торгівлі, за даними Мінекономіки, на початку 2023 року в Україні на умовах ДПП було укладено 193 договори. З них 18 перебувають у процесі реалізації, 162 не виконуються, а у 13 договорів призупинені внаслідок збройної агресії росії [6].

Із ухваленням у 2010 р. Закону України «Про державно-приватне партнерство» закріплено організаційно-правові засади ДПП та окреслено головні принципи залучення приватних інвесторів на договірній основі, що запроваджені у країнах ЄС. Для активізації його становлення і реалізації Міністерство економічного розвитку і торгівлі України розробило Порядок і Методику проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства. Остання визначає основні параметри та показники перевірки ефективності здійснення ДПП, серед яких: економічна чиста приведена вартість (ENPV); чиста приведена вартість досягнення мети ДПП (NPV); внутрішня норма рентабельності (IRR); індекс прибутковості (PI); дисконтований період окупності (DPP).

Найпоширенішим інструментом співробітництва між державним та приватним секторами залишається концесія – взаємовигідний договір, коли держава передає бізнесу права на використання певного об'єкта або майна. На цих умовах в Україні укладено 146 договорів, переважно у сфері надання житлово-комунальних послуг, таких як: забезпечення

водопостачання жителів селищ, виробництва і постачання тепла й електроенергії, забезпечення послуг зі збирання і вивезення сміття, надання послуг у житлово-комунальній сфері. Ще 31 договір державно-приватного партнерства – про спільну діяльність щодо об'єктів державної (комунальної) власності, з яких 16 укладено з морськими торговельними портами [8].

Вважаємо, що така розстановка пріоритетів відображає, насамперед, зацікавленість країни у розвитку саме зазначених галузей, адже залучення приватного сектору до співфінансування цих об'єктів дає змогу не лише розподілити та зменшити ризики, а й суттєво зменшити навантаження на державний бюджет. Перевагами застосування ДПП у сфері освіти та охорони здоров'я є те, що:

- держава отримує прямі вигоди від збільшення пов'язаних з проектом бюджетних доходів або зменшення бюджетних витрат, спрямованих на утримання інфраструктурних об'єктів, та непрямих витрат, завдяки поживленню кон'юнктури і зростанню інвестиційної привабливості регіонів;

- прискорюється реалізація найважливіших проектів у сфері інфраструктури;

- інтенсифікується розвиток регіонів;

- підвищується ефективності функціонування національної економіки (що часто не враховується при здійсненні макроекономічного аналізу);

- покращуються механізми та моделі надання суспільних послуг;

- зменшується навантаження на управлінський апарат та в результаті знижуються витрати з державного бюджету на управлінські функції;

- знижуються інвестиційні витрати (економія може досягати 30%);

- оптимізується структура фінансування за рахунок використання національної чи міжнародної підтримки та розширення доступу до нових джерел фінансування.

Переваги ДПП як нової форми фінансування людського розвитку полягають у:

- здатності до залучення додаткових фінансових ресурсів та підвищенні операційної ефективності, що притаманні приватному сектору;

- можливості розв'язати проблеми бюджетних обмежень шляхом залучення коштів приватного сектору для розбудови інфраструктури загального призначення та розвитку соціальної інфраструктури;

- підвищенні ефективності використання ресурсів;
- прискоренні запровадження інновацій та досвіду приватного сектору у видах економічної діяльності, які вважалися раніше винятково монополією держави;
- можливості перерозподіляти кошти на користь бюджетної сфери;
- частковій комерціалізації соціальної сфери країни.

Механізми ДПП не набули до цього часу поширення у сфері освіти. Хоча саме освіта та охорона здоров'я є ключовими чинниками розвитку людського потенціалу та можуть забезпечити країні в майбутньому стратегічні конкурентні переваги.

Необхідність запровадження в Україні подібного виду співпраці приватного та державного секторів зумовлена не лише обмеженістю можливостей державних фінансів, а й високими показниками ступеня зносу основних фондів. В цілому простежується стійка тенденція до зростання зносу основних фондів у майже всіх видах економічної діяльності України. Тому застосування механізмів ДПП у системі освіти та охорони здоров'я могли б не лише забезпечити відновлення соціальної інфраструктури, а й стати важливою складовою державного фінансового регулювання розвитку людського потенціалу.

Уряди багатьох країн світу, розуміючи важливість пріоритетного розвитку освіти та охорони здоров'я, розглядають інвестиції в їх розвиток як джерело економічного зростання. З огляду на цей факт, витрати на освіту становлять значну частку витрат консолідованих бюджетів окремих країн світу. Як зазначає Крючкова І. [3, с. 45], найбільшого успіху в процесі формування інституційного середовища для економічного зростання досягнуто в тих країнах, де держава створювала умови з метою розвитку підприємництва та координувала фінансування розвитку людського капіталу, насамперед системи освіти. Однак проблема недостатнього фінансування не лише безпосередньо стосується потенційного занепаду освітньої сфери, а й тісно пов'язана з розвитком економіки країни загалом.

На тлі багатьох країн світу, маючи показник урядових видатків на систему освіти в середньому 7,3% ВВП, Україна може бути співставлена в цьому плані з багатьма країнами з високим рівнем соціально-економічного розвитку. Проте, якщо проаналізувати урядові видатки на освіту у грошовому виразі, то ситуація є абсолютно іншою. Отже,

показник частки урядових видатків на систему освіти у структурі ВВП є показником, який не відображає реальної ситуації із фінансуванням галузі, адже за абсолютного показника фінансування галузі на рівні 7,3% ВВП в Україні в 60 разів менше витрачається на освіту, ніж, наприклад, у США, або в 12 разів менше, ніж в Японії чи Німеччині, де на освіту також спрямовується висока частка державних та приватних витрат.

Вважаємо, що фінансування системи освіти лише за рахунок коштів зведеного бюджету не може забезпечити всі потреби галузі. Крім того, аналіз видатків зведеного бюджету України на фінансування освіти за економічною класифікацією засвідчив, що найбільша частка коштів держави спрямована на оплату праці працівників системи освіти. Наступною за розміром є частка видатків на дослідження і розробки, нарахування на заробітну плату. Найбільшими у структурі державних витрат на освіту є статті поточних видатків. Капітальні видатки, призначені для розбудови та відновлення інфраструктури, будівництва нових приміщень, закупівлі навчального обладнання, залишаються мізерними, чим і пояснюється факт високих показників зносу основних засобів у даній сфері діяльності. Це є свідченням неспроможності держави до простого відтворення. Видатки ледь покривають так звані захищені статті, тобто фінансових ресурсів, необхідних для розвитку галузі, недостатньо.

Проекти ДПП в освіті можуть використовуватися для будівництва та реконструкції навчальних закладів, модернізації дошкільних навчальних закладів, загальноосвітніх шкіл, вищих, професійно-технічних навчальних закладів. Залучення приватного капіталу в декілька разів допоможе знизити навантаження на бюджети міст, районів, селищних, сільських рад, підвищити життєздатність проектів, забезпечити створення нових робочих місць.

Прикладом вдалого застосування механізмів ДПП в освіті є Великобританія, де за рахунок коштів приватних інвесторів реконструюється більше 300 шкільних приміщень. Такі дії влади спричинені тим, що через покращання демографічної ситуації, а отже, збільшення чисельності учнів початкових класів, виникла проблема із нестачею шкільних приміщень для учнів, чисельність яких, за прогнозами, у державних початкових школах до 2018 р. зросте на 14% і становитиме

4,50 млн. осіб (порівняно з 3,96 млн. осіб у 2011 р.). Розмір інвестицій становитиме, за прогнозами урядовців, близько 2 млрд. фунтів стерлінгів. Ще 500 млн. фунтів стерлінгів інвестицій планується залучити на території країни, де спостерігається стрімке зростання чисельності населення і гостро постало питання про переповненість класів [18].

Основною метою державної політики у сфері охорони здоров'я є збереження та поліпшення здоров'я населення, зменшення прямих і непрямих втрат суспільства за рахунок зниження рівня захворюваності та смертності, активізація діяльності з профілактики захворювань, боротьба із соціально небезпечними захворюваннями. У зв'язку із цим виникає необхідність будівництва, реконструкції, модернізації лікарень, поліклінік, інших медичних установ. Розвиток цього напрямку потребує великих обсягів фінансових ресурсів. Необхідність застосування механізмів ДПП у сфері охорони здоров'я пояснюється неможливістю, з одного боку, забезпечити в наявних умовах належне державне фінансування системи, а з другого – запровадити ефективні схеми для повноцінної конкуренції на ринку медичних послуг. Адже декларативність безкоштовної медицини перешкоджає легальному розвитку державної медицини у ринкових умовах.

У багатьох зарубіжних країнах усвідомлюється важливість збереження здорового суспільства та значення ефективно функціонуючої системи охорони здоров'я для соціально-економічного розвитку, тому рівень урядових видатків на цей вид діяльності є суттєвим, до того ж він постійно підвищується. Крім того, на тлі високих показників урядових витрат, істотний внесок у фінансування системи охорони здоров'я робить населення. Тобто, поряд з високими показниками урядових видатків, в багатьох країнах суттєва частка у структурі фінансування охорони здоров'я припадає на надходження ресурсів приватного сектору.

За показниками обсягів державних видатків на освіту та охорону здоров'я Україна значно поступається не лише країнам з високим рівнем соціально-економічного розвитку, а й деяким пострадянським країнам та країнам, що розвиваються.

Крім низького рівня урядових витрат на охорону здоров'я в Україні, за оцінками фахівців ВООЗ, від 40 до 60% державних коштів витрачається на діяльність, яка не впливає на зростання тривалості життя населення та підвищення якості медичних послуг. В структурі видат-

ків зведеного бюджету України на фінансування охорони здоров'я за економічною бюджетною класифікацією найбільшою є частка видатків на оплату праці працівників. Наступною за величиною є стаття видатків на оплату товарів і послуг. Третньою – стаття нарахувань на заробітну плату. На дослідження та розробки і придбання основного капіталу зі зведеного бюджету України витрачається також незначна частка коштів. У зв'язку із цим найоптимальнішим вважаємо залучення приватного сектору до реалізації програм з охорони здоров'я на основі партнерства з державою. Досвід інших країн показав, що такі проекти є ефективними та життєздатними.

Сьогодні державно-приватне партнерство у сфері охорони здоров'я є поширеною практикою в країнах з різними рівнями економічного розвитку і моделями систем охорони здоров'я. Понад 20 років у багатьох країнах світу широко використовуються проекти ДПП, спрямовані на розвиток інфраструктури закладів охорони здоров'я. Найчастіше об'єктами партнерства стають потужні багатопрофільні лікарні, що мають у своїй структурі високотехнологічні підрозділи. Популярними та економічно ефективними є моделі партнерства DBFO (проекткування, будівництво, фінансування, експлуатація/управління) та BOMT (будівництво, експлуатація/управління, обслуговування, передача). Запровадження зазначених інфраструктурних моделей ДПП у діяльність закладів медичної допомоги в Україні може бути дієвим інструментом зменшення частки неринкового сектору в галузі охорони здоров'я з одночасним підвищенням ефективності державного управління.

Прикладами успішного застосування ДПП у сфері охорони здоров'я є Канада, де діє урядова програма «Alternative Financing Partnership System» (AFP), згідно з якою консорціум «Healthcare Infrastructure Company of Canada Consortium» проектує, будує, фінансує і керує клінікою на 608 ліжок – «William Osier Health Centre» у м. Брамптон (провінція Онтаріо). Контракт, оформлений на 25 років, було обрано як пілотний проект програми «AFPS». У його реалізації бере участь британська компанія «Carillion», яка відповідальна за забезпечення немедичних послуг і розділяє фінансові ризики проекту. У Чехії в 2004 р. при Міністерстві фінансів було створено спеціальний центр для методичного супроводження та вдосконалення законодавства з розвитку ДПП у різних галузях, а вже в 2005 р. започатковано про-

ект – будівництво готелю та автостоянки (Hotel-type Accommodation and Car Park) у Центральному військовому госпіталі (Central Military Hospital) у м. Прага (Чеська Республіка) за моделлю DBFO. Інший проект – повна реконструкція регіональної лікарні в м. Пардубіце (Pardubice Regional Hospital) за моделлю DBFO (PPP Centrum, Pilot Projects in the Czech Republic, 2007). Китай також є одним із пріоритетних ринків для ДПП. Використання приватних фондів для будівництва державних лікарень та управління ними стали популярними у 2000–2010 рр. у Пекіні, Гонконзі та Шанхаї. Проекти реалізовувалися з огляду на необхідність оновлення медичної інфраструктури м. Пекін перед Олімпійськими іграми 2008 р. завдяки чому значною мірою було оновлено матеріально-технічну базу служби екстреної медичної допомоги (зв'язок, спеціальні автомобілі та устаткування).

Аналіз фінансового забезпечення освіти та охорони здоров'я в Україні свідчить про нагальну потребу в запровадженні нових форм фінансування таких сфер діяльності. Це пояснюється недостатнім фінансовим забезпеченням (близько третини від необхідного рівня) галузі, високими показниками зносу основних засобів на тлі низької частки капітальних видатків та високої – поточних видатків як в освіті, так і в охороні здоров'я, успішністю застосування механізмів ДПП в освіті та охороні здоров'я в розвинутих країнах світу.

В цілому, рівень залучення приватного сектору до реалізації інфраструктурних проектів в Україні є невисоким. Крім того, пріоритет надається проектам розвитку матеріальної сфери, тоді як поза увагою залишаються важливі проекти соціальної інфраструктури. Питання в першу чергу стосується залучення фінансових ресурсів, насамперед, у розвиток транспортної інфраструктури та сфери переробки відходів.

Механізми ДПП визнано Урядом такими, що зменшують навантаження на державний бюджет, сприяють прискоренню модернізації та оновленню виробничих потужностей, передусім дорожньо-транспортного комплексу України. Дорожньо-транспортний комплекс, разом зі сферою утилізації твердих відходів, визнані найпривабливішими для застосування механізмів ДПП у ході соціологічного опитування про ставлення населення до застосування ДПП у розвитку інфраструктури в Україні. Друге місце щодо важливості застосування механізмів ДПП респонденти віддають сфері охорони здоров'я та освітній сфері. І, най-



головніше, населення вважає, що ДПП може поліпшити якість комунальних послуг та інфраструктури. Населення готове платити більше за вищу якість незалежно від того, чи ця послуга надаватиметься державними чи приватними компаніями [12].

### 4. Висновки

В Україні не набула до сьогодні масштабного поширення практика інвестиційного партнерства держави та бізнесу, а також досвіду застосування таких проектів. Бізнес до цього часу не набуває найближчим часом масштабів, здатних забезпечити отримання доходів у розмірах, достатніх для самостійного фінансування масштабних, дороговартісних проектів. Відсутність практичного досвіду та розуміння концепції інвестиційного партнерства держави і бізнесу у поєднанні з незнанням механізму організації та управління даною концепцією стають на заваді розвитку цієї моделі співпраці держави та бізнесу в Україні. Основними цілями співробітництва держави та приватних партнерів в Україні має стати успішна реалізація дороговартісних інфраструктурних проектів у сфері будівництва, функціонування й утримання об'єктів транспортної системи (аеропортів, морських і річкових портів, судноплавних каналів, автомобільних і залізничних магістралей, мостів, громадського транспорту), надання у територіальних громадах публічних послуг (у навчальних, медичних, рекреаційних, культурно-розважальних та ін. закладах), що дасть змогу зменшити витрати з державного і місцевого бюджетів, забезпечити зниження вартості утримання об'єктів, підвищити якість надання послуг і зменшити їх вартість, понизити рівень відповідальності та ризику публічного партнера [13]. Для України корисним буде запровадження окремих елементів комерційної, соціальної та змішаної моделей такої співпраці між органами публічної влади та приватними партнерами у сферах функціонування транспорту, водопостачання та водовідведення, енергозбереження, будівництва багатоквартирних будинків для молодих сімей, закладів охорони здоров'я та інших соціальних об'єктів, створення паркових зон і забезпечення благоустрою територіальних громад [10].

Спираючись на сучасні умови зростання національної і регіональної економіки в Україні, можна виокремити такі проблеми, розв'язання яких за допомогою державно-приватного партнерства є пріоритетним, а саме:

- подолання системних інфраструктурних негараздів;
- підвищення ефективності використання державних коштів;
- зниження бюджетних витрат;
- посилення інвестиційно-інноваційної складової економіки;
- збільшення дохідної частини бюджету.

Привабливість державно-приватного партнерства для бізнесу виявляється через:

- надання прямої державної підтримки;
- можливість довгострокового розміщення інвестицій під надійні гарантії;
- широкий спектр потенційних проектів.

Державно-приватне партнерство є одним із дієвих способів прискорення практичного впровадження національних проектів [2, с. 92–93]. Для цього необхідно:

- розширити сферу застосування механізму ДПП, посилити роль приватних інвесторів щодо розроблення та прийняття інвестиційних рішень, визначення оптимальних моделей ДПП;
- покращити захист приватних інвесторів і держави в реалізації проектів, визначити оптимальні види підтримки проектів ДПП, що можуть надаватися органами державної влади та органами місцевого самоврядування;
- створити дієвий механізм заохочення розвитку ринку фінансових послуг для підтримки ДПП і оптимальної схеми фінансування проектів;
- законодавчо врегулювати питання, пов'язані з реалізацією національних проектів, через однозначне визначення ролі та місця національних проектів як інструментів реалізації комплексу стратегічно орієнтованих заходів, спрямованих на виконання актуальних завдань розвитку країни.

Перешкодами активному застосуванню ДПП в Україні вважаємо:

- відсутність послідовної державної політики у сфері ДПП і належної системи управління розвитком державно-приватного партнерства;
- низький рівень інституційної спроможності державних органів і приватного сектору до впровадження ДПП;
- непривабливість інвестиційного клімату і складність умов ведення підприємницької діяльності в рамках проектів ДПП. Про це свідчать щорічні дослідження умов ведення бізнесу «Doing Business». Не див-

лячись на прогрес України у рейтингу, залишаються доволі слабкими позиції щодо захисту міноритарних інвесторів, сфери оподаткування та реєстрації власності, що разом із нестабільною політичною ситуацією та проведенням антитерористичної операції в країні чинять негативний вплив на бізнес-середовище;

– відсутність ефективних механізмів державної підтримки ДПП.

До основних проблемних питань державної підтримки ДПП в Україні належать:

– дефіцит коштів та неефективність їх витрачання;

– однорічне бюджетне планування та щорічна зміна напрямів і пріоритетів фінансування бюджетних програм, а отже, відсутність гарантій продовження терміну реалізації бюджетних програм на строк реалізації проекту ДПП;

– невизначеність методології надання державної підтримки в рамках реалізації ДПП;

– невідповідність принципів і підходів у цій сфері міжнародним принципам;

– обмежені можливості отримання державних гарантій для реалізації проектів ДПП на місцевому рівні.

### Список літератури:

1. Гесьць В.М. Суспільство, держава, економіка: феноменологія взаємодії та розвитку. НАН України ; Ін-т екон. та прогнозув. НАН України. Київ, 2009. 864 с.
2. Жаліло Я. Формування моделі економічного розвитку України у післякризовому світі : аналіт. доп. Нац. ін-т стратег. досліджень. Київ : НІСД, 2014. 115 с.
3. Крючкова І.В. Структурні чинники розвитку економіки України. Київ : Наукова думка, 2004. 317 с.
4. Мостовий В.О. Світовий досвід публічно-приватного партнерства. *Право та державне управління*. 2021. № 1. С. 237–242. DOI: <https://doi.org/10.32840/pdu.2021.1.35>
5. Офіційний сайт Європейського банку реконструкції та розвитку. URL: <https://www.ebrd.com/ru/home.html> (дата звернення: 10.02.2023).
6. Офіційний сайт Міністерства економіки України. URL: <https://www.me.gov.ua/Tags/DocumentsByTag?lang=uk-UA&id=cffc9f41-f2ef-45e6-8303-0f8fc0e368f0&tag=Derzhavno-privatnePartnerstvo> (дата звернення: 10.02.2023).
7. Офіційний сайт Світового Банку. URL: <https://www.worldbank.org/en/home> (дата звернення: 10.02.2023).
8. Офіційний сайт Фонду державного майна України. Реєстр концесійних договорів. URL: <https://www.spfu.gov.ua/ua/content/spf-rent-consessions.html> (дата звернення: 10.02.2023).

9. Почерніна Н. Державно-приватне партнерство у сфері туризму як засіб реалізації цілей сталого розвитку. *Traektoriâ Nauki = Path of Science*. 2020. Vol. 6. No 6. Pp. 3001–3011.

10. Приліпко С.М. Міжнародний досвід публічного управління інфраструктурними проектами на державному і місцевому рівнях на основі укладення концесійних договорів. *Державне управління: удосконалення і розвиток*. 2019. № 12. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2156-2019.12.2>

11. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (дата звернення: 10.02.2023).

12. Програма розвитку державно-приватного партнерства. Базове опитування про поінформованість щодо державно-приватного партнерства в Україні. URL: <http://www.me.gov.ua/Files/GetFile?fileId=7a714519-0fbf-4c61-82ec-145d5ead9f10> (дата звернення: 10.02.2023).

13. Реалізація проєктів державно-приватного партнерства в Україні: ДПП як механізм ефективної співпраці між державою та приватними партнерами у галузі інфраструктури : практичний посібник. SP3ILNO.IN.UA, Київ, жовтень 2017 р. 94 с.

14. Стойка В.С. Державно-приватне партнерство в розвинених країнах світу. *Sciences of Europe*. 2021. (84-2). С. 9–14. DOI: <https://doi.org/10.24412/3162-2364-2021-84-2-9-14>

15. Цюпа О.П. Формування та використання бюджетів розвитку в Україні : автореф. дис. канд. екон. наук : 08.00.08. Нац. ун-т Державної податкової служби України. Ірпінь, 2013. 20 с.

16. Як колаборація бізнесу та держави допоможе відновлювати Україну. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/19/689341/>

17. Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnership. United Nations Economic Commission for Europe. New York : Geneva, 2008. P. 14. URL: <http://www.unecp.org/fileadmin/DAM/ceci/publications> (дата звернення: 10.02.2023).

18. 300 Schools to be Built with £2bn PFI Scheme. The Guardian. URL: <http://www.theguardian.com/education/2011/jul/19/300-schools-built-private-finance-scheme> (дата звернення: 10.02.2023).

19. Market Update Review of the European PPP Market in 2020. URL: <https://www.eib.org/en/publications/epec-market-update-2020f> (дата звернення: 10.02.2023).

### References:

1. Heiets V.M. (2009) *Suspilstvo, derzhava, ekonomika: fenomenolohiia vzaie-modii ta rozvytku* [Society, state, economy: phenomenology of interaction and development]. NAN Ukrainy; In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy. 864 p. (in Ukrainian)

2. Zhalilo Ya. (2014) *Formuvannia modeli ekonomichnoho rozvytku Ukrainy u pisliakryzovomu sviti: analit. dop* [Formation of the economic development

model of Ukraine in the post-crisis world]. *Nats. in-t strateh. doslidzhen.* 115 p. (in Ukrainian)

3. Kriuchkova I.V. (2004) *Strukturni chynnyky rozvytku ekonomiky Ukrainy* [Structural factors of the development of the economy of Ukraine]. Kyiv: Naukova dumka, 317 p. (in Ukrainian)

4. Mostovyi V.O. (2021) *Svitovyi dosvid publichnopryvatnoho partnerstva* [World experience of public-private partnership. Law and public administration]. *Pravo ta derzhavne upravlinnia*, no. 1, pp. 237–242. DOI: <https://doi.org/10.32840/pdu.2021.1.35> (in Ukrainian)

5. Ofitsiynyi sait Yevropeiskoho banku rekonstruktsii ta rozvytku [Official website of the European Bank for Reconstruction and Development]. Available at: <https://www.ebrd.com/ru/home.html> (accessed February 10, 2023).

6. Ofitsiynyi sait Ministerstva ekonomiky Ukrainy [Official website of the Ministry of Economy of Ukraine]. Available at: <https://www.me.gov.ua/Tags/DocumentsByTag?lang=uk-UA&id=cffc9f41-f2ef-45e6-8303-0f8fc0e368f0&tag=Derzhavno-privatnePartnerstvo> (accessed February 10, 2023).

7. Ofitsiynyi sait Svitovoho Banku [Official website of the World Bank]. Available at: <https://www.worldbank.org/en/home> (accessed February 10, 2023).

8. Ofitsiynyi sait Fondu derzhavnoho maina Ukrainy [Official website of the State Property Fund of Ukraine]. Reiestr kontsesiinykh dohovoriv. Available at: <https://www.spfu.gov.ua/ua/content/spf-rent-consessions.html> (accessed February 10, 2023).

9. Pochernina N. (2020) *Derzhavno-pryvatne partnerstvo u sferi turyzmu yak zasib realizatsii tsilei staloho rozvytku* [Public-private partnership in the field of tourism as a means of realizing the goals of sustainable development]. *Traektorii Nauki = Path of Science*, vol. 6, no 6, pp. 3001–3011. (in Ukrainian)

10. Prylipko S.M. (2019) *Mizhnarodnyi dosvid publichnoho upravlinnia infrastrukturnymy proektamy na derzhavnomu i mistsevomu rivniakh na osnovi ukladennia kontsesiinykh dohovoriv* [International experience of public management of infrastructure projects at the state and local levels based on the conclusion of concession agreements]. *Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia i rozvytok*, no. 12. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2156-2019.12.2> (in Ukrainian)

11. *Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo. Zakon Ukrainy vid 01.07.2010. № 2404-VI* [About public-private partnership. Law of Ukraine dated July 1, 2010. No. 2404-VI]. Available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (accessed February 10, 2023).

12. *Prohrama rozvytku derzhavno-pryvatnoho partnerstva. Bazove opytuvannia pro poinformovanist shchodo derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini* [Public-private partnership development program. Baseline survey on public-private partnership awareness in Ukraine]. Available at: <http://www.me.gov.ua/Files/GetFile?fileId=7a714519-0fbf-4c61-82ec-145d5ead9f10> (accessed February 10, 2023).

13. *Realizatsiia proektiv derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini: DPP yak mekhanizm efektyvnoi spivpratsi mizh derzhavoiu ta pryvatnymy partneramy u haluzi infrastruktury (zhovten 2017)* [Implementation 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. Practical guide]: praktychnyi posibnyk. SP3ILNO.IN.UA. Kyiv, 94 p. (in Ukrainian)

14. Stoika V.S. (2021) Derzhavno-pryvatne partnerstvo v rozvynenykh kraïnakh svitu [Public-private partnership in developed countries of the world], *Sciences of Europe*, (84-2), 9–14. DOI: <https://doi.org/10.24412/3162-2364-2021-84-2-9-14> (in Ukrainian)

15. Tsiupa O.P. (2013) *Formuvannia ta vykorystannia biudzhetyv rozvytku v Ukraini* [Formation and use of development budgets in Ukraine]: avtoref. dys. kand. ekon. nauk: 08.00.08. Nats. un-t Derzhavnoi podatkovoi sluzhby Ukrainy. Irpin, 20 p. (in Ukrainian)

16. Iak kolaboratsiia biznesu ta derzhavy dopomozhe vidnovliuvaty Ukrainu [How the collaboration of business and the state will help restore Ukraine. Economic truth]. *Ekonomichna pravda*. Available at: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/19/689341/> (accessed February 10, 2023).

17. Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnership (2008). United Nations Economic Commission for Europe. New York: Geneva, p. 14. (accessed February 10, 2023).

18. 300 Schools to be Built with £2bn PFI Scheme. The Guardian. Available at: <http://www.theguardian.com/education/2011/jul/19/300-schools-built-private-finance-scheme> (accessed February 10, 2023).

19. Market Update Review of the European PPP Market in 2020. Available at: <https://www.eib.org/en/publications/epec-market-update-2020> (accessed February 10, 2023).