

СВІТОВА ФІНАНСОВА КРИЗА ТА ЇЇ ВПЛИВ НА ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО

Стаття присвячена особливостям розвитку державно-приватного партнерства в умовах світової фінансової кризи. Досліджені основні канали, через які світова фінансова криза впливає на ДПП. Проаналізовані основні зміни, які відбулися на ринку державно-приватного партнерства, зокрема, в розрізі окремих країн. Запропоновані основні заходи з усунення негативних наслідків світової фінансової кризи у сфері ДПП

Ключові слова: державно-приватне партнерство, світова фінансова криза, інфраструктура загального користування, інфраструктурні послуги, інвестиції.

Постановка проблеми. Розвиток інфраструктури загального користування та надання інфраструктурних послуг є необхідною передумовою задоволення потреб суспільства та сталого економічного розвитку країни. Однак сучасні глобалізаційні процеси й ускладнення умов міжнародної конкуренції ставлять якісно нові вимоги до інфраструктурних об'єктів і пов'язаних з ними послуг, які держава забезпечити одноосібно не в змозі. Окрім того, дана проблема загострюється наслідками світової фінансової кризи, які негативно вплинули на і так обмежені можливості державного бюджету.

Вихід із цієї ситуації багато країн вбачають залученні ресурсів приватного сектору у галузі, які традиційно відносилися до сфери відповідальності держави (будівництво й утримання доріг, мостів, шкіл, інших інфраструктурних об'єктів, надання комунальних послуг тощо), у формі державно-приватного партнерства (ДПП). Даний підхід передбачає передачу повноважень у сфері розвитку інфраструктурних об'єктів і надання пов'язаних з ними послуг від держави до приватного бізнесу в питаннях проектування, будівництва, утримання та експлуатації. Відмінною ознакою таких відносин в числі інших є те, що до партнера із приватного сектору також переходять ризики та відповідальності, пов'язані з виконанням таких контрактів; за державою в більшості випадків залишаються контрольні функції дотримання інтересів кінцевих споживачів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання розвитку державно-приватного партнерства досліджувались науковцями в багатьох країнах світу. Серед них: Джозеф Стігліц, Стівен Осборн, Емануель Савас, Геерт Тейсман, Едвард Ескомб, Майкл Геддес та інші. Однак, вплив світової фінансової кризи на розбудову такої співпраці між державою та приватним бізнесом є ще темою малодослідженою.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження впливу світової фінансової кризи на розвиток державно-приватного партнерства у світі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Світова фінансова криза, яка не обійшла стороною жодну національну економіку, вплинула і на розвиток співпраці держави та приватного бізнесу

у сфері розвитку інфраструктури загального користування та надання пов'язаних з ними послуг. Зокрема, вже наприкінці 2008 року, вона негативно вплинула на підписання нових і реалізацію існуючих проектів ДПП. Пов'язано це було, насамперед, зі скороченням державних витрат, унаслідок чого реалізації деяких угод відкладено на невизначений термін.

Існують такі канали, через які фінансова криза, пов'язане з нею зростання неприйняття ризику і, як наслідок, зниження активності в цій сфері негативно впливала на ДПП:

1. Підвищений тиск на відсоткові ставки, що безпосередньо впливає на вартість кредитних ресурсів. У даному випадку вплив відбувається на початковій стадії та деяких існуючих проектах, що потребують рефінансування (будівельна стадія).

2. Зниження доступності кредитів. Банки стали надто обачними на рахунок подовження кредитування. Після піка в 2008 році проектне фінансування різко скоротилося в обсягах уже в першому кварталі 2009 року, переважно в країнах Західної Європи. Зокрема, колапс ринку міжбанківського кредитування значно знизив рівень ліквідності. Більшість банків, зокрема з обмеженою депозитною базою, ведуть боротьбу за поповнення ресурсів, навіть з коротким терміном погашення.

3. Скорочення термінів кредитування банківськими установами, що не дає змоги повноцінно фінансувати угоди державно-приватного партнерства.

4. Вплив економічного спаду на грошові потоки. Мається на увазі, що зниження економічної активності в країні спричиняє зменшення попиту на послуги, що негативно відбивається на генеруванні вхідних грошових потоків і, відповідно, можливостях компанії щодо обслуговування боргу та її загальній прибутковості. Найчастіше це проявляється на початковій та операційній стадіях. Тобто у випадку початкування проекту державно-приватного партнерства економічна рецесія може вплинути на оцінку майбутньої прибутковості проекту, а звідси – і його життєздатності. На стадії експлуатації зниження обсягів надходжень – критичне, а особливо тоді, коли вони залежать від кінцевого

споживача, а не від платежів держави за послуги.

5. Непрогнозовані коливання відсоткових ставок. Це особливо актуальне, коли для реалізації проектів чи програм державно-приватного партнерства залучаються незастраховані великі обсяги зовнішнього фінансування. На деяких нових ринках таке страхування неможливе внаслідок відсутності ринків форвардних контрактів. Унаслідок дії таких факторів може знижуватися спроможність компанії до обслуговування боргу в проектах ДПП. Також це негативно може вплинути на вартість імпортованих капітальних товарів (у випадку будівництва) чи вхідних ресурсів для поточного обслуговування. Найбільше впливає на проекти державно-приватного партнерства, що перебувають на стадіях будівництва чи експлуатації

6. Скорочення надходжень до державного бюджету, яке виникло внаслідок економічного спаду, уряди робить уряд неспроможним виконувати свої зобов'язання за угодами і змушує переглянути свої пріоритети в економічній сфері та, зокрема, у державно-приватному партнерстві. У багато проектів державно-приватного партнерства було залучено короткотермінові кредити для старту з надією на те, що відразу після того, як проект почне працювати, для рефінансування будуть залучені позики з нижчою відсотковою ставкою. Наразі, з настанням кризи зробити це виявилось важко без зростання плати за кредит [4, 8, 11-13].

З початку світової фінансової кризи ринок державно-приватного партнерства змінився в таких аспектах:

1. Масштаб проектів державно-приватних проектів. Унаслідок дії факторів світової фінансової кризи угоди ДПП стали меншими за масштабами, що пов'язано, насамперед, з обмеженням можливостей довготермінового фінансування. Також інвестори та фінансові інституції, зазвичай, мають певні межі фінансових можливостей, які внаслідок кризи також зменшилися.

2. Новим виявом державно-приватного партнерства стало відновлення та розширення існуючих інфраструктурних об'єктів. В якості прикладу тут можна навести розширення аеропорту Пулково в Санкт-Петербурзі, єдина угода, яка досягла фінансового завершення серед чотирьох запланованих мега-проектів державно-приватного партнерства. Причиною тут є зниження можливостей залучення позичкових ресурсів, що в свою чергу означає менші інвестиції, яких не вистачає на будівництво нових об'єктів інфраструктури загального користування. Окрім того, більш консервативний підхід до прийняття ризиків інвесторами означає, що останні не бажають вкладати кошти в масштабні проекти ДПП з невивченим потенційним попитом на інфраструктурні послуги. Тому на сьогодні потенційно прибутковими угодами співпраці держави та приватного бізнесу у сфері розвитку

інфраструктури загального користування та надання пов'язаних послуг вважаються: відновлення автомобільних шляхів; контракти з лізингу чи управління у сфері водопостачання; розширення основних існуючих аеропортів.

3. Державно-приватне партнерство початково розглядалося як засіб до вирішення наслідків світової фінансової кризи. Однак, країни, які вдалися до такого підходу, володіли незначним досвідом співпраці держави та приватного бізнесу та мали від неї завищені очікування. ДПП за своєю природою є довготривалою угодою і вимагає ретельної підготовки. Брак ресурсів може спонукати уряди користуватися послугами менш кваліфікованих консультантів з малим досвідом у державно-приватному партнерстві, результатом чого буває договірні документація низької якості, що не відповідає міжнародним стандартам.

4. Зросла кількість банків, залучених до фінансування проектів ДПП. Така ситуація спостерігається з тих пір, відколи кредитори більше не бажають забезпечувати повне фінансування таких угод шляхом підписки на облигації. Окрім того, намагання банківських установ здійснювати оцінку проектів державно-приватного партнерства спричиняє затримку укладання з їх фінансування.

5. Збільшилася потреба в урядовій підтримці проектів ДПП. Пов'язано це з тим, що ринок характеризується короткотермівовою ліквідністю, тобто, представлений короткотерміновими банківськими кредитами (у Європі та Центральній Азії – 3-5 років), тоді як угоди співпраці держави та приватного бізнесу в більшості випадків довготриваліми. Окрім того, коротший термін погашення кредитів означає зростання витрат на їх обслуговування та викликає потребу в зростанні надходжень від надання інфраструктурних послуг, що, в свою чергу, обмежується платоспроможністю кінцевих споживачів і вимагає підтримки держави. Останнє також актуальне і для постачальників майнового фінансування, які очікують віддачі на 5% більше в порівнянні з банківським кредитом.

6. Як альтернативні джерела фінансування сьогодні пропонуються інвестиційні фонди державно-приватного партнерства. На даний момент більшість проектів ДПП фінансуються за допомогою комерційних кредитів; незначна їх частина використовує майнові внески. Багато фахівців вважають, що в цьому процесі більшу роль могли б відігравати ресурси пенсійних фондів як складова стратегії залучення інвестицій до проектів співпраці держави та приватного бізнесу. Держава, зі свого боку, також повинна надавати підтримку таким інституціям.

7. Протягом кризи в регіоні Європи та Центральній Азії зросли ризики суверенного боргу. Учасники від приватного сектору очікують від держави фінансової підтримки та гарантій протягом на період реалізації угоди ДПП. Зокрема, у випадку з автошляхами це виявляється в тому, що вони перейшли від відшкодування своїх витрат

шляхом обкладання платежами кінцевих споживачів послуг, сума яких залежить від інтенсивності руху, до отримання коштів від держави за наявність інфраструктурного об'єкта; це означає, що уряд перебирає на себе значну частку витрат на реалізацію проекту державно-приватного партнерства [2, 4, 8, 15].

Більш проблемний доступ до фінансів унаслідок кризи 2008-2009 рр. був спричинений зміною преференцій фінансових інституцій. Зокрема, дослідження 20-ти лідируючих банків на ринку ДПП Великобританії, проведене компанією «ПрайсУотерхаусКуперс» (PriceWaterhouseCoopers (PWC)), виявило, що суттєвим результатом світової фінансової кризи було зміщення преференцій вищезгаданих установ від довготривалих кредитів до позик з коротшим терміном погашення. Бажання фінансувати з більшими термінами погашення залежить від характеру відносин з клієнтами та стимулами до рефінансування. Однак існують банки, які через обмежений капітал неспроможні укласти угоди на тривалі терміни погашення. Більш довготривалі державно-приватні партнерства (20 і більше років) спроможні будуть гарантувати позики тільки на короткі терміни. Це піддає приватних операторів ризику рефінансування у вигляді доступності кредитів та коливань майбутніх відсоткових ставок за кредит [3, 12].

Дані дорадчого органу Світового Банку з питань державно-приватної інфраструктури (Public-Private Infrastructure Advisory Facility (PPIAF)) показують, що фінансова криза впливає на нові проекти на ринках нових країн. Із 361 проекту, які аналізувалися між липнем 2008 року та лютом 2009 року, на 95-ти були зафіксовані затримки, в основному внаслідок кризи [10].

За галузевим розподілом за обсягами інвестицій найбільший спад спостерігався в галузі транспорту (-26% у 2008 р. у порівнянні з попереднім). За ним іде енергетика (-10%), інвестиції в проекти ДПП якої склали 23,5 млрд. дол. США; тим не менше, незважаючи на спад, дана галузь знаходиться на другому місці за обсягами вкладень в проекти державно-приватне партнерство [1].

Як зазначалося вище, одним із суттєвих наслідків світової фінансової кризи, що вплинув на хід реалізації програм і проектів державно-приватного партнерства, стало підвищення вартості кредитних ресурсів і зниження доступності до них. Дослідження, проведене компанією «ПрайсУотерхаусКуперс» у грудні 2008 року, показало, що відсоткові ставки на кредити для інфраструктурних проектів виросли на 1,5-2% понад найнижчий рівень, що може отримати уряд, і ще більше в країнах, що розвиваються.

Залежно від стадії реалізації проекту вплив світової фінансової кризи проявився у ось у чому:

Операційна фаза. Угода про ДПП укладена, будівельна фаза завершена (якщо це передбачено угодою) та послуги надаються учасниками від приватного сектору.

Будівельна фаза. Угода про співпрацю між державою та приватним бізнесом стосовно співпраці у сфері розвитку інфраструктури загального користування та надання пов'язаних послуг укладена, проте будівництво фізичних активів ще триває та надання інфраструктурних послуг не розпочато.

Фаза розробки процесу. Державно-приватне партнерство перебуває у стадії планування чи організації тендеру. Однак учасники як з боку держави, та і приватного сектору ще не досягли погоджень з фінансових аспектів проекту ДПП і його фізична реалізація ще не розпочата [1].

Виходячи з факту, що найбільшу частку ринку в проектах державно-приватного партнерства займає Великобританія, проведемо дослідження наслідків світової фінансової кризи та її вплив на ДПП насамперед на прикладі цієї країни.

Загалом зазначимо, що потік угод державно-приватного партнерства у Великобританії, де їх основна маса реалізовується під егідою Приватної фінансової ініціативи, дещо сповільнився. У 2008 році підписано всього 34 нових угоди – найнижча кількість, починаючи з 1997 року. Одна угода з ДПП підписана на 11-мильну автомобільну дорогу в січні 2009 року, але вона в основному покладалася на кредит Європейського Інвестиційного Банку, який погодився забезпечити більшу частину необхідної для фінансування проекту суми. Як зазначив виконавчий директор однієї з установ ПФІ Великобританії Енді Роуз у листопаді 2008 року, проекти ПФІ не можуть більше використовувати попередній метод залучення коштів через облігації і залежать тепер від банківських кредитів, доступних на гірших умовах. Дана ситуація суттєво загальмувала реалізацію як існуючих, так і перспективних інфраструктурних проектів ПФІ у Великобританії в таких сферах, як освіта, утилізація твердих побутових відходів, медичні послуги тощо [5-7].

У Канаді наслідки фінансової кризи проявили себе в середині 2008 року, і більшість угод ДПП, укладених на цей час, були невеликими за масштабами і вимагали короткострокового фінансування. декілька масштабних і вартісних угод зіткнулися зі значними викликами в цей час. Так, у ході реалізації проекту Порт Манн Брідж ПЗ (Port Mann Bridge P3), один з приватних учасників Маккварі Інфраструкче Груп (Macquarie Infrastructure Group) виявився неспроможним внести передбачувану угодою інвестицію в сумі 700 млн. дол. США, через що уряд провінції Британська Колумбія був змушений проводити повторні перемовини для продовження реалізації проекту, з якого на той час мала розпочатися стадія будівництва. Та, незважаючи на підтримку державно-приватного партнерства, його вже не розглядають як пріоритетний, а підходять до кожного випадку інфраструктурних проектів індивідуально [16].

Як зазначають дослідники, в Канаді ситуація на ринку капіталів вплинула на розвиток державно-приватного партнерства так:

- незначна кількість учасників ринку боргового фінансування. Багато зарубіжних банків виявилось менш активними у цій сфері, позаяк вони шукають можливостей відновити свій потенціал після кредитної кризи. Заповнити дану прогалину намагаються інші фінансові інституції. Зокрема, в даному контексті можна згадати канадські страхові компанії Сан Лайф Файненшл (Sun Life Financial) та Канада Лайф (Canada Life), які тут лідирують;

- участь канадських банків. Так, Банк оф Нова Скотія (Bank of Nova Scotia) та Роял Банк оф Канада (Royal Bank of Canada) зазначили, що вони мають намір зробити фінансування інфраструктури найвищим пріоритетом. Дані банки спеціалізуються на фінансуванні інфраструктурних інвестицій шляхом підписки на облігації, випущені приватною компанією;

- підвищені спреди на відсоткові ставки. На сьогодні більшість угод з проектного фінансування оцінюються із запасом, навіть, ніж це було за рік до кризи. Для тих, хто спроможний досягти укладення договору про фінансування в цей нестабільний період, є ймовірність отримати певний зиск при рефінансуванні внаслідок поліпшення ситуації на кредитному ринку.

- нижчий рівень левериджу, доступний для проектів. Позичальники стали більш обережними щодо залучення великих обсягів боргового фінансування. Якщо у докризовий період співвідношення боргу до майна у структурі фінансових ресурсів складало 92% до 8%, то в період світової фінансової кризи позичальники вимагають не нижче 90 % до 10% та просять збільшити частку майна;

- зі зменшеним пулом позичальників ті з них, хто залишився на ринку, наразі вимагають жорсткіших умов фінансових угод та вимог гарантування, щоб зменшити їхню вразливість до ризиків, пов'язаних з реалізацією проекту;

- позичальники виявляються менш охочими фіксувати в угодах ДПП умови фінансування від етапу подання проектною пропозицією до організації фінансування. Результатом цього є зміна моделі фінансування, що використовується окремими провінціями, на двостадійну. Відповідно до неї фінансова частина договору опрацююється ближче до моменту укладання угоди про фінансування проекту державно-приватного партнерства [15-16].

Ринок державно-приватного партнерства Канади не виявився стійким ні до світової фінансової кризи, ні до економічної рецесії, яка прийшла за нею. Вплив її проявився вже восени 2008 року. Зокрема, в період між вереснем 2008 року та серпнем 2009 року 12 проектів досягли фінансового оформлення. Деякі з них були відносно невеликі за розміром, тоді як інші вимагали короткотермінового фінансування [14].

Як і в інших країнах, глобальна фінансова криза вплинула на реалізацію проектів державно-приватного партнерства в цій країні:

- зниження можливостей в отриманні кредитів;
- зменшення пулу банків, що кредитують

проекти ДПП, внаслідок таких чинників: 1) міжнародні банки змістили увагу на свої внутрішні ринки та вийшли з міжнародного бізнесу, результатом чого стало наявність всього декількох банків, що кредитують реалізацію угод ДПП; 2) потреба реструктуризувати баланси та знизити схильність брати ризики; 3) зростання внутрішньої конкуренції зі сторони альтернативних фінансових інституцій в умовах більш жорстких обмежень капіталу, ліквідності та прибутковості;

- зниження рівня підтримки, що вимагає збільшення кількості позичальників і стає проблематичним, особливо в транзакціях, які вимагають 500 млн. дол. США і вище;

- усунення підходу в кредитуванні, який полягає в підписці та створенні синдикатів, а натомість упровадження т. зв. «позичальницького клубу», що передбачає знижений рівень підтримки з наперед визначеною групою кредиторів;

- підвищене ціноутворення, яке передбачає премії за ліквідність;

- збільшення труднощів у забезпеченні фінансування на етапі подання пропозиції та підтримці кредитного спреду до фінансового оформлення угоди;

- жорсткіші умови кредитування, що охоплюють такі параметри, як ліверидж, коефіцієнти покриття, безпеки тощо;

- більша деталізація вимог угод ДПП, включаючи положення про коливання на ринку, збої ринкового механізму та суттєві несприятливі ефекти;

- зниження терміну погашення до 5-7 років. Деяке довготермінове фінансування наявне, але не типове для фінансування більшості основного боргу;

- зростання в майновому ціноутворенні [14, 16].

Останнім часом спостерігається певне відновлення активності стосовно розвитку співпраці держави та приватного сектору у сфері. Так, у першій половині 2009 року за інвестиціями в проекти державно-приватного партнерства лідерами були країни із середнім рівнем достатку. Протягом перших трьох кварталів цього року спостерігалася більша кількість інвестицій у ДПП, ніж у 2008 році. Найбільша їх кількість припадає на чотири країни: Бразилію, Індію, Росію та Туреччину. У Росії більшість угод ДПП відбуваються у формі відчуження (приватизації), тоді як у Бразилії та Індії проекти містили декілька концесій на будівництво та утримання автомобільних шляхів.

Основними рушієм такої активізації стала галузь електроенергетики; за нею – транспорт, у якого було більше відкладених чи реструктуризованих проектів, ніж в електроенергетиці [2].

Отже, проведений аналіз засвідчив, що вплив світової фінансової кризи відобразився на таких аспектах державно-приватного партнерства:

1. Державно-приватні партнерства вже не розглядають як основний підхід до розвитку інфраструктури загального користування та надання

пов'язаних послуг. Пояснюється це згоранням значної кількості програм розвитку ДПП і фінансування на їх реалізацію в результаті дії факторів світової фінансової кризи. Для реалізації як державно-приватне партнерство обираються тільки ті інфраструктурні проекти, в ході реалізації яких буде досягнена цінність за гроші, на відміну від до кризового періоду, коли основним критерієм був доступ до фінансування таких угод.

2. Структура угод ДПП. У період дії кризи і в посткризовий час, зважаючи на нестабільність, яка панує на ринку, на етапі подання конкурсної пропозиції в більшості випадків не містять умови фінансування проекту державно-приватного партнерства; це відбувається після укладання договору з учасником зі сторони приватного сектору. Окрім того, до сфери відповідальності обраного в результаті конкурсного відбору учасника від приватного сектору не вноситься абсолютно весь цикл робіт реалізації проекту ДПП. Окремі послуги залучаються зі сторони, використовуючи механізм аутсорсингу. Зокрема, це стосується прибирання і охорони будівель. Також, зважаючи на консерватизм приватного сектору у взятті на себе ризиків, більш поблажливими стали умови покарання

3. Масштаби угод ДПП. Більшість угод ДПП, укладених у кризовий, та посткризовий період характеризуються значно меншими масштабами, а, відповідно, і бюджетом.

4. Характер угод державно-приватного партнерства. Через обмеження фінансових можливостей унаслідок світової фінансової кризи багато проектів ДПП щодо будівництва нових інфраструктурних об'єктів були призупинені. Натомість, отримали поширення угоди відновлення чи розширення існуючих інфраструктурних об'єктів, як такі, що потребують менших обсягів фінансування. Також з цієї ж причини зросла кількість угод ДПП з надання послуг та управління, які, по суті не передбачають здійснення інвестицій.

5. Джерела фінансування. У результаті дії чинників світової фінансової кризи на державно-приватне партнерство, що спричинило кризову ситуацію на ринку капіталів, багато проектів ДПП були згорнуті через брак «довгих грошей». Банківське кредитування, зорієнтоване на фінансування таких проектів, в основному, носило коротко- та середньотерміновий характер, що не давало змоги повноцінно виконувати весь цикл робіт, пов'язаний з реалізацією угоди ДПП і підвищувало фінансові витрати фінансування в цілому. З метою підтримки розвитку співпраці держави та приватного сектору у сфері розвитку інфраструктури загального користування та надання пов'язаних послуг, уряд часто перебирає на себе окремі ризики та фінансові зобов'язання щодо фінансування таких проектів. Окрім того, заповнити прогалину у фінансових ресурсах намагаються такі фінансові інституції як страхові компанії, пенсійні фонди тощо.

6. Механізм розрахунку. З настанням кризи все меншого поширення у сфері розвитку

інфраструктури загального користування набувають угоди концесійного типу, де за послуги розраховуються кінцевий споживач, а не держава. Пов'язано це з тим, що зі зниженням економічної активності зменшилися надходження від надання інфраструктурних послуг, що впливає на відшкодування інвесторами понесених витрат; дана ситуація зробила концесійні угоди менш інвестиційно привабливими для приватного бізнесу. Через це перевага надається тим угодам державно-приватного партнерства, які розглядають як споживача послуг державу та передбачають прив'язку оплати до факту наявності інфраструктурного об'єкта.

7. Галузеві преференції. У кризовий та посткризовий періоди приватні інвестори надають перевагу вкладанню коштів у об'єкти соціальної інфраструктури перед економічними. Як уже зазначалося вище, пов'язано це з економічним спадом, який охопив багато країн світу внаслідок дії світової фінансової кризи. У таких умовах скорочуються надходження від концесійних платежів, пов'язаних із наданням інфраструктурних послуг об'єктами економічної інфраструктури (автомобільні дороги, аеропорти тощо). В той же час пріоритети інвесторів переходять до інфраструктурних об'єктів соціального характеру, де замовником і основним споживачем послуг виступає держава (школи, лікарні, дитячі садки тощо).

8. Місцеві державно-приватні партнерства. У більшості випадків стали зорієнтовані на розв'язання соціально-економічних проблем певної території та створення передумов для її економічного розвитку: зниження рівня безробіття, створення нових робочих місць тощо. Через проблеми із залученням фінансових ресурсів для реалізації таких проектів дані угоди ДПП все більше орієнтуються на підтримку з боку уряду.

9. Особливості конкурсного відбору. В умовах обмеженості фінансових ресурсів, щоб отримати фінансування, проект державно-приватного партнерства має бути належно розроблений. У зв'язку з цим умови подання конкурсних пропозицій стали гнучкішими з метою надання потенційним учасникам від приватним більше можливостей для маневру.

Висновки. Виходячи з вищенаведеного аналізу розвитку державно-приватного партнерства в умовах світової фінансової кризи, перед урядами держав стоять такі виклики у цій сфері: 1) наявності та вартості кредитних ресурсів; 2) негативні наслідки економічного спаду в країні; 3) непередбачувані коливання відсоткових ставок тощо [2; 4; 9].

Загальними підходами до розв'язання даних проблем повинні стати такі:

- розвиток фінансового ринку, який би слугував основним джерелом фінансування інфраструктурних проектів державно-приватного партнерства;
- розподіл ризиків між сторонами угоди державно-приватного партнерства за принципом найкращого поведіння з ними, що сприятиме

зменшенню вартості проекту ДПП та підвищенню ефективності використання наявних ресурсів;
 - підвищення фахового рівня державних службовців, що мають стосунок до реалізації проектів державно-приватного партнерства;
 - розробка дієздатного алгоритму реалізації проектів співпраці держави та приватного сектору у сфері розвитку інфраструктури загального користування та надання пов'язаних з ними послуг;
 - розбудова інституцій розвитку ДПП як на центральному, так і на локальному рівнях;
 - забезпечення відповідного нормативно-правового забезпечення для гарантування

виконання контрактних зобов'язань держави перед приватним сектором, що впливає на премії за ризик, яку встановлює приватний інвестор: чим прозоріше законодавство, тим нижча її величина;
 - запровадження прозорих процедур державних закупівель;
 - участь стейкхолдерів у процесі прийняття рішень щодо започаткування проекту ДПП;
 - стимулювання приватного бізнесу до участі у проєктах державно-приватного партнерства шляхом використання податкових пільг, узяття державою на себе ризиків, які традиційно брав на себе приватний сектор, тощо.

Список літератури

1. Assessment of the impact of the crisis on new PPI projects. Update 2 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ppi.worldbank.org/features/archive/ppi_archive.aspx
2. Cuttaree V. Public-Private Partnerships in Europe and Central Asia: Designing Crisis-Resilient Strategies and Bankable Projects / V. Cuttaree, C. Mandri-Perrott [Електронний ресурс]. – World Bank, 2011. – Режим доступу: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2274>
3. Delivering the PPP promise: A review of PPP issues and activity [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pwc.com/gx/en/government-infrastructure/pdf/promisereport.pdf>
4. Di Falco G. Financial crisis and future trends for ppp in local Governments / G. Falco, M. Meneguzzo, G. Fiorani [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.med-eu.org/proceedings/MED2/DI%20FALCO,%20FIORIANI,%20MENEGUZZO%20.pdf>
5. Global Guide to Public-Private Partnerships (PPP) // Allen&Overy, 2010. – 327 p.
6. http://www.hm-treasury.gov.uk/ppp_index.htm
7. <http://www.partnershipsuk.org.uk/PUK-Projects-Database.aspx>
8. Kappeler A. Public-Private Partnerships in Europe – before and during the recent financial crisis / A. Kappeler, M. Nemoz. – European Investment Bank, 2010. – 30 p.
9. Meeting APEC's Post-Crisis Infrastructure Challenge: Towards Commonality in PPP Infrastructure Markets [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://mddb.apec.org/Documents/2009/MM/FMM/09_fmm_014.pdf
10. Public-Private Infrastructure Advisory Facility [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ppiarf.org>. – Назва з екрану.
11. Public-Private Partnerships (PPPs): Summary paper / D. Hall. – 2008. – October [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ppsiru.org
12. The Effects of the Financial Crisis on Public-Private Partnerships / Prepared by Ph. Burger, J. Tyson, I. Karpowicz and M. D. Coelho // IMF Working Paper. – 2009. – №144, July. – P. 24.
13. The financial crisis and the PPP market: Potential Remedial Actions [Електронний ресурс]. – European PPP Expertise Centre (EPEC), 2009. – Режим доступу: <http://www.eib.org/epec/resources/epec-credit-crisis-paper-abridged.pdf>.
14. The Impact of Global Credit Retraction and the Canadian PPP Market / The Canadian Council for Public-Private Partnerships [Електронний ресурс]. – Spring / Summer 2009. – Режим доступу: http://www.pppcouncil.ca/pdf/credit_retraction_report_summer2009.pdf
15. The 2008 Financial Crisis and its impact on Public Private Partnerships [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.fengatecapital.com/1.pdf
16. Whiteside H. Stabilizing Privatization: Crisis, Enabling Fields, and Public-Private Partnerships in Canada / H. Whiteside // Alternate Routes. – 2013. – Vol. 24. – pp.85-108.

Анотація

Павел Шилепницький

МИРОВОЙ ФИНАНСОВЫЙ КРИЗИС И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО

Статья посвящена особенностям развития государственно-частного партнерства в условиях мирового финансового кризиса. Исследованы основные каналы, посредством которых мировой финансовый кризис влияет на ГЧП. Проанализированы основные изменения, которые произошли на рынке государственно-частного партнерства, в особенности, в разрезе отдельных стран. Предложены основные мероприятия по устранению отрицательных последствий мирового финансового кризиса в сфере ГЧП.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, мировой финансовый кризис, инфраструктура общего пользования, инфраструктурные услуги, инвестиции.

Summary

Pavlo Shilepnitskiy

GLOBAL FINANCIAL CRISIS AND ITS IMPACT ON THE PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

The article is devoted to peculiarities of public-private partnership development in the global financial crisis. The main channels through which the global financial crisis influences PPP are investigated. The main changes that occurred in the public-private partnership market, particularly in the context of individual countries are analyzed. The basic measures for the eliminating of negative consequences of the global financial crisis in the PPP sphere.

Key words: public-private partnership, the global financial crisis, infrastructure of common use, infrastructure services, investments.