

санкції щодо українських банків з російським державним капіталом, запропоновані НБУ на виконання рішення Ради національної безпеки і оборони України. Застосування таких санкцій передбачає заборону на здійснення будь-яких фінансових операцій цих банків на користь пов'язаних з ними осіб, зокрема, материнських структур. У тому числі вводиться заборона на: 1) пряме та опосередковане здійснення будь-яких активних операцій (надання міжбанківських кредитів, депозитів, субординованих боргів, придбання цінних паперів, розміщення коштів на коррахунках тощо); 2) виплату дивідендів, процентів, повернення міжбанківських кредитів/депозитів, коштів із коррахунків, субординованого боргу; 3) розподіл прибутку; 4) розподіл капіталу.

Підсумовуючи, можна зробити висновок, що вплив іноземного капіталу на банківську систему України є багатограним і суперечливим. З одного боку іноземний капітал у вітчизняній банківській системі є абсолютним благом завдяки поширенню новітніх технологій, розширенню спектру та якості фінансових послуг, а з іншого – загрожує втратою суверенітету через зниження рівня економічної безпеки.

Література

1. Основні показники діяльності банків. Офіційний сайт НБУ. URL: <http://www.bank.gov.ua>.
2. Сугоняко О. А. Уроки банківської кризи 2008-2009 років і шляхи стратегічної трансформації банківської галузі України: Аналітична записка. URL: <http://www.aub.org.ua>.
3. Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розрахунку рівня економічної безпеки України: Наказ Міністерства економічного розвитку та торгівлі України від 29.10.2013 р. №1277. URL: http://cct.com.ua/2013/29.10.2013_1277.htm
4. Офіційний сайт Національного банку України URL: <http://bank.gov.ua>

Богдана Сас

Тернопільський національний економічний університет

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК МЕХАНІЗМ ЕФЕКТИВНОЇ СПІВПРАЦІ МІЖ ДЕРЖАВОЮ ТА ПРИВАТНИМИ ПАРТНЕРАМИ У ГАЛУЗІ ІНФРАСТРУКТУРИ

Сучасна світова практика модернізації та розвитку інфраструктури економіки свідчить про застосування складних схем фінансування проектів ДПП. Державно-приватне партнерство (ДПП) є порівняно новою для України системою відносин між державою і бізнесом і поки не знайшло повної імплементації в економічні відносини. На відміну від

багатьох прогресивних країн світу, де держава та приватний сектор використовують механізм ДПП як основу під час реалізації інфраструктурних соціальних проєктів, в Україні такі відносини між владою та бізнесом перебувають тільки на початковій стадії.

У державно-приватному партнерстві, приватний сектор відіграє важливу роль в питаннях розвитку та підтримки громадської (соціальної) інфраструктури та наданні послуг, які, як правило, відносяться до сфери відповідальності державного сектору. Державно-приватне партнерство є формою договору про партнерство, яке, в самому широкому вигляді, відноситься до будь-якого типу відносин між державним і приватним секторами в наданні (виробництві) товарів і послуг та управлінні/розвитку інфраструктури.

Протягом 1980-х рр. уряди окремих країн почали започатковувати нові форми співпраці між державним і приватним секторами для надання соціальних послуг, особливо в проєктах оновлення міст і розвитку інфраструктури. ДПП отримали підтримку на міжнародному рівні від Світового банку, міжнародного валютного фонду й Організації економічного співробітництва та розвитку з метою розширення участі приватного капіталу в наданні державних послуг.

У широкому розумінні під терміном «інфраструктура» розглядаються проєкти в галузі енергетики, телекомунікації, транспорту, міської та соціальної інфраструктури.

Інфраструктурні інвестиції розширюють виробничий потенціал нації завдяки створенню нових об'єктів і підвищенню продуктивності існуючих ресурсів. Країни з якісною інфраструктурною мережею мають більш низькі витрати, високу конкурентоспроможність, залучають значні інвестиції, створюють додаткові робочі місця, що призводить до більш високих доходів. Нині країни з ринковою системою, що формується, мають інфраструктурні прогалини (на відміну від промислово розвинених країн). Крім недоліків для життя громадян, дефіцит інфраструктури значно знижує здатність залучати приватні інвестиції, що стримує зростання. Висока позитивна кореляція у світових рейтингах конкурентоспроможності та доступності інфраструктури вказує на тісний взаємозв'язок між ними.

Структуру та кількість проєктів державно-приватного партнерства в Україні за сферами господарської діяльності подано на рис. 1.

З рис. 1 можна зробити висновок, що в Україні ДПП знаходиться на зародковому етапі. Для переходу на більш високий рівень розвитку державно-приватного партнерства потрібно подолання недовіри, яка поки що існує між бізнесом і державним сектором.

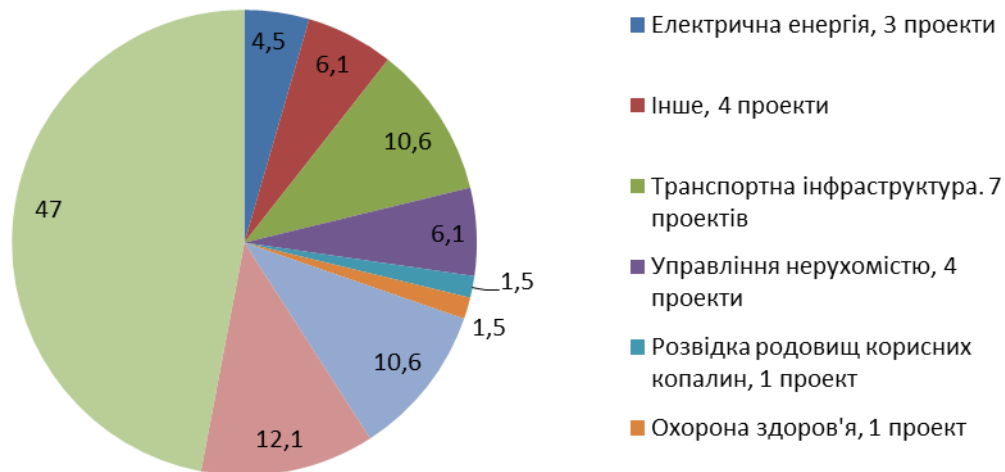


Рис. 1. Структура та кількість проектів державно-приватного партнерства в Україні за сферами господарської діяльності [3, с. 64]

Аналіз зарубіжного досвіду використання проектів державно-приватного партнерства показав, що в кожній країні є своя найбільш пріоритетна галузь із його використання. Так, у США такою галуззю є автодороги, у Великобританії – охорона здоров'я та освіта, в Німеччині – освіта, в Італії, Канаді та Франції – охорона здоров'я [4].

У країнах із перехідною економікою – країнах Центральної і Східної Європи (Болгарія, Чехія, Угорщина, Хорватія, Польща, Румунія, Україна) такі галузі, як охорона здоров'я та освіта, знаходяться вже далеко не на 1-му місці. За застосуванням державно-приватного партнерства лідирують автодороги, будівництво мостів і тунелів, легкого наземного метро, аеропорти. У країнах із перехідною економікою їм приділяється увага насамперед, у них вкладаються кошти [5]. Таким чином, як ми бачимо із рис. 1, саме проекти у сфері транспортної інфраструктури займають значну частку в проектах державно-приватного партнерства в Україні.

Серед численних сфер, де можуть реалізовуватися проекти державно-приватного партнерства, нині найбільшого поширення в Україні вони отримали лише в транспортній галузі, охороні здоров'я, енергетиці та телекомунікаціях. Основною причиною цього є те, що ці сфери є прибутковішими й найбільш запитуваними, отже, приватні партнери надають поки перевагу саме їм. З іншого боку, сфери, що потребують більшої участі приватних партнерів, залишаються поза їхньою увагою. Таким чином, інвестування в найприбутковіші галузі та не досить ефективна державна політика щодо залучення приватних інвесторів до менш привабливих сегментів державного сектору економіки також не сприяють розвитку механізму державно-приватного партнерства.

Водночас, за оцінкою Світового банку, переважна частка цих проектів не відповідає сутності ДПП та кращим світовим практикам. Отже, актуальним завданням є вдосконалення механізмів реалізації таких проектів, і передовсім механізмів їх державної фінансової підтримки, зокрема тих, що мають на меті розбудову транспортної, житлово-комунальної та соціальної інфраструктури, модернізація якої є критичною для нашої країни з огляду на досягнення Цілей сталого розвитку.

Світовий досвід демонструє, що державно-приватне партнерство є справді дієвим та ефективним механізмом розбудови інфраструктури будь-якої країни. Залучення приватного сектору з усім його досвідом, фінансовими та технічними ресурсами є ключовим елементом у стимулюванні економічного зростання кожної країни, а також у досягненні глобальних Цілей сталого розвитку.

У світі існує достатня кількість реалізованих проектів державно-приватного партнерства; опрацьовано різні механізми фінансування таких проектів залежно від економічної ситуації в країнах та стану їхньої інфраструктурної сфери. Наявний досвід формує достатню базу для подальшого порівняльного аналізу та можливостей запозичення найкращих прикладів у країнах, які тільки розвивають основи державно-приватного партнерства, зокрема в Україні. На сьогодні Україна потребує значних фінансових ресурсів для відновлення та модернізації інфраструктури, зокрема тієї, що була зруйнована внаслідок конфлікту на сході країни. Ані державний бюджет, ані кошти міжнародної допомоги не можуть покрити потреби країни у фінансових ресурсах для розбудови її інфраструктури.

За таких умов державно-приватне партнерство могло б стати ефективним фінансовим механізмом прискорення інфраструктурного розвитку. Проте без розбудови механізмів державної підтримки державно-приватного партнерства залучення приватного бізнесу в інфраструктурні проекти в нашій країні, особливо в соціальній та житлово-комунальній сферах, можна вважати проблематичним, оскільки доходи населення перебувають на низькому рівні, а платоспроможного попиту на більшість суспільно важливих послуг загалом немає. Зауважимо, що проекти державно-приватного партнерства потребують суттєвих зусиль для їх впровадження, тісної співпраці приватного та державного секторів, якісного законодавчого підґрунтя, стабільної економічної ситуації, високої кваліфікації публічної влади та повного розуміння процедури реалізації таких проектів усіма учасниками цього процесу. А для таких держав, як Україна, ще й дієвих механізмів державної підтримки.

Література

1. Бабяк Н. Д., Нагорний Є. О. Перспективні напрями фінансування проектів державно-приватного партнерства в Україні. *Вісник ОНУ імені І. І. Мечникова*. 2017. Т. 22. Вип. 5 (58). С. 158-162.
2. Делмон Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти. URL: <https://ppiaf.org/documents/1921/download>.
3. Измайлов Я. О., Єгорова І. Г. Аналіз державно-приватного партнерства в Україні та світі. *Бізнес-інформ*. 2019. №1. С. 60-66.
4. Круглов В. В. Впровадження механізмів державно-приватного партнерства в інфраструктурних проектах. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Державне управління*. 2018. №4. Т. 29 (68). С. 68-72.
5. Мар'янович М. Е. Роль державно-приватного партнерства в досягненні цілей сталого розвитку до 2030 року. *Наукові записки НаУКМА. Економічні науки*. 2017. Т. 2. Вип. 1. С. 98-102
6. Стан державно-приватного партнерства в Україні. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=196d3373-eb07-4834-a61e-b3608f28eb22&title=SutnisterzhavnoprivatnogoPartnerstva>.

Людмила Сегеда

Тернопільський національний економічний університет

ВПЛИВ МОНЕТАРНОЇ ПОЛІТИКИ НБУ НА БАНКІВСЬКИЙ СЕКТОР КРАЇНИ

За ефективність фінансово-банківської системи країни основну відповідальність несуть Уряд поряд із Національним банком України. Та на жаль, регулятором на сьогодні ще досі не встановлені дієві та чіткі правила, які б дозволили в стратегічному аспекті забезпечити ефективне функціонування банківського сектору та сфери грошового обігу, на основі яких би забезпечувалось довготермінове зростання вітчизняної економіки та стабілізація фінансового стану країни.

Так, 2014 рік був одним із ключових в політиці НБУ, адже саме тоді почався перехід на інфляційне таргетування та відв'язка курсу гривні від долара. Та такі дії носили досить дискусійний характер.

У кризовий період, в умовах відтоку капіталу, НБУ почав фінансувати держборг, що обумовило переважання внутрішнього кредитування над зовнішнім, наслідком чого стало значне знецінення гривні. Також простежується чіткий зв'язок між динамікою курсу гривні та покриттям грошової бази резервами, коли зменшення резервів призводило до валютних шоків, відтак порушувалась макроекономічна стабільність