



УДК 338.49(477)(045)

Ткаченко Я.С.,

канд. екон. наук, доцент кафедри фінансів та кредиту АПСВТ

## *Фінансування в рамках державно-приватного партнерства: методологічні підходи визначення сутності та основних елементів інфраструктури*

У статті основну увагу приділяється пошуку специфічних ознак інфраструктури. Це питання є одним з найскладніших питань дослідження проблем фінансування проектів в рамках державно-приватного партнерства в Україні. Необхідність оцінки обсягів фінансування певних інфраструктурних секторів і визначення ефективності використання фінансових ресурсів вимагає уніфікованого підходу. Метою даної статті є узагальнення теоретичних положень визначення сутності інфраструктури та її класифікації. Основна проблема полягає в різних підходах між вітчизняними та зарубіжними вченими при визначенні інфраструктури, що призводить до необхідності пошуку точок дотику. Аналіз інфраструктурних проектів проводиться згідно методології Світового банку, яка виділяє первинний сектор (*the primary sector*), що включає чотири інфраструктурні сегмента (*infrastructure sectors*), які надають основні інфраструктурні послуги для суспільства: енергетика, транспорт, телекомунікації та водопостачання.

**Ключові слова:** методологія, первинний сектор, інфраструктура, інфраструктурні сектори, державно-приватне партнерство

*Постановка проблеми.* Проблема дослідження інфраструктури, питання її фінансування й розвитку є багатоаспектною й багатогранною. В сучасних умовах роль інфраструктури і її секторів зростають на основі об'єктивних факторів впливу першої на формування й розвиток суб'єктів ринку. Тому в дослідженні теоретичних питань фінансування інфраструктури в рамках державно-приватного партнерства, у тому числі необхідно розглядати сутність, види та сектори інфраструктури.

Глобалізаційні процеси та європейський вектор розвитку країни дещо змінюють основні акценти подальшого розвитку національної економіки. Соціально-економічний розвиток країни не можливий без підвищення рівня енергетичної незалежності та застосування енергозберігаючих технологій, використання транзитних можливостей країни, дотримання світових стандартів якості води та впровадження інновацій в телекомунікації, що сприятиме науково-технічному прогресу та, зрештою, призведе до підвищення рівня життя людей. Усі галузі національної економіки країни переходять до нових відносин, при цьому кардинально змінюються технологічні, виробничі, технічні й економічні зв'язки між галузями.

*Аналіз досліджень і публікацій.* Економічна наука свідчить про значний досвід в питаннях дослідження інфраструктури. Основоположником введення цього терміну в економічну літературу є американський вчений П.П. Розенштейн-Родан. Його тезу щодо складу інфраструктури як сукупності всіх оточуючих суспільне середовище умов, необхідних для «першого ривка» приватної промисловості, поділяв, зокрема П. Самуельсон.

Серед російських науковців, які досліджували проблеми розвитку інфраструктури, можна виділити Р. Шніппера, А. Шаріпова, В. Стаханова, В.П. Федько, Н.Г. Федько, І. Беляєвського та інших.

У вітчизняній економічній науці виділяються праці І. Бойчик, І. Ковельської, І. Рекуненка, М. Коваленко, І. Садловської та інших. Однак, невирішеними раніше частинами проблеми є не врахування в існуючих дослідженнях сутності та основних елементів інфраструктури, що отримали розвиток не тільки в зарубіжній літературі, а й знайшли відображення у методології, прийнятій інституціями Світового банку, Європейської комісії тощо.

*Постановка завдання.* Метою даної статті є узагальнення теоретичних положень та методології щодо сутності інфраструктури та її класифікації для синхронізації вітчизняного



та європейського підходів щодо можливості оцінки фінансування структурних елементів інфраструктури в рамках державно-приватного партнерства.

*Виклад основного матеріалу дослідження.* Розвиток нових підходів до фінансування суспільно значимих проектів, зокрема використання форм державно-приватного партнерства, не тільки змінює співвідношення в рівні витрат між державою та приватним сектором, але вимагає певної уніфікації підходів щодо визначення галузей інфраструктури. У цьому сенсі, ці процеси об'єктивно припускають і якісно нове дослідження структурних елементів інфраструктури.

Термін «інфраструктура» походить від лінгвістичного значення латинських слів «infra» – нижче і «structura» – будова. Цей термін широко застосовувався в дослідженнях західних економістів, де інфраструктура розглядалась як підпорядковане, обслуговуюче утворення, покликане забезпечувати ефективне ведення військових дій, а у мирний час – підтримувати обороноздатність держави [1].

Згодом цей термін почали трактувати як комплекс галузей, що обслуговують промислові і сільськогосподарське виробництво. В цьому напрямку інфраструктура розглядалась як сукупність інституцій та об'єктів, необхідних для забезпечення функціонування галузей матеріального виробництва та умов життєдіяльності суспільства загалом [2].

«Інфраструктура» (ринкова, виробнича, соціальна та ін.), виділена в самостійний напрямок дослідження, тому що вона має всі ознаки системи (цілісність і складність відповідного об'єкта, можливість розподілу на складові частини (підсистеми, елементи), входження її як підсистеми в систему більш високого порядку, а також через загальні та специфічні ознаки, що їй притаманні.

Через виділення інфраструктурних ознак виявляється змістовне поняття інфраструктури. На основі системного підходу можлива класифікація ознак інфраструктур, наступне угруповання елементів і, відповідно, аналіз і синтез їх.

У сучасних роботах західних економістів інфраструктурі дається загальна ознака - джерело фінансування інвестицій [3]. Ці інвестиції трактують як «додатковий суспільний капітал» або «накладні соціальні витрати». Інвестиції в інфраструктуру трактуються як попередні інвестиціям у промисловість і сільське господарство, як неприбуткові, сформовані за рахунок усього суспільства. На підставі специфічних ознак інфраструктури, функціонального призначення й специфіки, наданих матеріальному виробництву, населенню й суспільству у цілому послуг, загально визначаним є виділення двох основних видів інфраструктури: матеріальної (physical), до якої відносять транспорт, водопостачання, енергетику та телекомунікації, та соціальної (human), елементами якої є система освіти, охорона здоров'я та в'язниці [4].

Щодо вітчизняних науковців, то таким узагальнюючим визначенням є наступне: інфраструктура - сукупність галузей, що роблять послуги, необхідні для розвитку економіки, що й характеризуються тривалістю будівництва й термінів служби об'єктів [5].

Розрізняють інфраструктуру: виробничу (дороги, канали, порти, склади, системи зв'язок і ін.); соціальну (школи, лікарні, театри, стадіони й ін.). Іноді терміном «інфраструктура» позначають комплекс так званих інфраструктурних галузей господарства (транспорт, зв'язок, освіта, охорона здоров'я та ін.).

Значна група дослідників виділяє наступні інфраструктурні ознаки [6]:

- по-перше, у результаті виробничої діяльності в інфраструктурних галузях не створюється нового продукту, а лише збільшується вартість уже створеного продукту;
- по-друге, відбувається збіг споживання корисного ефекту із процесом виробництва;
- по-третє, існує неможливість резервувати продукцію галузей інфраструктури, «що матеріалізується» у формі процесів переміщення, зберігання, передачі інформації.

Галузі виробничої інфраструктури входять основною частиною в сферу матеріального виробництва, безпосередньо беруть участь у створенні національного доходу й змінюють тим самим вартість валового суспільного продукту, але вони не збільшують фізичного обсягу цього продукту в натуральному виразі.

Обслуговуюча діяльність галузей виробничої інфраструктури, викликана об'єктивною необхідністю продовження процесу виробництва, приводить до росту додаткових витрат. Ці додаткові витрати обігу, що виникають у результаті надання виробництву таких виробничих послуг, як різні складські операції по зберіганню й транспортуванню, комплектуванню продукції, передачі енергетичних ресурсів і інформаційних потоків і т.д., збільшують



вартісне вираження сукупного суспільного продукту й національного доходу, тому що по суті є продовженням виробництва в обігу [5].

Специфічною суспільною функцією сфери обігу, яка одержала своє організаційне оформлення в діяльності галузей і ланок виробничої інфраструктури (матеріально-технічного постачання й збуту, вантажного транспорту, зв'язку, ліній тепло - і електропередач, мережі доріг, магістралей, інформаційних систем і т.д.) є відновлення єдності роз'єднаних у просторі й часі процесів виробництва матеріальних компонентів суспільного продукту в масштабі національного господарства й забезпечення безперервності розширеного відтворення. Інфраструктурні операції сфери виробничого обслуговування умовно можливо віднести до розряду допоміжних, оскільки вони безпосередньо не змінюють матеріальної основи споживчої вартості, а лише створюють матеріальні умови такої зміни, відновлюючи єдність дискретних матеріальних операцій і забезпечують синхронність матеріального виробництва й безперервність розширеного відтворення. Як справедливо відзначається серед економістів, що визначають у діяльності по обслуговуванню матеріального виробництва, елементи виробничої інфраструктури не створюють нову натурально-речовинну форму продукту, а лише збільшують у вартісному вираженні сукупний суспільний продукт (національний дохід).

Отже, однією з найважливіших методологічних проблем у вивченні інфраструктури є вироблення критеріїв, на основі яких можна було б робити системне розмежування інфраструктур, тобто виділяти елементи, іманентно властиві їй, задавати їхній спосіб зв'язку в ціле. Для цього необхідно системне дослідження різних видів інфраструктур. З погляду системного підходу будь-яке поняття, як уже зазначалося вище, характеризується певними ознаками, наявністю певних відносин між елементами, певною впорядкованістю їх і наявністю нових властивостей відсутніх у компонентах.

Пошук специфічних ознак інфраструктури є одним із самих складних питань дослідження проблем фінансування проектів в рамках державно-приватного партнерства в Україні. Основна проблема полягає у розбіжностях у визначенні інфраструктури між вітчизняними та зарубіжними вченими та необхідності пошуку точок дотику для можливості проведення такого аналізу. Аналіз інфраструктурних проектів буде проводитись згідно з методологією Світового банку [7], яка є практичним відображенням західної економічної думки.

Відповідно до підходу Світового банку виділяється первинний сектор (the primary sector), що включає чотири інфраструктурні сектори (infrastructure sectors), які надають основні інфраструктурні послуги для суспільства: енергетика, транспорт, телекомунікації та водопостачання [8]. Дані фокусують на секторах з деякими характеристиками монополій або олігополій. Більш конкурентні сектори, такі як авіакомпанії і виробництво газу (gas production), не включені (див. табл. 1).

Таблиця 1

Розподіл інфраструктурних секторів відповідно до методології Світового банку

<b>Енергетика (Energy)</b>		<b>Телекомунікації (Telecommunications)</b>		<b>Транспорт (Transport)</b>			<b>Водопостачання (Water)</b>	
виробництво електроенергії, транспортування і постачання	транспортування і постачання природного газу	фіксований або мобільний місцевий телефонний зв'язок	міжміський телефонний зв'язок міжнародний телефонний зв'язок	злітно-посадкові смуги і термінали аеропортів, портова інфраструктура, надбудови, термінали, і канали	залізниці (у тому числі основні засоби, вантажоперевезення та пасажироперевезення)	платні дороги (toll roads), мости, автошляхи та тунелі	постачання питної води	каналізація та очисні споруди

Джерело: сформовано автором на основі [7]

Основним критерієм проекту, що класифікується Світовим банком як інфраструктурний, є те, що проект повинен забезпечити одну або кілька наступних послуг:



- енергетика: передача і розподіл природного газу та / або виробництво електроенергії, передача і розподіл;
- телекомунікації: фіксований та мобільний доступ та служби міжміського зв'язку;
- транспорт: аеропорти, залізниці, морські порти і автошляхи;
- водопостачання: очищення та розподіл питної води, збір та очищення стічних вод.

Отже, при вивченні державно-приватного партнерства дослідники оперують чотирма інфраструктурними секторами, діяльність по кожному з яких чітко обмежена.

Зокрема, *енергетика* включає тільки діяльність, безпосередньо пов'язану з наданням електроенергії або природного газу для користувачів. Основною відмінною рисою цього сегменту є врахування будь-якої діяльності, пов'язаної з електроенергією. Вона включає в себе виробництво електроенергії, її генерацію, передачу і розподіл. При цьому, при виробництві електроенергії, в тому числі розуміють і будівництво електростанції. До даного сегменту, за яким досліджують проекти державно-приватного партнерства відносять також і діяльність щодо передачі виробленої енергії від електростанції до розподільної установки (мережі) та послуги, що забезпечують передачу потужності з мережі до безпосередніх користувачів. Щодо природного газу, то даний сектор включає лише магістральні та розподільні трубопроводи та виключаючи розвідку і видобуток газу. Досліджуються послуги, необхідні для передачі газу з газового родовища до системи магістральних трубопроводів (труби, регулятори тиску тощо) і від основної системи трубопроводів до окремих користувачів [7].

*Телекомунікації* включають в себе заходи, необхідні для передачі інформації між користувачами. Сюди відносять:

- мережі, які з'єднують окремих користувачів фіксованого телефонного зв'язку або зв'язку з обмеженою мобільністю;
- мережі мобільного зв'язку, які з'єднують окремих користувачів в певній географічній області країни;
- мережі, які з'єднують користувачів, розташованих в різних географічних районах, як усередині країни, так і за її межами.

Щодо *водопостачання та каналізації*, даний сегмент включає всі необхідні умови для зберігання та доставки питної води до користувачів, її обробки стічних вод. Йдеться про очищення питної води для споживання, тобто устаткування для очищення води, в тому числі розподілу та передачі питної води (труби і прилади для вимірювання витрат води); будівництво резервуарів для накопичення, зберігання та опріснення. А також споруди по прийому та маршрутизації, зберіганню, переробці та утилізації стічних вод (станції очищення стічних вод).

*Транспорт* є найбільш розгалуженою складовою так званого базового сектору. Тому його основні елементи відобразимо схематично (Рис.1).

<b>Транспорт</b>												
<b>Аеропорти</b>			<b>Залізниця</b>				<b>Морські порти</b>		<b>Тунелі</b>		<b>Мости</b>	<b>Автошляхи, в тому числі платні</b>
будівлі терміналів, вежі	ангари літаків	злітно-посадкові смуги	трек, рейки сигнальні пристрої	термінали	метро, монорейки	пасажироперевезення та вантажоперевезення	термінальні об'єкти	будівництво та обслуговування водних шляхів, каналів	установка для підземної переправи	обладнання для стягнення дорожнього мита		

Рис.1. Основні елементи транспорту як складової первинного сектору

Знаючи критерії, які покладено Світовим банком в основу аналізу інфраструктури в рамках державно-приватного партнерства, спробуємо знайти точки дотику між вітчизняним підходом та підходом вищеназваної інституції.



Логічно, якщо почнемо пошук з Загального класифікатора галузей народного господарства (ЗКГНГ), що застосовувався в Україні. В ЗКГНГ галузі народного господарства розподіляються на сферу матеріального виробництва і невиробничу сферу [9].

До сфери матеріального виробництва належать галузі, які визначають види діяльності, що створюють матеріальні блага у формі продукції, енергії, у формі переміщення вантажів, зберігання продуктів, сортування, пакування і інших функцій, які є продовженням виробництва в сфері обігу, зокрема – торгівля та загальна комерційна діяльність по забезпеченню функціонування ринку. Решта видів діяльності утворюють у своїй сукупності невиробничу сферу.

Відповідно до даного класифікатора так званий первинний сектор, що відповідає інфраструктурі, розпорошений серед галузей як сфери матеріального виробництва так і галузей невиробничої сфери діяльності (Рис.2).

Первинний сектор			
Галузі сфери матеріального виробництва			Галузі невиробничої сфери діяльності
Промисловість	Транспорт і зв'язок		Житлово-комунальне господарство
Електроенергетика	Транспорт	Електро- та радіозв'язок	Водопостачання

Рис.2. Відповідність первинного сектора галузям народного господарства

Зокрема, електроенергетика разом із системою газопостачання відповідно до методології Світового банку належать до сектору «Енергетика». В той же час, згідно із Класифікатором галузей народного господарства електроенергетика відноситься до промисловості, а газопостачання – до сектору «Транспорт і зв'язок». Щодо системи водопостачання – вона взагалі відноситься до галузей невиробничої сфери діяльності. Такий поділ, що є типовим для вітчизняної практики, не відповідає критеріям міжнародних інституцій та не може бути основою для синхронізації галузей так званого первинного сектору.

З методологічної точки зору, основою для уніфікації вітчизняного підходу та підходу Європейського співтовариства щодо визначення первинних секторів, що приймаємо як основні інфраструктурні, може стати національний класифікатор ДК 009:2010 «Класифікація видів економічної діяльності» (КВЕД-2010) [10].

Статистичні дані, розроблені на основі КВЕД, є порівнянними на світовому та європейському рівнях, оскільки КВЕД повністю відповідає NACE (NACE - **N**omenclature **s**tatistique des **A**ctivites economiques dans la **C**ommunauté **E**uropeenne - Статистична класифікація видів економічної діяльності Європейського Співтовариства) як за структурою, так і змістом категорій. КВЕД як і NACE не враховує розбіжності між формами власності, юридичним статусом або характером діяльності виробничої одиниці, оскільки такі критерії не мають відношення до характеристик виду економічної діяльності [11].

Використання NACE у Європейській статистичній системі є обов'язковим. В свою чергу, NACE є складовою інтегрованої системи класифікацій ISIC (*International Standard Industrial Classification of All Economic Activities* – Міжнародна стандартна галузева класифікація усіх видів економічної діяльності), розроблених Статистичним відділом ООН [12]. NACE і ISIC використовують однаковий принцип розподілу видів економічної діяльності на складові на найвищих рівнях.

Ієрархічна структура КВЕД (затверджена як Національний класифікатор ДК 009:2010) є повністю ідентичною структурі NACE [11].

В секціях КВЕДу виділятимемо тільки ті класи, що відповідають критеріям первинного сектора [10]:

*Д Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря* (35.11 Виробництво електроенергії; 35.12 Передача електроенергії; 35.13 Розподілення електроенергії; 35.22 Розподілення газоподібного палива через місцеві (локальні) трубопроводи).

*Е Водопостачання; каналізація, поводження з відходами* ( 36.00 Забір очищення та постачання води; 37.00 Каналізація, відведення й очищення стічних вод).

*Ф Будівництво* ( 42.11 Будівництво доріг і автострад; 42.12 Будівництво залізниць і метрополітену; 42.13 Будівництво мостів і тунелів; 42.22 Будівництво споруд електропостачання та телекомунікацій; 42.91 Будівництво водних споруд).



*Н Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність* ( 49.10 Пасажирський залізничний транспорт міжміського сполучення; 49.20 Вантажний залізничний транспорт; 49.50 Трубопровідний транспорт).

*І Інформація та телекомунікації* ( 61.10 Діяльність у сфері провідного електрозв'язку; 61.20 Діяльність у сфері безпроводового електрозв'язку).

Задля забезпечення міжнародного співставлення, визначення та пояснення до класифікаційних позицій, КВЕД повністю відповідають визначенням і поняттям, встановленим ЄС для використання у НАСЕ. КВЕД синхронізує не лише види економічної діяльності, але, позначаючи агреговані сектори (А, В, С тощо), певним чином визначає і галузі. Водночас наведена класифікація, спрощуючи, можливо, збір та обробку статистичних даних, не вирішує методологічну проблему визначення інфраструктурних секторів в Україні.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Необхідність оцінки обсягів фінансування певних інфраструктурних секторів та визначення ефективності використання фінансових ресурсів вимагає уніфікованого підходу. Вирішення цього питання також йде в контексті визначеного європейського вектору розвитку країни. Крім того, ринкові відносини відкидають застарілий галузевий принцип організації вітчизняної економіки по вертикалі (це підтверджує й припинення дії Загального класифікатора галузей народного господарства) і впровадження нової класифікації секторів. Основою для уніфікації з методологічної точки зору вітчизняного підходу та підходу Європейського співтовариства щодо визначення первинних секторів, які визначаємо як основні інфраструктурні, може стати національний класифікатор ДК 009:2010 «Класифікація видів економічної діяльності» (КВЕД-2010).

Слід звернути увагу ще на ті обставини, що багато підприємств різних форм власності, переслідуючи мету гнучкості функціонування, а іноді і виживання, стають об'єктивно багатопрофільними, і тоді критерії Світового банку можуть бути використані для класифікації діяльності, яка носить змішаний характер.

### Література:

1. Коваленко М.Є. Концепція інфраструктури у фінансовому секторі економіки [Електронний ресурс] / М.Є. Коваленко. – Режим доступу: <http://dspace.uabs.edu.ua/bitstream/123456789/1289/1/16.34.pdf>
2. Бойчик І.М. Ринкова інфраструктура: сутність та характеристика // Сталій розвиток економіки №3, 2013.
3. Economic Research Centre. Privatization of Railways: Report of the Ninetieth Round Table on Transport Economics Held in Paris on 4<sup>th</sup>-5<sup>th</sup> February 1993. Organization for Economic; December 1993. – 162 p.
4. Policy, Management and Finance of Public-Private Partnerships / edited by Akintoye & Matthias Beck, 2009. Blackwell Publishing Ltd. [E-resource] / - Access mode: [http://upecen.edu.pe/ebooks/Derecho/Comercial/Asociaciones%20Pblico%20Privadas/Biblioteca%20especializada/Policy%20Management%20and%20Finance%20for%20Public-Private%20Partnerships.%20Akintola%20Akintoye%20and%20Matthias%20Beck%20\(Ed.\).pdf](http://upecen.edu.pe/ebooks/Derecho/Comercial/Asociaciones%20Pblico%20Privadas/Biblioteca%20especializada/Policy%20Management%20and%20Finance%20for%20Public-Private%20Partnerships.%20Akintola%20Akintoye%20and%20Matthias%20Beck%20(Ed.).pdf)
5. Садловська І.П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою України: Монографія. – К.:П.П. «Сердюк В.Л.», 2011 – 356 с.
6. Ложачевська О.М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону / О.М.Ложачевська. - К.: НАУ, 2002. – 248 с.
7. World Bank Private Participation in Infrastructure (PPI) Sectors and subsectors included in the database [E-resource]. – Access mode: [http://ppi.worldbank.org/resources/ppi\\_methodology.aspx#sectors](http://ppi.worldbank.org/resources/ppi_methodology.aspx#sectors)
8. World Bank Private Participation in Infrastructure (PPI) Glossary [E-resource]. – Access mode: [http://ppi.worldbank.org/resources/ppi\\_glossary.aspx](http://ppi.worldbank.org/resources/ppi_glossary.aspx)
9. Загальний Класифікатор «Галузі народного господарства України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uazakon.com/big/text771/pg1.htm>
10. Класифікація видів економічної діяльності (КВЕД-2010) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://kved.ukrstat.gov.ua/KVED2010/kv10\\_i.html](http://kved.ukrstat.gov.ua/KVED2010/kv10_i.html)
11. Методологічні основи та пояснення до позицій національного класифікатора ДК 009:2010 (КВЕД-2010). Наказ Держкомстату від 23.12.2011 № 396
12. International Standard Industrial Classification of All Economic Activities, Rev.4) [E-resource]. – Access mode: <http://unstats.un.org/unsd/cr/registry/regcst.asp?Cl=27&Lg=1>

**Ткаченко Я.С., канд.екоп. наук, доцент кафедри фінансов и кредита АПСВТ**

**Финансирование в рамках государственно-частного партнерства: методологические подходы определения сущности и основных элементов инфраструктуры. В статье основное внимание уделяется поиску специфических признаков инфраструктуры. Этот вопрос является**



одним из самых сложных вопросов исследования проблем финансирования проектов в рамках государственно-частного партнерства в Украине. Необходимость оценки объемов финансирования определенных инфраструктурных секторов и определения эффективности использования финансовых ресурсов требует унифицированного подхода. Целью данной статьи является обобщение теоретических положений определения сущности инфраструктуры и ее классификации. Основная проблема заключается в различных подходах между отечественными и зарубежными учеными при определении инфраструктуры, что приводит к необходимости поиска точек соприкосновения. Анализ инфраструктурных проектов будет проводиться согласно методологии Всемирного банка, которая выделяется первичный сектор (the primary sector), включающий четыре инфраструктурные сегмента (infrastructure sectors), которые предоставляют основные инфраструктурные услуги для общества: энергетика, транспорт, телекоммуникации и водоснабжения.

**Ключевые слова:** методология, первичный сектор, инфраструктура, инфраструктурные сектора, государственно-частное партнерство

**Tkachenko I.S.**, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Academy of Labour, Social Relations and Tourism.

**PPP project financing: methodological approaches to defining the essence and basic infrastructure facilities. The article focuses on finding specific features of infrastructure.** Definition of infrastructure is one of the most difficult issues of financing PPP projects in Ukraine. There is an urgent need to assess the amount of financing certain infrastructure sectors and determining the efficiency of the use of financial resources which require a unified approach. The purpose of this article is to summarize the theoretical definitions of the essence of the provisions of infrastructure and its classification. The main problem lies in different approaches between domestic and foreign scholars in determining the infrastructure that leads to the need of finding a common ground. Analysis of infrastructure projects will be carried out according to the methodology of the World Bank, which is allocated in the primary sector, comprising four infrastructure segments, which provide the basic infrastructure services to society: energy, transport, telecommunications and water supply.

**Key words:** methodology, the primary sector, infrastructure, infrastructure sectors, public-private partnership

УДК 364.35:33.021.8](477)(045)

Туголуков С.І.,

канд. екон. наук, доцент кафедри фінансів та кредиту  
АПСВТ ФПУ,

## *Щодо впровадження другого рівня пенсійної системи України та ризику його функціонування*

У статті аналізуються ризики запровадження обов'язкової накопичувальної пенсійної системи, обґрунтовується необхідність подальшого реформування сутнісних аспектів солідарного рівня та інфраструктури фондового ринку як необхідних умов для успішного функціонування Накопичувального фонду. Подальше реформування пенсійної системи має враховувати стратегічні помилки початкового етапу трансформації, до яких відноситься тотальна недовіра до владних інституцій, спровокованих передовсім численністю спеціальних пенсійних законів, складністю в їх розумінні і застосуванні, великим розривом між мінімальними і максимальними пенсіями у солідарній системі.

**Ключові слова:** пенсійна система, Накопичувальний фонд, активи накопичувальної пенсійної системи, фінансові ризики, знецінення накопичень, інфляція, реформування.

*Вступ.* У сучасному світі реформування пенсійної системи належить до пріоритетних напрямів соціально-економічної політики. Мінливість економічного середовища, демографічне старіння населення, поступове збільшення тривалості навчання і, відповідно, пізніший вік виходу на ринок праці зумовлюють постійну актуальність пенсійної реформи. При цьому пенсійна політика потребує постійного коригування не лише з огляду на поточну ситуацію, а й з урахуванням довгострокової перспективи.

Прийняття Законів України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування» та «Про недержавне пенсійне забезпечення» започаткувало пенсійну реформу, покликану зменшити загострення сучасних суперечностей у цій сфері, забезпечити підвищення пенсій особам похилого віку, поновити зв'язок розмірів пенсій із заробітком, а також сприяти економічному зростанню. Проте, період економічного піднесення в Україні