

УДК 338.23

Ляхова Олена Олександрівна,
канд. екон. наук, доц., доцент кафедри
корпоративних фінансів і контролінгу,
ДВНЗ «КНЕУ імені Вадима Гетьмана»
(03057, Україна, Київ, проспект Перемоги, 54/1)
E-mail: lahova@ukr.net

СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ ПРОЕКТНОГО ФІНАНСУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ

Анотація

Мета дослідження. Метою статті є розробка методологічних засад проектного фінансування інфраструктурних проектів на принципах державно-приватного партнерства та практичних підходів у використанні даного механізму.

Методологія. Для досягнення мети дослідження використано системно-діяльнісний підхід, що створює умови комплексного вивчення проектного фінансування інфраструктури.

Отримані результати. Розглядаються особливості фінансування інфраструктурних проектів у світовій практиці та тенденції вкладень інвестиційних фондів на освоєння інвестицій у інфраструктуру. Висвітлено рейтингування країн світу для інфраструктурних інвесторів, а також функції основних учасників проектного фінансування інфраструктури на принципах державно-приватного партнерства. Здійснено аналіз світового досвіду фінансування інфраструктурних проектів та окреслені можливості його застосування в Україні. В умовах браку достатніх бюджетних та квазі-бюджетних коштів в процесі реалізації великих інфраструктурних проектів доцільно використовувати механізм проектного фінансування на принципах ДПП як один із поширених механізмів фінансування інфраструктури у світовій практиці.

Цінність дослідження. Конкретизовано поняття проектного фінансування інфраструктурних проектів на принципах державно-приватного партнерства. Практична значущість дослідження полягає у поширенні механізму проектного фінансування з можливістю його подальшого законодавчого оформлення в економічній практиці України.

Ключові слова: інвестиції, інфраструктура, проектне фінансування, державно-приватне партнерство, інфраструктурний проект.

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Традиційно у вітчизняних наукових дослідженнях акцентується увага на необхідності реалізації інфраструктурних проектів переважно за рахунок державних коштів, однак в силу обмеженості бюджетних ресурсів у сучасних умовах розвитку вітчизняної економіки України основну увагу слід приділяти реалізації значущих проектів з використанням механізму проектного фінансування на принципах державно-приватної партнерства з поєднанням бюджетного та квазі-бюджетного фінансування

проектів. Ці актуальні питання вимагають додаткового наукового обґрунтування та розробки нових фінансових технологій, включаючи побудову фінансової стратегії залучення коштів інвесторів, порядку фінансування проектів, управління грошовими потоками спеціалізованої проектною компанією, тощо. Такі напрями дослідження є мало дослідженими та вимагають більш глибокого аналізу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичною основою наукової статті є праці ряду таких зарубіжних вчених, як А. Барінов, В.Бочаров, Б.Есті, Е.Йескомб, С. Лебедев, В. Катасонов, Д. Морозов, та ін. Серед вітчизняних науковців популяризували зміст проектного фінансування: Г. Бардиш, В. Жуков, Т. Куриленко, Т. Майорова, А. Пересада, В. Сословський та ін. А українські науковці О. Омеляненко та Л. Губанова розглядають фінансування інвестиційних проектів в загальному контексті, не враховуючи особливостей різних моделей проектного фінансування.

Питання дослідження механізму державно-приватного партнерства у фінансуванні інфраструктурних проектів знайшло своє відображення в працях зарубіжних та вітчизняних учених, зокрема С. Гатті, Р.Д. Гроссе, В. Варнавського, Т. Єфименко, В. Запатріної, С. Науменкової та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття. Проте приходить констатувати, що наукова розробка проблеми фінансування інфраструктурних проектів поки не має універсального характеру. Багато аспектів наукового та практичного характеру висвітлені недостатньо повно і, таким чином, потребують розвитку. А концептуальний підхід, пов'язаний із вибором необхідних для України фінансових інструментів із урахуванням національної специфіки, залишається дискусійним.

Формування мети і завдань дослідження. Метою статті є розробка методологічних засад проектного фінансування інфраструктурних проектів на принципах державно-приватного партнерства та практичних підходів у використанні даного механізму. Для досягнення мети було поставлено такі завдання: дослідити сучасний інструментарій фінансування складних проектів, пов'язаних з розвитком інфраструктури; ідентифікувати поняття проектного фінансування та проектного фінансування інфраструктурних проектів на принципах державно-приватного партнерства; проаналізувати сучасний міжнародний досвід реалізації інфраструктурних проектів та виокремити можливості його застосування в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. В умовах глобалізації світової економічної системи і набуття нею рис цілісності роль інфраструктурних галузей невинно зростає, відбувається їх диференціація, зростають кількісні та якісні параметри їхньої роботи.

Ключове місце інфраструктури в розвитку економіки будь-якої країни пов'язане зі станом продуктивних сил і територіальним поділом праці, а також з ефективністю функціонування сфери матеріального виробництва. Інфраструктурне облаштування економіки, з одного боку, залежить від темпів його модернізації, а з іншого — є самостійним двигуном економічного зростання країни. Розвиток інфраструктури, в свою чергу, пов'язаний зі специфікою галузей і регіонів та здійснюється відповідно до змін у виробничій сфері.

Розглядаючи *інфраструктуру як сукупність галузей і видів діяльності, які обслуговують основне виробництво і забезпечують його ефективну економічну діяльність* (виробнича інфраструктура — транспорт, зв'язок, електроенергетика тощо) і *населення* (соціальна інфраструктура — комплекс закладів охорони здоров'я, торгівлі тощо). Натомість вартість інфраструктури менш корельована, а отже менше пов'язана з економічними рухами, тобто не може активно зростати або зменшуватися в процесі різких змін економічних тенденцій, проте потребує значних інвестицій. Водночас інфраструктурний інвестор, який має наміри вкладати в такі об'єкти, в першу чергу, зосереджений на збереженні цінності об'єкту та забезпеченні помірної прибутковості.

За оцінками, інвестиційні витрати на інфраструктуру у світовому масштабі мають тенденцію до зростання з 4 трлн дол. США на рік (у 2012 р.) до 9 трлн дол. на рік до кінця 2025 року. За оцінками ОЕСР (Організації економічного співробітництва та розвитку), до 2030 року потрібно понад 50 трлн дол., щоб оновити існуючу та побудувати необхідну нову інфраструктуру по всьому світу [1]. Проте McKinsey Global Institute вважає, що світ повинен мінімально інвестувати в середньому 3,3 трн дол. на рік в інфраструктуру лише для підтримки її очікуваних темпів зростання.

За останнє десятиріччя з моменту глобальної фінансової кризи, більше 200 млрд доларів США (рис. 1) вкладено інвестиційними фондами для освоєння довгострокових інвестицій в інфраструктуру.

Привабливість країн світу для інфраструктурних інвесторів у довгостроковій перспективі (5+років) відображає Глобальний інфраструктурний інвестиційний індекс (The Global Infrastructure

Investment Index, GII). Така оцінка ґрунтується на даних національної статистики і відкритих джерелах, орієнтованих на очікуваному попиті на інфраструктурні інвестиції, легкості ведення бізнесу в тих країнах і порівняльних індексах інвестиційного ризику.

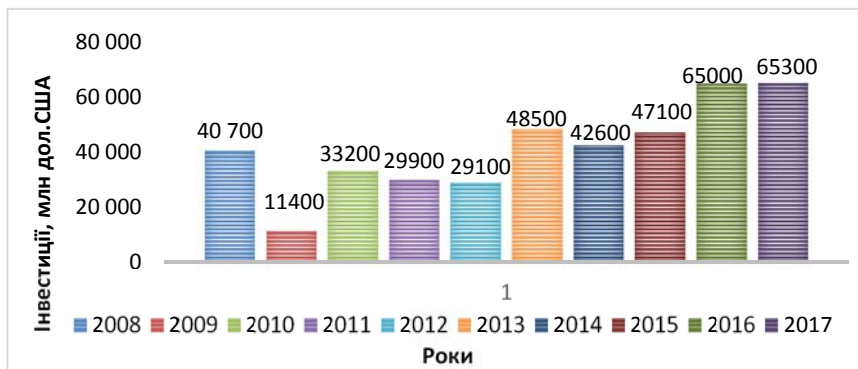


Рис. 1. Капітальні інвестиції інвестиційних фондів світу в розвиток інфраструктури у період 2006–2017 рр.

*Джерело: побудовано автором на основі [2]

В межах індексу GII значна увага приділяється індикаторам динамізму національної економіки. Рейтингування проводиться за 24 індикаторами, які згруповані за 6 категоріями. Серед них:

1) економічне середовище (попит на інфраструктурні інвестиції, що базується на таких показниках, як зростання ВВП, зростання населення тощо);

2) ділове середовище (наскільки приваблива країна для інвестицій, що базується на показниках, наприклад, легкість ведення бізнесу, свобода від корупції);

3) сталий інноваційний розвиток, тобто націленість на результат або ефект який пов'язаний зі створенням і поширенням нововведень в товари/послуги та технології у різних сферах людської діяльності;

4) податкове середовище, що базується на показниках, таких як ступінь та ефект оподаткування;

5) політична стабільність з досягненням балансу інтересів різних соціальних суб'єктів та політичних сил за умови своєчасного легітимного вирішення проблем і протиріч, що виникають у сфері політики;

б) участь приватного інвестора, завданням якого є ефективне використання власного капіталу та отримання максимального прибутку з мінімальними ризиками.

Результати глобального інфраструктурного інвестиційного індексу (GII) на 2017 рік підкреслили, що найбільш привабливими ринками для інвесторів залишаються ринки таких країн, які мають найсильніший потенціал зростання, найбезпечніше бізнес середовище, добре сформовані законодавчі та регуляторні системи та стабільні політичні умови. В результаті такі країни, як Нідерланди, Канада, Німеччина, Велика Британія, Австралія, Сінгапур, США, Норвегія, Франція та ОАЕ залишаються топ-десятькою найпопулярніших у світі, які найбільше інвестували в інфраструктуру у 2017 році [3], тобто мають усталені програми державно-приватного партнерства та є опорними для розвитку таких механізмів в інших країнах.

Враховуючи те, що інфраструктура має істотний вплив на ефективність функціонування господарюючих суб'єктів через участь виробничих та соціальних послуг у створенні споживної вартості і ціни продукту, слід говорити про важливість розвитку об'єктів інфраструктури або фінансування інфраструктурних проектів. Проте інфраструктурні проекти, за звичай, потребують значних інвестиційних вкладень, з одного боку, та мають складну технічну та екологічну специфіку, з іншого.

Тому одним з найпоширеніших та часто найефективніших механізмів фінансування великих інфраструктурних проектів у світовій практиці виступає проектне фінансування.

Попри широке застосування схем проектного фінансування у світі, його сутність науковці й практики вбачають по-різному. Так, проектне фінансування іноді розглядають як "фінансування з обмеженим регресом" або "фінансування без регресу на позичальника"; або специфічний фінансовий інструмент за якого актив у формі кредиту обмінюється на інший актив у формі потенційних фінансових ресурсів, що генеруються проектом. Також проектне фінансування вважають технологією фінансування проекту, за якою кредитор сприймає грошові потоки проекту в якості джерела коштів для погашення заборгованості, а діяльність суб'єкту — в якості забезпечення боргу за проектом [4].

Існує також погляд на проектне фінансування як поєднання різних джерел та методів фінансування конкретного проекту з розподілом ризиків серед його учасників. В західній практиці проектне

фінансування може ототожнюватися з проектним конструюванням (*project designing*) та представляє собою частину фінансового інжинірингу, що застосовується для побудови схем фінансування.

З юридичної точки зору, проектне фінансування є системою договорів та контрактів, що визначає права та обов'язки учасників проекту.

Стрижнем проектного фінансування виступає **фінансовий інжиніринг**, або комплекс заходів фінансового впливу на діяльність (у даному випадку на реалізацію проекту), процес цілеспрямованого використання нових фінансових інструментів, нових схем фінансування діяльності, розробки ефективних інноваційних методів та інструментів фінансового менеджменту та ризик-менеджменту.

У проектному фінансуванні фінансовий інжиніринг включає в себе проектування, розробку та реалізацію інноваційних фінансових інструментів для конкретного проекту, а також творчий пошук нових підходів у залученні та ефективному використанні фінансових ресурсів, формуванні оптимальної структури фінансових джерел, інструментів мінімізації ризиків проекту та ін.

Зрештою, враховуючи особливості проектного фінансування в теорії та практиці, будемо розглядати його як *систему фінансово-кредитних та договірних відносин учасників проекту із застосуванням елементів фінансового інжинірингу, що вирізняється від інших методів фінансування сукупністю особливостей, пов'язаних з природою проектів, для яких він використовується, за умови, що джерелами погашення заборгованості виступають виключно грошові потоки проекту* [5].

Серед порівняльних переваг проектного фінансування важливими є можливість зниження інформаційних витрат та податкових зобов'язань, відокремленість операційних та фінансових ризиків проекту, які не впливають на існуючу діяльність компанії та здійснення проектного керівництва з метою будівництва та експлуатації певного проекту переважно через спеціалізовану проектну компанію (СПК або *англ. Special Purpose Vehicle* (СПВ) або *Special Purpose Entity* (СПЕ)), що дозволяє скоротити агентські витрати та розподілити визначені проектні ризики.

Зважаючи на особливості реалізації інфраструктурних проектів та приймаючи до уваги той факт, що зазвичай важко забезпечити їх фінансування лише на основі приватного капіталу. Тому актуальним може бути вибудовування схем взаємодії приватних інвесторів та держави на принципах державно-приватного парт-

нерства (ДПП, public-private partnership, PPP) в системі проектного фінансування (рис. 2).

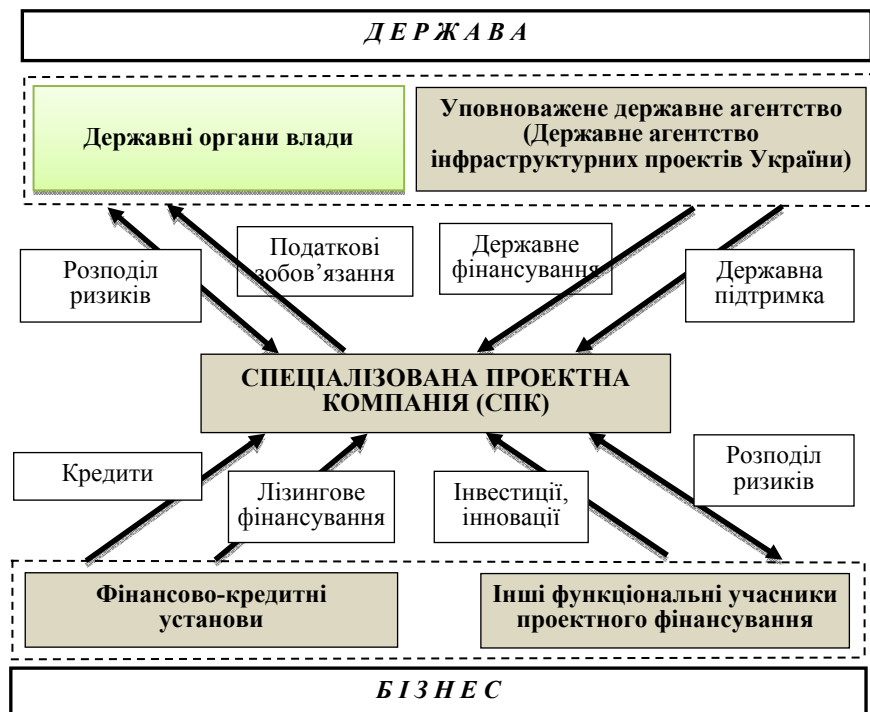


Рис. 2. Схема організації проектного фінансування інфраструктури на принципах ДПП

*Джерело: побудовано автором.

Форми та методи такої взаємодії залежать від рівня розвитку ринкових відносин у конкретній країні, а також розвитку фінансових інструментів та інститутів, що забезпечують мобілізацію вільних грошових коштів приватних інвесторів. В умовах ДПП держава виконує функції, що відповідають за загальнодержавні інтереси, а за бізнесом, в свою чергу, залишаються функції, що забезпечують збільшення суспільного багатства та розвиток економіки на основі ефективного використання власного та запозиченого капіталу. Тому перевагами для держави буде економія

бюджетних коштів (зменшення бюджетного навантаження), залучення спеціалістів високого рівня та нових технологій, прискорене впровадження нових проектів.

Для бізнесу перевагами стане отримання пільг, субсидій, гарантій та прямої підтримки (адміністративно-управлінська допомога) від держави, отримання гарантованого прибутку від участі в проекті. В цілому світова практика свідчить на користь успішного поєднання різних механізмів фінансування інфраструктурних проектів в межах проектного фінансування (табл. 1).

Таблиця 1

Інструменти фінансування проектів інфраструктури

<i>Фінансовий інструмент</i>	<i>Механізм фінансування проекту</i>
Акції	Публічне підприємство. Акції компаній поновлюваних джерел енергії; Приватне підприємство. Співінвестування в інфраструктурні проекти через акціонерний капітал. Державно-приватне партнерство
Боргові інструменти із фіксованою доходністю	Проектні облігації, муніципальні облігації, «зелені облігації», корпоративні інфраструктурні облігації; Спільне кредитування інфраструктурних проектів, синдиковане кредитування
Змішані інструменти	Субординоване кредитування, мезонінне фінансування, вендорне фінансування

*Джерело: побудовано автором на основі [6]

В якості прикладу такої організації фінансування проектів інфраструктури розглянемо Канаду, яка у 2017 році продовжує лідирувати на світовому ринку проектного фінансування інфраструктури. Історично склалося так, що Канада представляє собою федерацію, що складається з десяти провінцій, трьох територій, що знаходяться під управлінням федерального уряду та муніципалітетів, що утворюються провінційними урядами. Що стосується розподілу повноважень у сфері інфраструктури Канади, то до компетенції федерального уряду належить усього 4 %, до компетенції провінцій відноситься — 33 %, а до компетенції муніципалітетів відноситься 63 %.

Ключем до успіху проектного фінансування на принципах ДПП в Канаді є стабільна урядова підтримка на всіх рівнях

(провінційному, муніципальному та федеральному), включаючи надання спеціального урядового фондування та розробку фінансових механізмів реалізації таких проектів, новаторську стандартизацію та проведення ефективних спільних закупівель. Фінансування інфраструктурних проектів в Канаді відбувається за рахунок спеціально створених фондів федерального рівня, таких як The Federal Gas Tax Fund (GTF) — фонд на 21,8 млрд дол. на 10 років, який забезпечує передбачуване, довгострокове, стабільне фінансування для канадських муніципалітетів, щоб допомогти їм побудувати і оживити місцеву інфраструктуру. Щороку федеральний фонд GTF надає допомогу у розмірі 2 млрд дол. муніципалітетам в якості постійного джерела федерального фінансування проектів місцевої інфраструктури (будівництво доріг та мостів, громадський транспорт, водопостачання, водовідведення тощо). New Building Canada Fund (NBCF) — фонд розрахований на 14 млрд дол. на 10 років, що виділяються на основі співфінансування для побудови стратегічних інфраструктурних проектів національного, регіонального та місцевого значення, які сприяють економічному зростанню, створенню робочих місць та підвищенню продуктивності праці.

Також одним із джерел проектного фінансування в Канаді є боргові інструменти, серед яких левову частку займають проектні облігації. Практика випуску проектних облігацій свідчить, що зазвичай вони випускаються компаніями, які мають інвестиційний кредитний рейтинг вище A- (проте, слід зазначити що деякі з них навіть мали рейтинг BBB +), за умови участі власним капіталом від 7 % до 20 % вартості проекту. Термін проектних облігацій, як правило, до 35 років.

Сьогодні в Канаді реалізовано близько 267 проектів на принципах ДПП, а ті, які досягли фінансової реалізації, оцінюються майже в 123 млрд канадських доларів (95,4 млрд дол. США). Незалежні дослідження показують, що завдяки угодам державно-приватного партнерства в Канаді було заощаджено до 27 мільярдів канадських доларів (20,9 мільярдів доларів США) бюджету країни [7].

Таким чином, система фінансування проектів інфраструктури Канади базується на моделі державно-приватного партнерства та урівноважує регіональні та загальнонаціональні інтереси, забезпечує збалансований розподіл видатків та прискіпливу увагу до прозорості витрачання коштів на розвиток інфраструктури.

Державно-приватне партнерство також визначено серед ключових механізмів реалізації політики модернізації економіки України, вирішення її важливих соціально-економічних проблем. Висока ефективність ДПП як форми взаємодії держави та бізнесу доведена досвідом багатьох країн світу. Сьогодні актуалізувалися об'єктивні обставини для запровадження механізмів ДПП в системі проектного фінансування інфраструктури і в Україні. Для реалізації крупних інфраструктурних проектів в різних секторах економіки потрібні значні інвестиційні ресурси, потужним джерелом яких може стати приватний бізнес. Водночас зростає інтерес бізнесу до державної підтримки яка дозволить знизити ризики приватних інвестицій, підвищити надійність інвестиційних проектів для кредитних організацій.

З метою забезпечення швидкого та ефективного розвитку механізму ДПП в Україні при Міністерстві інфраструктури за підтримки Western NIS Enterprise Fund було створено Проектний офіс з розвитку державно-приватного партнерства. Запровадження досвіду державно-приватного партнерства в інфраструктурі України є новою якістю управління інфраструктурними об'єктами та залучення провідного світового досвіду і технологій у такі галузі інфраструктури, як портова, залізнична, авіаційна та дорожня. Реалізація інфраструктурних проектів в системі проектного фінансування на принципах ДПП в Україні сприятиме:

- пожезавленню економіки, підвищенню ділової активності та поступовому зростанню ВВП України;
- збільшенню долі ЄС та Азії у зовнішній торгівлі України;
- поширенню політичної та суспільної підтримки реалізації ДПП в інфраструктурі;
- збільшенню спектру об'єктів інфраструктури для реалізації проектів з приватним бізнесом;
- відкриттю нових можливостей участі приватного бізнесу у проектах з стратегічно та соціально важливими об'єктами інфраструктури;
- доступу до вільних інвестиційних ресурсів на міжнародному ринку капіталів та зацікавленість інвесторів у нових ринках;
- можливості значного підвищення вартості проектів у процесі їх реалізації;
- розподілу довгострокових ризиків з приватним партнером;
- можливості залучення партнерів, що мають досвід ефективного управління інфраструктурою, високий рівень контролю

фінансових ресурсів, стандартів безпеки праці та якості надання послуг;

- поширенню транспортних технологій та підходів до управління інфраструктурою на основі світового досвіду [8].

Висновки і перспективи подальших досліджень у даному напрямку.

Зважаючи на те, що якісна інфраструктура є основою для розвитку інших галузей економіки, її фінансування та розвиток є вкрай необхідними для економіки України. Тому керуючись світовим досвідом проблему фінансування можна вирішити за рахунок створення інститутів ДПП в системі проектного фінансування. Такі структури можуть бути квазі-урядовими організаціями та забезпечать здійснення проектів від початку відбору проектів до моніторингу виконання інвестиційних умов ДПП проектів.

Реалізація таких кроків відкриває нові можливості участі приватного бізнесу у проектах на стратегічно та соціально важливих об'єктах інфраструктури, що в свою чергу стимулюватиме залучення вільних інвестиційних ресурсів на міжнародному ринку капіталів та зацікавленість інвесторів у нових ринках збуту. Також це розширить можливості залучення партнерів, що мають досвід ефективного управління інфраструктурою та сприятиме розвитку нових технологій та підходів за окресленим напрямком.

Бібліографічний список

1. Building a better working world: investments. An attractive option to help deliver a prosperous and sustainable economy // BMC Agency [Електронний ресурс] // Режим доступу: [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-infrastructure-investments-for-insurers/\\$FILE/EY-infrastructure-investments-for-insurers.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-infrastructure-investments-for-insurers/$FILE/EY-infrastructure-investments-for-insurers.pdf).

2. Preqin global infrastructure report 2018 — sample pages. // Preqin [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://docs.preqin.com/samples/2018-Preqin-Global-Infrastructure-Report-Sample-Pages.pdf>.

3. C'M'S Infrastructure Index: a new direction. // CMS [Електронний ресурс] // Режим доступу: [file:///C:/Users/pc/Downloads/Infrastructure-Index-2017%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/pc/Downloads/Infrastructure-Index-2017%20(4).pdf).

4. Йескомб Э.Р. Принципы проектного финансирования / Э.Р. Йескомб; пер. с англ. И.В. Васильевской / Под общ. ред. Д.А. Рябых. — М.: Вершина, 2008. — С. 98–100.

5. Майорова Т.В., Ляхова О.О. Система організації процесу проектного фінансування Фінанси, облік і аудит / Майорова Т.В., Ляхова О.О. //

Фінанси, облік і аудит: зб.наук.праць ДВНЗ «Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана. — випуск 2 (28). — Київ: КНЕУ, 2016. — С. 104–117.

6. Mapping of instruments and incentives for infrastructure financing: a taxonomy OECD report to G20 Finance Ministers and Central Bank Governors. // OECD 2015 [Електронний ресурс] // Режим доступу: <https://g20.org/wp-content/uploads/2015/09/Mappingof-Instruments-and-Incentives-for-Infrastructure-Financing-ATaxonomy.pdf>.

7. Mark Romoff Building on success: PPPs in a new era of Canadian infrastructure // World Bank Group: Infrastructure and public-private partnerships. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://blogs.worldbank.org/ppps/building-success-ppps-new-era-canadian-infrastructure>.

8. Звіт Проектного офісу з питань розвитку державно-приватного партнерства в інфраструктурі «SPILNO» // «SPILNO» [Електронний ресурс] // Режим доступу: https://www.slideshare.net/Easy_Business/spilno.

References

1. Building a better working world: investments. An attractive option to help deliver a prosperous and sustainable economy // BMC Agency [Electronic resource] — Available at: [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-infrastructure-investments-for-insurers/\\$FILE/EY-infrastructure-investments-for-insurers.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-infrastructure-investments-for-insurers/$FILE/EY-infrastructure-investments-for-insurers.pdf) [In English]

2. Preqin global infrastructure report 2018 — sample pages. // Preqin [Electronic resource] — Available at: <http://docs.preqin.com/samples/2018-Preqin-Global-Infrastructure-Report-Sample-Pages.pdf> [In English]

3. C'M'S Infrastructure Index: a new direction // CMS [Electronic resource] — Available at: [file:///C:/Users/pc/Downloads/Infrastructure-Index-2017%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/pc/Downloads/Infrastructure-Index-2017%20(4).pdf) [In English]

4. Jeskomb Je.R. Principy proektnogo finansirovaniya [Project financing principals] / Je.R. Jeskomb; per. s angl. I.V.Vasil'evskoj / Pod obshh. ped. D.A. Rjabyh — M.: Vershina (2008) — P.98–100 [In Russian]

5. Majorova T.V., Liakhova O.O. Sistema orhanizatsii protsesu proektnoho finansuvannia [System of project financing organization] // Finansy, oblik i audyt: zb.nauk.prats' DVNZ «Kyivs'kyj natsional'nyj ekonomichnyj universytet im. Vadyma Het'mana — vol. 2 (28) — Kyiv: KNEU (2016) — P.104–117 [In Ukrainian]

6. Mapping of instruments and incentives for infrastructure financing: a taxonomy OECD report to G20 Finance Ministers and Central Bank Governors. // OECD 2015 [Electronic resource] — Available at: <https://g20.org/wp-content/uploads/2015/09/Mappingof-Instruments-and-Incentives-for-Infrastructure-Financing-ATaxonomy.pdf> [In English]

7. Mark Romoff Building on success: PPPs in a new era of Canadian infrastructure // World Bank Group: Infrastructure and public-private partnerships [Electronic resource] — Available at: <http://blogs.worldbank.org/ppps/building-success-ppps-new-era-canadian-infrastructure> [In English]

8. Zvit Proektnoho ofisu z pytan' rozvytku derzhavno-pryvatnoho partnerstva v infrastrukturi «SPILNO» [Project Office of PPP Infrastructure' SPILNO Report] // «SPILNO» [Electronic resource] — Available at: https://www.slideshare.net/Easy_Business/spilno [In Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 14 грудня 2018 р.

UDC 338.23

Olena Liakhova,

Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor,
Associate Professor at the Department
of Corporate Finance and Controlling
Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman
(54/1, Peremohy Ave., Kyiv, 03057, Ukraine)
E-mail: lahova@ukr.net

Global trends of infrastructure project financing

Abstract

Research objective. The article purpose is to develop methodological principles of infrastructure projects financing on principles of public-private partnership and practical approaches to the use of this mechanism.

Methodology. The system-activity approach is used for the achievement of the research objective, which creates conditions for a comprehensive study of infrastructure project financing.

Results obtained. Some peculiarities of infrastructure project financing in the world practice and tendencies of investments funds disposal for the development of infrastructure investments are considered. The article highlights the rating of the countries for infrastructure investors, as well as functions of main participants in infrastructure project financing based on principles of public-private partnership. The analysis of world experience of infrastructure project financing and its application in Ukraine are outlined. In the process of large infrastructure projects implementation with lack of sufficient budget and quasi-budget funds, it is expedient to use the mechanism of project financing on PPP principles as one of the common mechanisms for infrastructure financing in the world practice.

Value Added. The category of infrastructure project financing on public-private partnership principles is specified. Practical significance of the study is to extend the mechanism of project financing with the possibility of its further legislative provision in the economic practice of Ukraine.

Key words: investment, infrastructure, project financing, public-private partnership, infrastructure project.