

неефективних компаній та банків, котрі не мають стимулів для розвитку, реструктуризації заборгованості та інвестицій. Неефективні фірми залишаються на ринку, що негативно впливає на СФП економіки. В рамках шumpетеріанського підходу відсутність інновацій, пов'язаних із винаходом принципово нових товарів та технологій, в умовах штучного стримування процесу «креативного руйнування» призводить до сповільнення темпів економічного зростання.

За думкою Й. Шumpетера процес креативного руйнування, котрий є в основі зародження інновацій, протікає на рівні індивідуальних економічних агентів. Тому ще на початку 1940-х він підкреслював, що економістам важливо сконцентрувати увагу на мікрорівні економічних систем: міжгалузевий розподіл ресурсів відбувається в економіці через взаємодію конкретних фірм і саме цей мікро-формат розподілу здійснює визначальний вплив на економічне зростання [3]. Недостатня ефективність реалокатії ресурсів та слабка динаміка розповсюдження інновацій відносно викликів технологічної революції можуть стримувати ріст продуктивності навіть у умовах інтенсивного НТП.

На фоні зростаючої складності та нелінійності економічних процесів шumpетеріанська теорія зіткнулась із певними викликами [2]. З одного боку, шumpетеріанські моделі дозволяють сформулювати завдання, котрі стоять перед розвинутими та, особливо, країнами, що розвиваються в частині посилення їх конкурентного потенціалу, що пов'язано із підвищення ефективності ринкової реалокатії ресурсів. З іншого боку, за збереження значущості ринкових процесів реалокатії для успішного інноваційного переходу їх явно недостатньо задля забезпечення стабільного економічного зростання, що вимагає безперервної економічної активності та адаптивності системи до умов радикальної невизначеності.

Сучасні підходи щодо аналізу проблем економічного росту та реформування економіки повинні вирізнятись високою індивідуалізацією та відмовою від пріоритету уніфікованих підходів щодо прискорення економічного росту в доганяючій економіці. Зміст структурної трансформації теж індивідуалізується: в одній країні більше шансів для створення певної складної експортної індустрії, в іншій — краща можливість сформувати сектор експортних послуг. Потрібно використовувати індивідуальну діагностику проблем росту для конкретної країни та пробувати виявити найсильніші обмеження, котрі стримують зростання.

Список літератури:

1. Bergeaud A., Lecat R., Cete G. (2017). Total factor productivity in advanced countries: A long-term perspective. International Productivity Monitor, No. 32, pp. 6-24.
2. OECD (2017a). Debate the issues: Complexity and policy making. Paris: OECD Publishing.
3. Schumpeter J. A. (1942). Capitalism, socialism, and democracy. New York: Harper & Brothers.

Уманців В. Ю.,

Національний транспортний університет,
аспірант кафедри економіки

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО У ВІДНОВЛЕННІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Державно-приватне партнерство належить до важливих механізмів вирішення цілої низки національних завдань за допомогою застосування потенціалу приватного капіталу. За умов обмежених можливостей залучення інвестиційних ресурсів для реалізації важливих проєктів саме державно-приватне партнерство виявляється тим механізмом, який дає змогу активізувати інвестиційну діяльність. Напрями активізації державно-приватного партнерства є актуальним науковим завданням, оскільки недостатній рівень розвитку ринкових інститутів, непослідовність

та відсутність системності в інституційних перетвореннях в Україні не дають змоги повною мірою використовувати ринкові механізми саморегулювання економіки [1; 2]. На основі систематизації та аналізу наукових джерел, присвячених широкому спектру питань активізації співпраці держави та приватного капіталу, можна дійти висновку про те, що реалізовані у межах державно-приватного партнерства проекти часто виявляються навіть більш ефективними, ніж їхні аналоги, що здійснюються на основі моделей традиційного інвестування.

В умовах дефіциту фінансових ресурсів залучення приватного капіталу надає можливість з високим рівнем ефективності та з найменшими витратами здійснювати задоволення попиту домашніх господарств у публічних послугах високого рівня. Часто у кожному проекті, що реалізується на засадах державно-приватного партнерства, передбачено, окрім інших цілей, й збільшення показників зайнятості населення, однак очікувані соціально-економічні результати не завжди досягаються повною мірою. У межах угод державно-приватного партнерства результати можуть мати й неоднозначний зміст й вимірюватися у площині різних показників. У разі, коли йдеться про ті проекти, в яких пріоритетним завданням визначено досягнення певних соціальних ефектів, то масштаби витрат і ефективність доволі нелегко виміряти у загальноприйнятих фінансово-економічних параметрах [3; 4; 5].

Потенціал державно-приватного партнерства може використовуватися при реалізації цілої низки проектів, у тому числі при спорудженні та відновленні об'єктів транспортної інфраструктури. В Україні зосереджена доволі розвинена транспортна інфраструктура, яка створює необхідні передумови для надання публічних послуг та розвитку підприємницької діяльності. Водночас навіть до початку повномасштабної агресії проти України у лютому 2022 р. експерти доволі стримано оцінювали стан розвитку національної транспортної інфраструктури, вказуючи на її здебільшого задовільний загальний стан. Це означає, що навіть до початку масштабних руйнувань стан транспортної інфраструктури України далеко не повною мірою відповідав сучасним вимогам і запитам провадження підприємницької діяльності, не сприяючи при цьому підвищенню ефективності і та зростанню конкурентоспроможності національної економіки.

Повномасштабна агресія проти України призвела до суттєвих пошкоджень транспортної інфраструктури, завдавши при цьому багатомільярдних збитків економіці. Унаслідок бойових дій пошкоджені або зруйновані сотні мостів і мостових переправ, тисячі кілометрів доріг. Такі втрати не є вичерпними, оскільки вони масовані атаки з боку країни-агресора продовжуються. Масштаб пошкоджень визначатиме траєкторію відновлення української економіки, у тому числі й її транспортної інфраструктури. Вказане відновлення значною мірою може здійснюватися й на засадах державно-приватного партнерства [6].

Оскільки державно-приватне партнерство являє собою механізм спільної реалізації проектів держави та приватних інвесторів на засадах взаємовигідної співпраці, то за цих умов держава отримує можливість залучення ресурсів приватних інвесторів у транспортну інфраструктуру. Відновлення об'єктів транспортної інфраструктури спроможне стати не лише важливим напрямом післявоєнної відбудови української економіки протягом наступних років, але й мультиплікувати ефекти від вкладання інвестиційних ресурсів, спрямовуючи позитивні імпульси у цілу низку сфер та видів економічної діяльності. При цьому державно-приватне партнерство може стати способом реалізації післявоєнного відновлення та слугувати своєрідною платформою для побудови конкурентоспроможної моделі національної економіки.

Проблематика реалізації проектів державно-приватного партнерства утворює перспективний напрям глибоких наукових досліджень. Подальших досліджень потребує ціла низка питань, пов'язаних з ідентифікацією критеріїв обрання конкретних різновидів державно-приватного партнерства з урахуванням специфіки етапу розвитку національної економіки.

Список літератури:

1. Шулюк Б. С., Булавинець В. М. Практика та проблематика оцінювання результативності фінансових інструментів і важелів в процесі реалізації проєктів державно-приватного партнерства. *Інвестиції: практика та досвід*. 2022. № 21. С. 59-65
2. Комарницька Г. О. Класифікація проєктів державно-приватного партнерства. *Бізнес Інформ*. 2019. №5. С. 50-55.
3. Шарма Р. Передові країни. В очікуванні нового «економічного дива»; пер. з англ. А. Іщенко. Київ: Наш формат, 2018. 296 с.
4. Стадвелл Дж. Чому Азії вдалося. Успіхи і невдачі найдинамічнішого регіону світу; пер. з англ. О. Цихановська. 2-ге вид. Київ: Наш формат, 2022. 448 с.
5. Наїр Ч. Держава сталого розвитку. Майбутнє урядування, економіки та суспільства; пер. з англ. І. Гнатковська. Київ: Наш формат, 2020. 288 с.
6. Костюченко А. 24 лютого – 24 серпня 2022: шість місяців війни для інфраструктури транспорту України. Url: https://cfts.org.ua/articles/24_lyutogo_24_serpnya_2022_shist_misyatsiv_viyini_dlya_infrastrukturi_i_transportu_ukrani_1920 (дата звернення 01.11.2022).

Шевченко О. О.

Національний університет «Києво-Могилянська академія»,
к.е.н., доц., доцент кафедри економічної теорії

СОЦІАЛЬНА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ: ЗАГРОЗИ ТА ШЛЯХИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Ключовим пріоритетом державної політики у сфері національної безпеки є створення умов для розвитку людського капіталу, забезпечення соціальної безпеки. «Людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека - найвища соціальна цінність в Україні». [1]

Теоретико-методологічні засади суті, механізму та інструментів забезпечення соціальної безпеки досліджували в своїх працях вітчизняні вчені О.Беляєв, З.Варналій, І.Гнибіденко, Є.Грабко, О.Давидюк, Е.Лібанова, Н.Палій, В.Погрібна та ін.

Більшість науковців визначають безпеку як стан захищеності від певних загроз та небезпек. Соціальна небезпека розглядається як об'єктивно існуюча можливість негативного впливу на соціальний об'єкт, в результаті якого йому може бути заподіяний певний збиток, шкода, що погіршує його стан та надає його розвитку небажані динаміку або параметри [2]. Джерела небезпеки можуть мати природне, техногенне або соціальне походження та деструктивну природу.

У "Методиці розрахунку рівня економічної безпеки України" офіційно визначено поняття «соціальна безпека»: це такий стан розвитку держави, при якому вона здатна забезпечити гідний і якісний рівень життя населення незалежно від впливу внутрішніх та зовнішніх загроз [3].

Соціальна безпека передбачає захищеність життєво важливих інтересів соціальних суб'єктів; збереження і розвиток людського потенціалу; створення систем ефективного стимулювання діяльності людей, можливостей їхньої соціалізації та життєзабезпечення.

Загрози, які впливають на соціальну безпеку в Україні, визначені у Стратегії національної безпеки України «Безпека людини - безпека країни»:

- зниження рівня життя населення;
- зростання рівня безробіття;
- поглиблення майнового розшарування населення, бідність значної його частини;
- загострення демографічної кризи; посилення тенденції старіння нації;
- міграційні процеси, відплив із країни кваліфікованої робочої сили і молоді;
- непослідовність та незавершеність реформ і корупція;
- неефективний захист прав власності;