

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«КИЄВО-МОГИЛЯНСЬКА АКАДЕМІЯ»**

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

МАР'ЯНОВИЧ МАРИНА ЕДУАРДІВНА

УДК 336.02.33.025

ДИСЕРТАЦІЯ

**ДЕРЖАВНЕ ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ
УКРАЇНИ**

08.00.08 – гроші, фінанси і кредит

економічні науки

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело
_____ М.Е. Мар'янович

Науковий керівник

Лук'яненко Ірина Григорівна,
доктор економічних наук, професор
заслужений діяч науки і техніки України

Київ – 2020

АНОТАЦІЯ

Мар'янович М.Е. Державне фінансове забезпечення сталого розвитку України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.08 – гроші, фінанси і кредит. – Національний університет «Києво-Могилянська академія» – Київський національний торговельно-економічний університет. Київ, 2020.

Розкрито сутність формування системи державного фінансового забезпечення сталого розвитку, що полягає у сукупності створення інституційних засад в сфері стратегічного економічного розвитку на державному і місцевому рівні та забезпечення ефективного використання бюджетних коштів і приватних інвестицій задля досягнення національних Цілей сталого розвитку, у тому числі удосконалення механізмів державної фінансової підтримки здійснення державно-приватного партнерства, надання державних гарантій, запровадження довгострокових бюджетних зобов'язань при застосуванні відповідного фінансово-бюджетного механізму для реалізації суспільно значимих проєктів.

Удосконалено підходи до розвитку фінансового забезпечення планування сталого розвитку, зокрема, шляхом посилення прозорості та координуючої функції держави щодо досягнення Цілей сталого розвитку, удосконалення системи фінансового моніторингу та контролю у цій сфері, підвищення фінансової спроможності органів публічного управління; основні засади щодо формування державної фінансової політики розвитку суспільно значимої інфраструктури, наявність якої є необхідною умовою досягнення національних індикаторів Цілей сталого розвитку, визначення відповідних джерел фінансування; методологічні підходи до запровадження у процес планування державних капітальних видатків дієвих фінансових механізмів реалізації інфраструктурних проєктів, що підвищить ефективність використання бюджетних коштів.

Узагальнено та систематизовано досвід застосування національних індикаторів Цілей сталого розвитку для оцінки ефективності видатків бюджету у країнах із розвинутою та трансформаційною економікою, що може стати основою для запровадження у бюджетний процес світових практик державної фінансової підтримки сталого розвитку.

Об'єктом дослідження є державне фінансове забезпечення сталого розвитку.

Предметом дослідження є теоретичні засади та механізми формування системи державного фінансового забезпечення сталого розвитку.

У роботі застосовано сукупність методів і підходів, що дозволило реалізувати концептуальну єдність дослідження. Системний та структурний методи використано при розкритті сутності формування системи державного фінансового забезпечення сталого розвитку, механізмів державної фінансової підтримки здійснення державно-приватного партнерства. За допомогою порівняльного та факторного методів узагальнено та систематизовано зарубіжний досвід застосування національних індикаторів Цілей сталого розвитку для оцінки ефективності видатків бюджету. На основі методів узагальнення, синтезу та наукового абстрагування розвинуто підходи до підвищення ефективності використання запозичень міжнародних фінансових організацій, інституційної спроможності органів публічного управління, удосконалено основні засади щодо формування державної фінансової політики розвитку суспільно значимої інфраструктури.

Інформаційну базу дослідження становили програмні та аналітичні документи регіональних комісій Організації Об'єднаних Націй щодо сталого розвитку на принципах ЦСР, законодавчі та нормативно-правові акти України з питань управління сталим розвитком, державними капітальними видатками, реалізації проєктів в рамках програм міжнародних фінансових організацій та на умовах державно-приватного партнерства, аналітичні та статистичні матеріали Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Міністерства фінансів України, Державної казначейської служби України,

Державної служби статистики України, відповідні монографії, наукові статті вітчизняних та зарубіжних вчених.

Розкрито сутність формування системи державного фінансового забезпечення сталого розвитку, що полягає у сукупності створення інституційних засад в сфері стратегічного економічного розвитку на державному і місцевому рівні та забезпечення ефективного використання бюджетних коштів і приватних інвестицій задля досягнення національних Цілей сталого розвитку, у тому числі удосконалення механізмів державної фінансової підтримки здійснення державно-приватного партнерства, надання державних гарантій, запровадження довгострокових бюджетних зобов'язань при застосуванні відповідного фінансово-бюджетного механізму для реалізації суспільно значимих проєктів.

Удосконалено підходи до розвитку фінансового забезпечення планування сталого розвитку, а також основні засади щодо формування державної фінансової політики розвитку суспільно значимої інфраструктури, наявність якої є необхідною умовою досягнення національних індикаторів Цілей сталого розвитку, визначення відповідних джерел фінансування.

Дістало подальшого розвитку підходи до підвищення ефективності використання запозичень міжнародних фінансових організацій, забезпечення соціально-економічного розвитку країни з урахуванням національних завдань щодо досягнення Цілей сталого розвитку, підвищення інституційної спроможності органів публічного управління; положення до оцінки фінансового потенціалу та ролі приватного сектору в країнах з трансформаційною економікою у забезпеченні сталого розвитку, у тому числі в частині формування відповідної інфраструктури в сфері життєзабезпечення, наявність якої суттєво впливає на стан навколишнього середовища та якість життя населення.

Дисертаційна робота виконана відповідно до плану науково-дослідних робіт Національного університету «Києво-Могилянська академія»: «Методологія та економіко-математичний інструментарій оцінки впливу

тіньової економіки та дисбалансів на ринку праці на фінансову стабільність та економічне зростання в Україні» (номер державної реєстрації 0117U004233), у межах якої автором запропоновано напрями удосконалення державної підтримки здійснення державно-приватного партнерства в контексті ЦСР; та відповідно до плану науково-дослідних робіт Київського національного торговельно-економічного університету «Фінансова стратегія суспільного розвитку» (номер державної реєстрації 0118U000047), де автором розкрито основні підходи щодо визначення ефективності фінансових механізмів забезпечення сталого розвитку в контексті досягнення національних Цілей сталого розвитку в Україні.

Основні наукові результати дисертаційної роботи використано Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України при розробці Методики аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства відповідно до Порядку проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.04.2011 №384 (довідка від 29.05.2020 р. № 3903-04/33772-07), Академією публічно-приватного партнерства при проведенні оцінки фінансових механізмів державної підтримки здійснення державно-приватного партнерства для реалізації проекту «Впровадження системи фіксації порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі у місті Києві», а також при підготовці навчальних матеріалів щодо застосування плати за експлуатаційну готовність для реалізації суспільно значимих проектів (довідка від 12.12.2019 р. № 42/1).

Положення дисертаційної роботи використано у навчальному процесі Національного університету «Києво-Могилянська академія» при підготовці навчальних дисциплін «Фінанси», «Гроші та кредит», «Бюджетна система» та «Основи прогнозування та планування бюджету» для студентів бакалаврської та магістерських програм факультету економічних наук (довідка від 14.01.2020 р. №34).

Ключові слова: державне фінансове забезпечення, сталий розвиток країни, фінансові механізми, державно-приватне партнерство, фінансова спроможність, бюджетні кошти, міжнародні фінансові організації, фінансовий потенціал, державні капітальні видатки.

ANNOTATION

Marianovych M.E. State financial support for sustainable development of Ukraine. – Qualification scientific work with the manuscript copyright.

Thesis for a candidate degree in economy: specialty 08.00.08 – Money, finance and credit. – National University of Kyiv-Mohyla Academy – Kyiv National University of Trade and Economics. Kyiv, 2020.

The essence of formation of the system of state financial support of sustainable development is revealed, which consists in creation of institutional bases in the field of strategic economic development at the state and local level and ensuring effective use of budgetary funds and private investments for achievement of national Sustainable Development Goals, support for the implementation of public-private partnership, the provision of state guarantees, the introduction of long-term budget commitments in the application of the appropriate financial and budgetary mechanism for the implementation of socially significant projects.

Approaches to the development of financial support for sustainable development planning have been improved, in particular, by strengthening the transparency and coordinating function of the state to achieve the Sustainable Development Goals, improving the system of financial monitoring and control in this area, increasing the financial capacity of public administration bodies; basic principles for the formation of state financial policy for the development of socially significant infrastructure, the availability of which is a necessary condition for achieving national indicators of the Sustainable Development Goals, the definition of appropriate sources of funding; methodological approaches to the introduction of effective financial mechanisms for the implementation of infrastructure projects in the process of planning state capital expenditures, which will increase the efficiency of budget resources.

The experience of using national indicators of Sustainable Development Goals to assess the effectiveness of budget expenditures in countries with developed and transformational economies is generalized and systematized, which can be the basis for introducing into the budget process global practices of state financial support for sustainable development.

The object of the research is the state financial support for sustainable development.

The subject of the research is the theoretical foundations and mechanisms of formation of the system of public financial support for sustainable development.

The set of methods and approaches applied in the work, has allowed to implement the conceptual unity of the research. Systemic and structural methods were used in revealing the essence of the formation of the system of public financial support for sustainable development, mechanisms of public financial support for public-private partnership. Using comparative and factorial methods, foreign experience in applying national indicators of the Sustainable Development Goals to assess the effectiveness of budget expenditures is generalized and systematized, the analysis of key factors influencing their successful implementation is carried out. Based on the methods of generalization, synthesis and scientific abstraction, developed approaches to improving the efficiency of borrowing of international financial organizations, the institutional capacity of public administration, improved the basic principles for the formation of public financial policy for the development of socially significant infrastructure.

The informational basis of the study consisted of program and analytical documents of the United Nations regional commissions on sustainable development on the principles of SDGs, laws and regulations of Ukraine on sustainable development management, management of public capital expenditures, implementation of projects under international financial organizations programs and public-private partnership, analytical and statistical materials of the Ministry of Economic Development, Trade and Agriculture of Ukraine, the Ministry of Finance of Ukraine, the State Treasury Service of Ukraine, the State Statistics Service of

Ukraine, relevant monographs, scientific articles of domestic and foreign scientists.

The essence of the formation of the system of public financial support of sustainable development is revealed, which consists in creation of institutional bases in the field of strategic economic development at the state and local level and ensuring effective use of budgetary funds and private investments for achievement of national Sustainable Development Goals. support for the implementation of public-private partnership, the provision of state guarantees, the introduction of long-term budget commitments in the application of the appropriate financial and budgetary mechanism for the implementation of socially significant projects.

Approaches to the development of institutional support for sustainable development planning have been improved, as well as the basic principles for the formation of public financial policy for the development of socially significant infrastructure, the availability of which is a necessary condition for achieving national indicators of sustainable development goals.

Approaches to increase the efficiency of borrowing by international financial organizations, ensure the socio-economic development of the country taking into account national objectives to achieve the Sustainable Development Goals, increase the institutional capacity of public administration bodies have been further developed; provisions for assessing the financial potential and role of the private sector in countries with economies in transformation in ensuring sustainable development, including the formation of appropriate infrastructure in the field of life support, the availability of which significantly affects the environment and quality of life.

The dissertation was performed in accordance with the research plan of the National University "Kyiv-Mohyla Academy": "Methodology and economic and mathematical tools for assessing the impact of the shadow economy and labor market imbalances on financial stability and economic growth in Ukraine" (state registration number 0117U004233), within which the author proposed the ways to improve public support for public-private partnerships in the context of SDGs; and in accordance with the research plan of Kyiv National University of Trade and

Economics "Financial Strategy for Social Development" (state registration number 0118U000047), where the author explores the main approaches to determining the effectiveness of financial mechanisms for sustainable development in the context of achieving national Sustainable Development Goals in Ukraine.

The main conclusions and results of the dissertation were used by the Ministry of Economy, Trade and Agriculture of Ukraine in the development of Methodics of efficiency analysis of public-private partnership implementation in accordance with the Procedure of conduction of efficiency analysis of public-private partnership implementation adopted by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 11.04.2011 #384 (reference dated 29.05.2020 № 3903-04/33772-07), the Academy of Public-Private Partnership in assessing the financial mechanisms of state support for public-private partnership for the project "Implementation of the system of fixing violations in the field of road safety in the city of Kyiv", as well as in the preparation of training materials on the application of the fee for operational readiness for the implementation of socially significant projects (reference from 12.12.2019 № 42/1).

The provisions of the dissertation were used in the educational process of the National University "Kyiv-Mohyla Academy" in the preparation of disciplines "Finance", "Money and Credit", "Budget Management", "Basics of budget forecasting and planning " for students of bachelor's and master's programs at the Faculty of Economics. Sciences (reference from 14.01.2020 №34).

Keywords: state financial support, sustainable development of the country, financial mechanisms, public-private partnership, financial capacity, budget resources, international financial organizations, financial potential, state capital expenditures.

Список публікацій здобувача

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Мар'янович М.Е. Перспективні напрями розвитку фінансових механізмів досягнення Цілей сталого розвитку до 2030 року. *Наукові записки*

НаУКМА. Серія: Економічні науки. 2016. Том 1. Вип. 1. С. 125-131. (0,4 друк. арк.)

2. Мар'янович М.Е. Роль державно-приватного партнерства в досягненні Цілей сталого розвитку до 2030 року. *Наукові записки НаУКМА. Серія: Економічні науки.* 2017. Том 2. Вип. 1. С. 98-102. (0,3 друк. арк.)

3. Мар'янович М.Е. Державні капітальні видатки та державні фонди в системі фінансового забезпечення розвитку інфраструктури України. *Ефективна економіка.* 2019. № 12. DOI: 10.32702/2307-2105-2019.12.157 (0,6 друк. арк.)

4. Мар'янович М.Е. Національні індикатори досягнення Цілей сталого розвитку та їх роль у порядку денному ООН до 2030 року. *Інноваційна економіка.* 2019. № 5-6. С. 133-138. (0,4 друк. арк.)

5. Мар'янович М.Е. Роль міжнародних фінансових організацій у розбудові критичної інфраструктури для досягнення Цілей сталого розвитку в Україні. *Інвестиції: практика та досвід.* 2020. № 2. С. 152–157. (0,4 друк. арк.)

6. Лук'яненко І.Г., Мар'янович М.Е. Роль державно-приватного партнерства в розбудові критичної інфраструктури для досягнення Цілей сталого розвитку в Україні. *Бізнес Інформ.* 2020. №1. С. 291–297. (0,4 друк. арк.)

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

7. Мар'янович М.Е. Цільові індикатори стратегій сталого розвитку. *Розвиток економіки в умовах макроекономічної нестабільності: світова та українська практика:* матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 27 січня 2016 р.) Київ: НаУКМА, 2016. С. 48–49. (0,1 друк. арк.)

8. Мар'янович М.Е. Європейський досвід реалізації проектів державно-приватного партнерства: перспективи для України. *Економічний розвиток держави, регіонів і підприємств: проблеми та перспективи:* матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 18–19 травня 2017 р.). Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. С. 46–47. (0,1 друк. арк.)

9. Мар'янович М.Е. Фінансова складова глобального партнерства для досягнення цілей економічного розвитку. *Фінансова політика як складова економічного розвитку*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Київ, 12-13 квітня 2017 р.). Київ: Київ.нац. торг.-екон. ун-т, 2017. С. 232–234. (0,2 друк. арк.)

10. Мар'янович М.Е. Міжнародна технічна допомога та її роль у забезпеченні сталого розвитку. *Фінансово-економічний та суспільний світовий розвиток: сучасні тренди і перспективи*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 25 січня 2017 р.). Київ: НаУКМА, 2017. С. 68–70. (0,2 друк. арк.)

11. Мар'янович М.Е. Перспективи розвитку партнерства в Україні в рамках досягнення Цілей сталого розвитку. *Управління економічними процесами на макро- і мікрорівні: проблеми та перспективи вирішення*: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 24–25 квітня 2018 р.). Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2018. С. 171–172. (0,1 друк. арк.)

12. Мар'янович М.Е. Адаптація глобальної стратегії до національних завдань Цілей сталого розвитку в Україні. *Стратегії та тренди економічного розвитку країн під впливом інновацій*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 24 січня 2018 р.). Київ: НаУКМА, 2018. С. 42–43. (0,1 друк. арк.)

13. Мар'янович М.Е. Розвиток розумних міст як шлях до сталого розвитку. *Національні та світові фінансово-економічні системи в умовах сучасних викликів*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 23 січня 2019 р.). Київ: НаУКМА, 2019. С. 39–40. (0,1 друк. арк.)

14. Мар'янович М.Е. Фінансове забезпечення досягнення Цілей сталого розвитку. *Фінансова політика як складова економічного розвитку*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Київ, 15–16 квітня 2020 р.). Київ: Київ.нац. торг.-екон. ун-т, 2020. С. 19–21. (0,2 друк. арк.)

15. Мар'янович М.Е. Запровадження пріоритезації інфраструктурних проектів в контексті досягнення Цілей сталого розвитку в Україні. *Управління економічними процесами на макро- і мікрорівні: проблеми та перспективи вирішення*: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 29–30 квітня

2020 р.). Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2020. С. 21–22.
(0,1 друк. арк.)

16. Мар'янович М.Е. Становлення системи фінансового забезпечення сталого розвитку в Україні. *Scientific Letters of Academic Society of Michal Baludansky*. Kosice, Slovakia, 2020. Vol. 8. № 3. P.147-150. (0,3 друк. арк.)

ЗМІСТ

АНОТАЦІЯ	2
СПИСОК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ	15
ВСТУП	17
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОЇ ФІНАНСОВОЇ ПІДТРИМКИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ КРАЇН	25
1.1. Формування глобальної стратегії сталого розвитку як нова парадигма розвитку	25
1.2. Зарубіжний досвід розроблення та реалізації національних та місцевих стратегій сталого розвитку	39
1.3. Фінансове забезпечення реалізації національних та місцевих стратегій сталого розвитку	52
Висновки до розділу 1	73
Список використаних джерел до розділу 1	78
РОЗДІЛ 2. СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ДЕРЖАВНОЇ ФІНАНСОВОЇ ПІДТРИМКИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ	90
2.1. Державна політика забезпечення сталого розвитку України	90
2.2. Фінансове забезпечення сталого розвитку в Україні	110
2.3. Ефективність фінансових механізмів забезпечення сталого розвитку в контексті досягнення національних Цілей сталого розвитку	121
Висновки до розділу 2	150
Список використаних джерел до розділу 2	157

РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНОЇ ФІНАНСОВОЇ ПІДТРИМКИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ	168
3.1. Формування національних та місцевих стратегій у відповідності до Цілей сталого розвитку	168
3.2. Підвищення ефективності використання державних капітальних видатків та запозичень від міжнародних фінансових організацій	187
3.3. Шляхи удосконалення механізмів залучення приватного бізнесу до досягнення національних Цілей сталого розвитку	201
Висновки до розділу 3	218
Список використаних джерел до розділу 3	225
ВИСНОВКИ	233
ДОДАТКИ	238

СПИСОК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ

ГСІ – Глобальне середовище індикаторів

Держстат – Державна служба статистики

ДІП – капітальні видатки, що здійснюються за рахунок коштів, що передбачаються на реалізацію державних інвестиційних проєктів, які обираються щорічно у порядку, встановленому Законом України «Про інвестиційну діяльність»

ДПП – Державно-приватне партнерство

ДФ – Державний дорожній фонд

ДФРВ – Державний фонд розвитку водного господарства

ДФРР – Державний фонд регіонального розвитку

ЄБРР – Європейський банк реконструкції та розвитку

ЄЕК ООН – Європейська економічна комісія ООН

ЄІБ – Європейський інвестиційний банк

ЄС – Європейський Союз

КМУ – Кабінет Міністрів України

КНСР – Всесвітня комісія з навколишнього середовища і розвитку

МБРР – Міжнародний банк реконструкції та розвитку

Методологія пріоритезації інфраструктурних проєктів – Методологія пріоритезації інфраструктурних проєктів на основі мультикритеріальної оцінки цільових індикаторів, визначених у державних, галузевих або міських стратегіях і програмах, (Infrastructure Prioritization Framework (IPF))

Мінекономрозвитку – Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України

Мінінфраструктури – Міністерство інфраструктури України

Моніторинговий звіт – Моніторинговий звіт «Цілі сталого розвитку – Україна. 2019»

МТД – міжнародна технічна допомога

МФО – міжнародні фінансові організації

Національна доповідь – Національна доповідь «Цілі сталого розвитку: Україна»

ОДР – офіційна допомога в цілях розвитку

ОЕСР – Організація економічного співробітництва та розвитку

ОМС – органи місцевого самоврядування

ООН – Організація Об'єднаних Націй

ПРООН – Програма розвитку ООН

ТЕО – техніко-економічне обґрунтування

Транспортна стратегія – Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року

ФЕ – Фонд енергоефективності

ЦРТ – Цілі розвитку тисячоліття

ЦСР – Цілі сталого розвитку

ВСТУП

Актуальність теми. Схвалення Цілей сталого розвитку ООН як нової парадигми розвитку суспільства у двадцять першому столітті актуалізувало проблему розвитку системи державної підтримки забезпечення сталого розвитку. Для вирішення складних та вагомих завдань, що постали у цій сфері перед країнами світу, виникла необхідність перегляду національних прогностичних та програмних документів, зокрема, в частині забезпечення пріоритетного розвитку інфраструктури, критичної для досягнення Цілей сталого розвитку (ЦСР), та удосконалення механізмів державної підтримки у цій сфері. Особливої актуальності ці питання набули для країн, які мають застарілу й нерозвинену інфраструктуру та обмежений потенціал державного та місцевих бюджетів. Для таких країн важливим завданням стає підвищення ефективності використання бюджетних коштів та коштів, залучених від міжнародних фінансових організацій (МФО), що спрямовуються на інфраструктурний розвиток, а також стимулювання залучення приватних фінансових ресурсів до створення сучасної інфраструктури на умовах державно-приватного партнерства. До даного кола країн відноситься й Україна, яка визначилася з національними завданнями щодо досягнення Цілей сталого розвитку та індикаторами їх виконання. Зазначене обумовило необхідність удосконалення інституційного та фінансового забезпечення сталого розвитку.

Україна має розвинуту та логічну систему управління державними капітальними видатками, яка надає змогу здійснювати підтримку реалізації важливих для держави проєктів розвитку інфраструктури шляхом повного або часткового їх фінансування з залученням коштів державного та/або місцевих бюджетів, а також за рахунок запозичень, що здійснюються державою в рамках програм МФО. Не зважаючи на те, що в країні створено інституційну основу залучення приватних фінансових ресурсів на умовах державно-приватного партнерства, все ще відчувається відсутність ефективних механізмів державної фінансової підтримки у цій сфері, що не стимулює до інвестування у проєкти,

пріоритетні з огляду на досягнення Цілей сталого розвитку. Відповідно, перед державою постає важливе науково-прикладне завдання щодо удосконалення системи державної фінансової підтримки забезпечення сталого розвитку.

Серед вагомих наукових досліджень у сфері удосконалення системи фінансового забезпечення соціально-економічного розвитку країни та розбудови методологічних підходів щодо підвищення ефективності управління державними фінансами можна назвати праці І. Запатріної, М. Карліна, В. Колосової, М. Кужелева, Л. Лисяк, І. Лук'яненко, І. Луніної, І. Лютого, А. Мазаракі, А. Нечипоренко, Д. Полозенка, Л. Сідельникової, В. Федосова, І. Чугунова та інших.

Разом з тим, недостатньо дослідженими є питання удосконалення системи державної фінансової підтримки забезпечення сталого розвитку на засадах Цілей сталого розвитку. Зазначене свідчить про актуальність дисертаційної роботи та обумовило визначення її мети, завдань, об'єкту і предмету дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана відповідно до плану науково-дослідних робіт Національного університету «Києво-Могилянська академія»: «Методологія та економіко-математичний інструментарій оцінки впливу тіньової економіки та дисбалансів на ринку праці на фінансову стабільність та економічне зростання в Україні» (номер державної реєстрації 0117U004233), у межах якої автором запропоновано напрями удосконалення державної підтримки здійснення державно-приватного партнерства в контексті ЦСР; та відповідно до плану науково-дослідних робіт Київського національного торговельно-економічного університету «Фінансова стратегія суспільного розвитку» (номер державної реєстрації 0118U000047), де автором розкрито основні підходи щодо визначення ефективності фінансових механізмів забезпечення сталого розвитку в контексті досягнення національних Цілей сталого розвитку в Україні.

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційної роботи є розкриття теоретичних засад та удосконалення методологічних положень державного фінансового забезпечення сталого розвитку.

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність вирішення таких завдань:

- розкрити сутність формування системи державного фінансового забезпечення сталого розвитку, механізмів державної фінансової підтримки здійснення державно-приватного партнерства;
- удосконалити підходи до розвитку фінансового забезпечення планування сталого розвитку;
- узагальнити та систематизувати досвід застосування національних індикаторів Цілей сталого розвитку для оцінки ефективності видатків бюджету у країнах із розвинутою та трансформаційною економікою;
- удосконалити основні засади щодо формування державної фінансової політики розвитку суспільно значимої інфраструктури;
- розвинути підходи до підвищення ефективності використання запозичень міжнародних фінансових організацій, інституційної спроможності органів публічного управління;
- удосконалити методологічні підходи до запровадження у процес планування державних капітальних видатків дієвих фінансових механізмів реалізації інфраструктурних проєктів;
- розвинути положення до оцінки фінансового потенціалу та ролі приватного сектору в країнах з трансформаційною економікою у забезпеченні сталого розвитку.

Об'єктом дослідження є державне фінансове забезпечення сталого розвитку.

Предметом дослідження є теоретичні засади та механізми формування системи державного фінансового забезпечення сталого розвитку.

Методи дослідження. У роботі застосовано сукупність методів і підходів, що дозволило реалізувати концептуальну єдність дослідження. Системний та структурний методи використано при розкритті сутності формування системи державного фінансового забезпечення сталого розвитку, механізмів державної фінансової підтримки здійснення державно-приватного партнерства. За допомогою порівняльного та факторного методів узагальнено та систематизовано зарубіжний досвід застосування національних індикаторів Цілей сталого розвитку для оцінки ефективності видатків бюджету. На основі методів узагальнення, синтезу та наукового абстрагування розвинуто підходи до підвищення ефективності використання запозичень міжнародних фінансових організацій, інституційної спроможності органів публічного управління, удосконалено основні засади щодо формування державної фінансової політики розвитку суспільно значимої інфраструктури.

Інформаційну базу дослідження становили програмні та аналітичні документи регіональних комісій Організації Об'єднаних Націй щодо сталого розвитку на принципах ЦСР, законодавчі та нормативно-правові акти України з питань управління сталим розвитком, державними капітальними видатками, реалізації проєктів в рамках програм міжнародних фінансових організацій та на умовах державно-приватного партнерства, аналітичні та статистичні матеріали Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Міністерства фінансів України, Державної казначейської служби України, Державної служби статистики України, відповідні монографії, наукові статті вітчизняних та зарубіжних вчених.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у наступному:

вперше:

– розкрито сутність формування системи державного фінансового забезпечення сталого розвитку, що полягає у сукупності створення інституційних засад в сфері стратегічного економічного розвитку на державному і місцевому рівні та забезпечення ефективного використання

бюджетних коштів і приватних інвестицій задля досягнення національних Цілей сталого розвитку, у тому числі удосконалення механізмів державної фінансової підтримки здійснення державно-приватного партнерства, надання державних гарантій, запровадження довгострокових бюджетних зобов'язань при застосуванні відповідного фінансово-бюджетного механізму для реалізації суспільно значимих проєктів;

удосконалено:

– підходи до розвитку фінансового забезпечення планування сталого розвитку, зокрема, шляхом посилення прозорості та координуючої функції держави щодо досягнення Цілей сталого розвитку, удосконалення системи фінансового моніторингу та контролю у цій сфері, підвищення фінансової спроможності органів публічного управління;

– основні засади щодо формування державної фінансової політики розвитку суспільно значимої інфраструктури, наявність якої є необхідною умовою досягнення національних індикаторів Цілей сталого розвитку, визначення відповідних джерел фінансування;

– методологічні підходи до запровадження у процес планування державних капітальних видатків дієвих фінансових механізмів реалізації інфраструктурних проєктів, що підвищить ефективність використання бюджетних коштів;

дістало подальшого розвитку:

– узагальнення та систематизація досвіду застосування національних індикаторів Цілей сталого розвитку для оцінки ефективності видатків бюджету у країнах із розвинутою та трансформаційною економікою, що може стати основою для запровадження у бюджетний процес світових практик державної фінансової підтримки сталого розвитку;

– підходи до підвищення ефективності використання запозичень міжнародних фінансових організацій, забезпечення соціально-економічного розвитку країни з урахуванням національних завдань щодо досягнення Цілей

сталого розвитку, підвищення інституційної спроможності органів публічного управління;

– положення до оцінки фінансового потенціалу та ролі приватного сектору в країнах з трансформаційною економікою у забезпеченні сталого розвитку, у тому числі в частині формування відповідної інфраструктури в сфері життєзабезпечення, наявність якої суттєво впливає на стан навколишнього середовища та якість життя населення.

Практичне значення одержаних результатів. Теоретичні положення та висновки дисертаційної роботи, що розкривають сутність державного фінансового забезпечення сталого розвитку мають практичне значення у процесі підвищення інституційної спроможності органів публічної влади у сфері управління інвестиціями, забезпечення соціально-економічного розвитку країни.

Основні наукові результати дисертаційної роботи використано Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України при розробці Методики аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства відповідно до Порядку проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.04.2011 №384 (довідка від 29.05.2020 р. № 3903-04/33772-07), Академією публічно-приватного партнерства при проведенні оцінки фінансових механізмів державної підтримки здійснення державно-приватного партнерства для реалізації проекту «Впровадження системи фіксації порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі у місті Києві», а також при підготовці навчальних матеріалів щодо застосування плати за експлуатаційну готовність для реалізації суспільно значимих проєктів (довідка від 12.12.2019 р. № 42/1).

Положення дисертаційної роботи використано у навчальному процесі Національного університету «Києво-Могилянська академія» при підготовці навчальних дисциплін «Фінанси», «Гроші та кредит», «Бюджетна система» та

«Основи прогнозування та планування бюджету» для студентів бакалаврської та магістерських програм факультету економічних наук (довідка від 14.01.2020 р. №34).

Особистий внесок здобувача полягає у розкритті сутності системи фінансового забезпечення досягнення сталого розвитку на засадах Цілей сталого розвитку. Наукові результати та висновки, які виносяться на захист, одержані автором самостійно.

Апробація результатів дисертації. Основні теоретичні та методологічні положення, результати дисертаційної роботи доповідалися та обговорювалися на науково-практичних конференціях: «Розвиток економіки в умовах макроекономічної нестабільності: світова та українська практика» (м. Київ, 2016 р.), «Стратегічні орієнтири формування соціально-економічної та фінансової політики в умовах євро інтеграції» (м. Київ, 2016 р.), «Фінансово-економічний та суспільний світовий розвиток: сучасні тренди і перспективи» (м. Київ, 2017 р.), «Фінансова підтримка соціально-економічного розвитку України» (м. Київ, 2017 р.), «VI PhD conference: A Linea» (м. Київ, 2017 р.), «Фінансова політика як складова економічного розвитку» (м. Київ, 2017 р.), «Економічний розвиток держави, регіонів і підприємств: проблеми та перспективи» (м. Львів, 2017 р.), «Стратегії та тренди економічного розвитку країн під впливом інновацій» (м. Київ, 2018 р.), «Фінансово-економічна політика в контексті стратегії інноваційного розвитку України» (м. Київ, 2018 р.), «Управління економічними процесами на макро- і мікрорівні: проблеми та перспективи вирішення» (м. Львів, 2018 р.), «Національні та світові фінансово-економічні системи в умовах сучасних викликів» (м. Київ, 2019 р.), «Фінансова політика як складова економічного розвитку» (м. Київ, 2020 р.), «Управління економічними процесами на макро- і мікрорівні: проблеми та перспективи вирішення» (м. Львів, 2020 р.).

Публікації. Основні положення та результати дисертації опубліковано в 16 наукових працях, у тому числі шести статтях у наукових фахових виданнях загальним обсягом 4,0 друк. арк.

Структура та обсяг дисертаційної роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 290 сторінок, основний зміст роботи викладено на 182 сторінках. Дисертація містить 8 таблиць, 15 рисунків та 11 додатків. Список використаних джерел налічує 252 найменувань.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОЇ ФІНАНСОВОЇ ПІДТРИМКИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ КРАЇН

1.1. Формування глобальної стратегії сталого розвитку як нова парадигма розвитку

Концепція сталого розвитку розпочала свою історію становлення ще від наукових праць В.І. Вернадського про ноосферу. Він вважав що перед суспільством постало питання «... про перебудову біосфери в інтересах людства, що вільно мислить, як єдиного цілого» і цей новий стан біосфери він назвав ноосферою. В.І. Вернадський зазначав, що ноосфера – це «сфера людської думки». Він вірив, що перед людством, як «великою геологічною силою» відкриваються величезні можливості, які людина повинна використовувати тому, що вона «може і повинна своєю працею і думкою перебудувати сферу свого життя, перебудувати докорінно порівняно з тим, що було раніше» (*переклад автора*) [6, с.149].

На думку академіка В.І. Вернадського: «Розум змінює все. Керуючись ним, людина використовує все, що його оточує, не тільки для себе особисто, але й для потреб громадського життя, Розум вводить в механізм земної кори нові потужні процеси, аналогічних яким до появи людини не було» (*переклад автора*) [7, с.303]. Цю тезу розширив академік М.М. Моїсеєв, зазначивши, що сенс програми сталого розвитку полягає у тому, що: «людина знайшла розум і волю не для того, щоб пасивно сприймати те, що відбувається, а щоб, розуміючи можливі загрози, прагнути їх уникнути» [44, с.60].

Отже, запропонована цими вченими концепція ноосфери може стати основою діяльності суспільства щодо зниження загроз знищення цивілізації.

Базуючись на цій ідеології у 1983 році Організація Об'єднаних Націй (далі – ООН) створила Всесвітню комісію з навколишнього середовища і розвитку (далі – КНСР), яка піднесла питання сталого розвитку на глобальний

рівень. Метою діяльності КНСР стало забезпечення економічного розвитку, безпечного для навколишнього середовища. [97]

За результатами тривалої роботи у 1987 році було опубліковано перший Звіт КНСР «Наше спільне майбутнє», підготовлений під керівництвом Г.Х. Брутланда, більш відомий як «Доповідь Брутланда». Ця доповідь містила у собі обґрунтовані попередження щодо необхідності зміни способу життя і діяльності людства задля запобігання подальшому погіршенню стану природного середовища. Саме у Звіті КНСР вперше було надано визначення поняття «сталий розвиток», яке сьогодні широко застосовується у світі, а саме - «розвиток суспільства, який задовольняє потреби нинішніх поколінь і не ставить під загрозу можливості наступних поколінь задовольняти свої потреби» (*переклад автора*) [98].

Публікація зазначеного Звіту та подальша робота КНСР створила підґрунтя для проведення у червні 1992 року в Ріо-де-Жанейро (Бразилія), Конференції ООН, відомої як Саміт Землі. Зважаючи на катастрофічну глобальну екологічну ситуацію, на цій конференції було прийнято історичне рішення про зміну курсу розвитку усього світового співтовариства. Глави урядів і лідери 179 країн, що взяли участь у Саміті Землі, обговорили та прийняли програму «Порядок денний на XXI століття». Зазначена програма містила концепцію сталого розвитку та шляхи й механізми її запровадження у всьому світі.

Після цієї конференції Генеральною Асамблеєю ООН було створено Комісію зі сталого розвитку ООН, яка розробила та у 1996 році опублікувала індикатори сталого розвитку.

Нова концепція сталого розвитку системно поєднала три головні компоненти розвитку суспільства: економічну, екологічну і соціальну.

Економічна складова характеризується темпами економічного зростання, інвестиціями та інноваціями тощо; екологічна - застосуванням екологічно безпечних, енерго- і ресурсозберігаючих технологій, що забезпечують оптимальне використання обмежених природних ресурсів. Соціальна складова

характеризується рівнем та якістю життя населення, залученням суспільства до розроблення та реалізації політики розвитку країн та територій (інклюзивністю).

Концепція сталого розвитку сформувала нову парадигму щодо визначення цих складових, особливо екологічної та соціальної складових. Як наголосив М.М. Моїсеєв: «Технічний розвиток абсолютно необхідний, але його недостатньо: іншою повинна стати цивілізація, іншим - духовний світ людини, його потреби, його ментальність» (*переклад автора*) [44, с.70]. З екологічної точки зору, сталий розвиток має забезпечувати цілісність та поєднання біологічних і фізичних природних систем, включаючи створене людиною середовище. Соціальна складова орієнтована на людський розвиток та збереження сталості суспільної і культурної систем, на зменшення кількості конфліктів у суспільстві. Людина має стати не об'єктом, а суб'єктом розвитку. Важливе значення у забезпеченні цих умов відіграє справедливий розподіл благ між людьми. Отже, важливим і складним завданням сталого розвитку є забезпечення рівноваги між цими трьома складовими.

Після конференції в Ріо-де-Жанейро спостерігалися певні спроби подолати кризові явища, базуючись на Концепції сталого розвитку. Водночас, досягти рівноваги між економічним ростом, соціальними потребами та навколишнім природним середовищем не вдалося.

Академік М. Моїсеєв надав таку характеристику Саміту Землі: «Це був важливий крок до загального перегляду основ нашої цивілізації, до народження майбутньої загальнопланетарної стратегії розвитку. І на нього чекала вся наукова громадськість, всі ті, хто займався енвайроментальними проблемами» (*переклад автора*) [44, с.68].

Починаючи з 2000 року міжнародна спільнота наполегливо працює над реалізацією Стратегії сталого розвитку на глобальному рівні. Підвалини до імплементації нових принципів та підходів до формування національних стратегій розвитку було закладено у «Декларації тисячоліття Організації Об'єднаних Націй», схваленої у Нью-Йорку на Саміті тисячоліття 189 країнами

– членами ООН. Зазначений документ був спрямований на підвищення якості життя населення в цілому на планеті Земля та збереження навколишнього середовища у всьому світі. Перш за все, у ньому планувалося зосередити зусилля на економіках, що розвиваються, та на найбільш проблемних на той час напрямках, які було окреслено у так званих Цілях розвитку тисячоліття (далі – ЦРТ) [9, 51]. На той час було визначено 8 таких цілей: подолання бідності; забезпечення якісної освіти впродовж життя; забезпечення гендерної рівності; зменшення дитячої смертності; поліпшення здоров'я матерів; обмеження поширення ВІЛ-інфекції / СНІДу, малярії та інших захворювань; сталий розвиток довкілля; глобальне партнерство для розвитку. Згадані цілі передбачали реалізацію 21 задачі, для кожної з яких було встановлено відповідні індикатори для світу в цілому. У 2015 році цю програму було завершено.

В реалізації цієї програми з досягнення Цілей розвитку тисячоліття активну участь взяла й Україна. За даними Національної доповіді «Цілі розвитку тисячоліття. Україна 2000 – 2015» наша країна внесла суттєвий вклад у реалізацію глобальної стратегії сталого розвитку за більшістю ЦРТ [68]. Так, було перевищено заплановані показники щодо забезпечення якісної освіти, зокрема, зросла кількість шкіл підключених до Інтернету; рівень смертності дітей віком до 5 років зменшився на чверть; утрічі було зменшено кількість абортів; число померлих від туберкульозу зменшилась вдвічі. Отже, в Україні спостерігалася позитивна динаміка щодо досягнення більшості ЦРТ. Проте, деякі задачі залишилися невирішеними, зокрема: майже не змінилася на краще ситуація із гендерною рівністю; не зазнав позитивних змін показник частки сільського населення, яке має доступ до централізованого водопостачання; не вдалося подолати бідність [68]. Останній показник навіть суттєво погіршився у порівнянні з попередніми роками внаслідок ускладнення політичної та фінансово-економічної ситуації, різкого та значного послаблення курсу національної валюти, зменшення зайнятості населення тощо.

Особливої уваги вимагала Ціль 8 «Глобальне партнерство для розвитку», яка містила завдання, що передбачали створення механізмів реалізації усіх інших ЦРТ й була важливою для формування державної політики сприяння сталому розвитку.

На той час майже єдиним механізмом у досягненні ЦРТ було визначено офіційну допомогу в цілях розвитку (далі – ОДР), що передбачає «...виконання розвиненими країнами своїх міжнародних зобов'язань з пільгового виділення фінансових та технічних ресурсів для підтримки зусиль країн, що розвиваються, у сфері сталого розвитку, включаючи досягнення ЦРТ» [52]. Основними компонентами ОДР було визначено «двосторонню та багатосторонню підтримку проєктів та програм у сфері розвитку». Зазначена підтримка надавалася економічно розвинутими країнами для економік, що розвиваються, у різних формах та різними засобами: як в рамках проєктів донорської підтримки окремих країн, так і за проєктами технічної допомоги міжнародних організацій; як шляхом реалізації окремих важливих для реалізації ЦРТ проєктів, так і шляхом сприяння розвитку інституційної спроможності країн у певних сферах. Так, наприклад, за даними Комісії зі сталого розвитку ООН, ОДР у 2014 році склала 135,2 млрд. дол. США [52], а у 2015 році – 131,6 млрд. дол. США, що в реальному вираженні (з урахуванням інфляції та підвищення курсу долара в 2015 році) на 6,9 відсотків вище, ніж в 2014 році [65]. Країнами які виконали свої зобов'язання за ЦРТ у повному обсязі були: Данія, Люксембург, Норвегія, Об'єднане Королівство Велика Британія й Північна Ірландія та Швеція.

Проте, як влучно підкреслила у своєму дослідженні Т.В. Кожухова, ОДР «може зробити значний внесок у задоволення потреб фінансування сталого розвитку: необхідним є не тільки збільшення обсягів допомоги, але й виконання зобов'язань розвинутих країн щодо надання ОДР на встановленому рівні в розмірі 0,7 % від валового національного доходу, що, як і раніше, має першорядне значення» [25, с.25].

Програма реалізації ЦРТ мала значний успіх. По її завершенню постало питання щодо розроблення нових більш глобальних цілей подальшого розвитку світу.

Документом, який визначив нові орієнтири у розвитку людства, стала нова глобальна стратегія «Перетворення нашого світу: порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року» [55], яка була схвалена у вересні 2015 року в Нью-Йорку на Саміті ООН. У цій стратегії визначено нові амбіційні 17 Цілей сталого розвитку та 169 завдань, які мають бути вирішені на їх виконання. Новий перелік цілей охоплює широкий спектр питань, які відносяться до економічної, екологічної та соціальної сфер життя. Головним завданням ЦСР було визначено «...перетворення світу з метою задоволення потреб людини та вимог щодо економічного перетворення та одночасно спрямоване на захист природного середовища, забезпечення миру та реалізацію прав людини» [66]. ЦСР на наступні 15 років були спрямовані на: викоренення бідності; ліквідацію голоду; гарне здоров'я; забезпечення якісної освіти; гендерної рівності; доступ всіх до чистої води та належних санітарних умов; розширення використання відновлювальної енергії; створення умов для гідної праці та економічного зростання; розвиток інновацій та інфраструктури; зменшення нерівності; сталий розвиток міст та спільнот; відповідальне споживання; боротьбу зі зміною клімату; збереження морських екосистем; збереження екосистем суші; мир та справедливість; партнерство заради стійкого розвитку [55].

Оскільки ЦСР охоплюють велику кількість комплексних та складних у реалізації питань – вони потребують запровадження серйозних механізмів для їх досягнення. З огляду на це, при формуванні нових ЦСР особливу увагу приділено механізмам їх реалізації (фінансовим, інституційним, правовим тощо) (табл. 1.1) [43, с.49].

Основні такі механізми зосереджено в рамках Цілі 17 «Зміцнювати засоби досягнення сталого розвитку й активізувати роботу механізмів Глобального партнерства в інтересах сталого розвитку», яка повністю присвячена механізмам реалізації ЦСР. Зазначена ЦСР фактично «виросла» з ЦРТ 8, але на

відміну від неї вона є більш комплексною та групує пропоновані механізми за такими сферами, як фінанси, технології, інформаційне забезпечення та багатосторонні партнерства. [39, с.127]

Водночас, механізми реалізації ЦСР не обмежуються лише тими, що передбачені ЦСР 17. Майже кожна з інших цілей також містить певні особливі, притаманні лише цій цілі механізми її досягнення. Зазначене, з одного боку, полегшує адаптування ЦСР до національних стратегій розвитку, з іншого – ставить складні завдання перед національними урядами щодо розроблення / адаптації механізмів досягнення ЦСР та імплементації їх у національне законодавство.

Таблиця 1.1

Механізми реалізації ЦСР

Цілі сталого розвитку	Передбачені в ЦСР механізми їх реалізації
Ціль 1. Покінчити з бідністю в усіх її формах в усьому світі	<p>1.a Забезпечити мобілізацію значних ресурсів із найрізноманітніших джерел, в тому числі на основі активізації співпраці з метою розвитку</p> <p>1.b Створити на національному, регіональному та міжнародному рівнях надійні стратегічні механізми</p>
Ціль 2. Покінчити з голодом, забезпечити продовольчу безпеку і поліпшення харчування та сприяти сталому розвитку сільського господарства	<p>2.a Збільшити інвестування, в тому числі за допомогою активізації міжнародного співробітництва</p> <p>2.b Усувати і припиняти введення торгових обмежень і виникнення спотворень на світових ринках сільськогосподарської продукції</p> <p>2.c Вжити заходів для забезпечення належного функціонування ринків продовольчих товарів та продукції їх переробки</p>
Ціль 3. Забезпечити здоровий спосіб життя і сприяти добробуту для всіх в будь-якому віці	<p>3.a Активізувати при необхідності здійснення Рамкової конвенції Всесвітньої організації охорони здоров'я із боротьби проти тютюну в усіх країнах</p> <p>3.b Сприяти дослідженням і розробкам вакцин і лікарських препаратів для лікування інфекційних і неінфекційних хвороб, які в першу чергу стосуються країни, що розвиваються, забезпечувати доступність недорогих основних лікарських засобів і вакцин</p> <p>3.c Істотно збільшити фінансування охорони здоров'я та набір, розвиток, професійну підготовку та утримання медичних кадрів в країнах, що розвиваються, особливо в найменш розвинених країнах і малих острівних державах</p> <p>3.d Нарощувати потенціал всіх країн, особливо країн, що розвиваються, в області раннього попередження, зниження ризиків і регулювання національних і глобальних ризиків для здоров'я</p>

Продовження таблиці 1.1

<p>Ціль 4. Забезпечити всеохоплюючу і справедливу якісну освіту та заохочувати можливості навчання протягом усього життя для всіх</p>	<p>4.a Створювати та вдосконалювати навчальні заклади 4.b До 2020 року значно збільшити в усьому світі кількість стипендій, наданих країнам, що розвиваються, особливо найменш розвиненим країнам, малим острівним державам, що розвиваються, і африканським країнам, для здобуття вищої освіти 4.c До 2030 року значно збільшити число кваліфікованих вчителів</p>
<p>Ціль 5. Домогтися гендерної рівності та розширити права і можливості всіх жінок і дівчаток</p>	<p>5.a Провести реформи з метою надання жінкам рівних прав на економічні ресурси, а також доступу до володіння і розпорядження землею та іншими формами власності, фінансових послуг, успадкованого майна і природних ресурсів відповідно до національних законів 5.b Активніше використовувати високоефективні технології 5.c Приймати і вдосконалювати розумні стратегії і обов'язкові для дотримання закони з метою заохочення гендерної рівності та розширення прав і можливостей всіх жінок і дівчаток на всіх рівнях</p>
<p>Ціль 6. Забезпечити наявність і раціональне використання водних ресурсів і санітарії для всіх</p>	<p>6.a До 2030 року розширити міжнародне співробітництво і підтримку в справі зміцнення потенціалу країн, що розвиваються в здійсненні діяльності та програм в галузі водопостачання та санітарії, включаючи збір поверхневого стоку, опріснення води, підвищення ефективності водокористування, очищення стічних вод і застосування технологій рециркуляції і повторного використання 6.b Підтримувати і зміцнювати участь місцевих громад у поліпшенні водного господарства та санітарії</p>
<p>Ціль 7. Забезпечити загальний доступ до недорогого, надійного, стійкого і сучасного енергопостачання</p>	<p>7.a До 2030 року активізувати міжнародне співробітництво в цілях полегшення доступу до науково-технічної діяльності в області екологічно чистої енергетики 7.b До 2030 року розширити інфраструктуру і модернізувати технології для сучасного та сталого енергопостачання всіх в країнах, що розвиваються країнах</p>
<p>Ціль 8. Сприяти неухильному, всеохоплюючому та сталому економічному зростанню, повній і продуктивній зайнятості та гідній праці для всіх</p>	<p>8.a Збільшити надання в рамках ініціативи «Допомога в торгівлі» підтримки країн, що розвиваються 8.b До 2020 року розробити і ввести в дію глобальну стратегію забезпечення зайнятості молоді та здійснити Глобальний пакт про робочі місця Міжнародної організації праці</p>
<p>Ціль 9. Створити гнучку інфраструктуру, сприяти всеосяжній і стійкій індустріалізації і заохочувати інновації</p>	<p>9.a Сприяти розвитку екологічно сталої і стійкої інфраструктури в країнах, що розвиваються за рахунок збільшення фінансової, технологічної та технічної підтримки 9.b Підтримувати розробки, дослідження та інновації в сфері вітчизняних технологій в країнах, що розвиваються 9.c Істотно розширити доступ до інформаційно-комунікаційних технологій і прагнути до забезпечення загального та недорогого доступу до Інтернету в найменш розвинених країнах до 2020 року</p>

Продовження таблиці 1.1

<p>Ціль 10. Зменшити нерівність всередині країн і між ними</p>	<p>10.a Забезпечити впровадження принципу особливого і диференційованого режиму для країн, що розвиваються, особливо найменш розвинутих країн, відповідно до угод Світової організації торгівлі</p> <p>10.b Заохочувати виділення офіційної допомоги з метою розвитку і фінансові потоки, в тому числі прямі іноземні інвестиції, у країни які найбільш цього потребують</p> <p>10.c До 2030 року скоротити операційні витрати, пов'язані з грошовими переказами, здійснюваними мігрантами, до менше 3 відсотків від суми переказу і ліквідувати канали грошових переказів, у яких ці витрати перевищують 5 відсотків</p>
<p>Ціль 11. Зробити міста і населені пункти відкритими, безпечними, життєздатними і стійкими</p>	<p>11.a Підтримувати позитивні економічні, соціальні та екологічні зв'язки між міськими, приміськими і сільськими районами на основі підвищення якості планування національного і регіонального розвитку</p> <p>11.b До 2020 року значно збільшити кількість міст і населених пунктів, що прийняли та впровадили заходи з метою підвищення ефективності використання ресурсів, пом'якшення наслідків зміни клімату та адаптацію до таких зміни</p> <p>11.c Підтримати найменш розвинені країни, в тому числі шляхом надання фінансової і технічної допомоги, в будівництві екологічно стійких і міцних будівель з використанням місцевих матеріалів</p>
<p>Ціль 12. Забезпечити стійкі моделі споживання і виробництва</p>	<p>12.a Надавати країнам, що розвиваються допомогу в нарощуванні їх науково технічного потенціалу</p> <p>12.b Розробляти і впроваджувати інструменти моніторингу впливу сталого розвитку на сталий туризм</p> <p>12.c Раціоналізувати неефективні субсидії на використання викопних видів палива шляхом усунення відповідних ринкових перешкод</p>
<p>Ціль 13. Вжити термінових заходів із боротьби зі зміною клімату та її наслідками</p>	<p>13.a Виконати зобов'язання взяті учасниками Рамкової конвенції Організації Об'єднаних Націй про зміну клімату, щодо спільної мобілізації коштів у сумі 100 млрд. дол. США з метою задоволення потреб країн, що розвиваються згідно з заходами для пом'якшення наслідків зміни клімату</p> <p>13.b Сприяти створенню у країнах, що розвиваються, механізмів щодо зміцнення можливостей планування і управління, пов'язаних зі зміною клімату</p>
<p>Ціль 14. Зберігати і раціонально використовувати океани, моря і морські ресурси в інтересах сталого розвитку</p>	<p>14.a Збільшити обсяг наукових знань, розширити наукові дослідження і забезпечити передачу морських технологій, щоб поліпшити екологічний стан океанського середовища</p> <p>14.b Забезпечити доступ дрібних господарств, що займаються кустарним рибним промислом, до морських ресурсів та ринків</p> <p>14.c Поліпшити роботу по збереженню і раціональному використанню океанів і їх ресурсів шляхом дотримання норм міжнародного права</p>

Продовження таблиці 1.1

<p>Ціль 15. Зберігати і відновлювати екосистеми суші і сприяти їх раціональному використанню, раціонально розпоряджатися лісами, боротися з опустелюванням, зупинити і повернути назад процес деградації земель і зупинити процес втрати біорізноманіття</p>	<p>15.a Мобілізувати і значно збільшити фінансові ресурси з усіх джерел з метою збереження і раціонального використання біологічного різноманіття і екосистем</p> <p>15.b Мобілізувати значні ресурси з усіх джерел і на всіх рівнях для фінансування раціонального лісокористування</p> <p>15.c Активізувати глобальні зусилля по боротьбі з браконьєрством і контрабандною торгівлею охоронюваними видами</p>
<p>Ціль 16. Сприяти створенню мирних і вільних від соціальних бар'єрів суспільств в інтересах сталого розвитку, забезпечувати доступ до правосуддя для всіх і створювати ефективні, підзвітні та засновані на широкій участі установи на всіх рівнях</p>	<p>16.a Зміцнити відповідні національні установи, в тому числі завдяки міжнародному співробітництву, з метою нарощування на всіх рівнях – зокрема в країнах, що розвиваються – потенціалу в справі запобігання насильству та боротьби з тероризмом і злочинністю</p> <p>16.b Заохочувати і впроваджувати в життя недискримінаційні закони і політику в інтересах сталого розвитку</p>
<p>Ціль 17. Зміцнювати засоби досягнення сталого розвитку й активізувати роботу механізмів Глобального партнерства в інтересах сталого розвитку</p>	<p>17.1 Посилити мобілізацію ресурсів з внутрішніх джерел</p> <p>17.2 Забезпечити, щоб розвинені країни повністю виконали свої зобов'язання з надання офіційної допомоги з метою розвитку (ОДР)</p> <p>17.3 Мобілізувати додаткові фінансові ресурси з найрізноманітніших джерел для країн, що розвиваються</p> <p>17.4 Надавати допомогу країнам, що розвиваються, у досягненні прийняттого рівня заборгованості у довгостроковій перспективі</p> <p>17.5 Прийняти і застосовувати режими заохочення інвестицій в інтересах найменш розвинених країн</p> <p>17.6 Розширювати співпрацю по лінії Північ-Південь і Південь-Південь, а також тристороннє регіональне і міжнародне співробітництва в областях науки, техніки та інновацій</p> <p>17.7 Сприяти розробці, передачі, розповсюдженню та освоєнню екологічно безпечних технологій</p> <p>17.8 Забезпечити до 2017 року повномасштабне функціонування банку технологій і механізму розвитку науки</p> <p>17.9 Посилити міжнародну підтримку ефективного і цілеспрямованого нарощування потенціалу країн, що розвиваються для сприяння реалізації національних планів досягнення всіх цілей в галузі сталого розвитку</p>

Продовження таблиці 1.1

	<p>17.10 Заохочувати універсальну, засновану на правилах, відкриту, недискримінаційну і справедливу багатосторонню торговельну систему в рамках Світової організації торгівлі</p> <p>17.11 Значно збільшити обсяги експорту з країн, що розвиваються</p> <p>17.12 Забезпечити своєчасне надання всім найменш розвинутим країнам на довгостроковій основі безмитного і безквотного доступу на ринки відповідно до рішень Світової організації торгівлі</p> <p>17.13 Підвищити глобальну макроекономічну стабільність</p> <p>17.14 Зробити більш послідовну політику щодо забезпечення сталого розвитку</p> <p>17.15 Поважати наявний у кожній країні простір для стратегічного маневру</p> <p>17.16 Зміцнювати Глобальне партнерство в інтересах сталого розвитку, доповнюване партнерствами за участі багатьох зацікавлених сторін, які мобілізують і поширюють знання, досвід, технології та фінансові ресурси</p> <p>17.17 Стимулювати і заохочувати ефективне партнерство між державними організаціями, між державним і приватним секторами і між організаціями громадянського суспільства, спираючись на досвід і стратегії використання ресурсів партнерів</p> <p>17.18 До 2020 року посилити підтримку з метою нарощування потенціалу країн, що розвиваються</p> <p>17.19 До 2030 року, спираючись на існуючі ініціативи, розробити засоби оцінювання рівня прогресу в галузі сталого розвитку</p>
--	--

Джерело: складено автором за інформацією [55]

Як можна побачити з табл. 1.1, фінансові механізми займають значну роль у досягненні майже всіх ЦСР, Важливість їх запровадження визначається майже у кожній ЦСР. Наприклад: ЦСР 2 передбачає залучення інвестицій у розвиток інфраструктури села, наукові дослідження та розвиток технологій з метою покращення врожайності; ЦСР 3 наголошує на необхідності збільшення фінансування охорони здоров'я, сприяння у залученні фінансових ресурсів для розвитку та підготовки медичних кадрів у країнах, що розвиваються; ЦСР 17 вимагає мобілізувати виділення додаткового фінансування країнам, що розвиваються, із різноманітних джерел.

ОДР була майже єдиним фінансовим механізмом у досягненні ЦРТ. У реалізації ЦСР вона також займає важливе місце та лишається одним з

найбільших джерел зовнішнього фінансування для найменш розвинутих країн. Динаміка чистих джерел ОДР за 2016 – 2018 роки наведена на рис. 1.1.

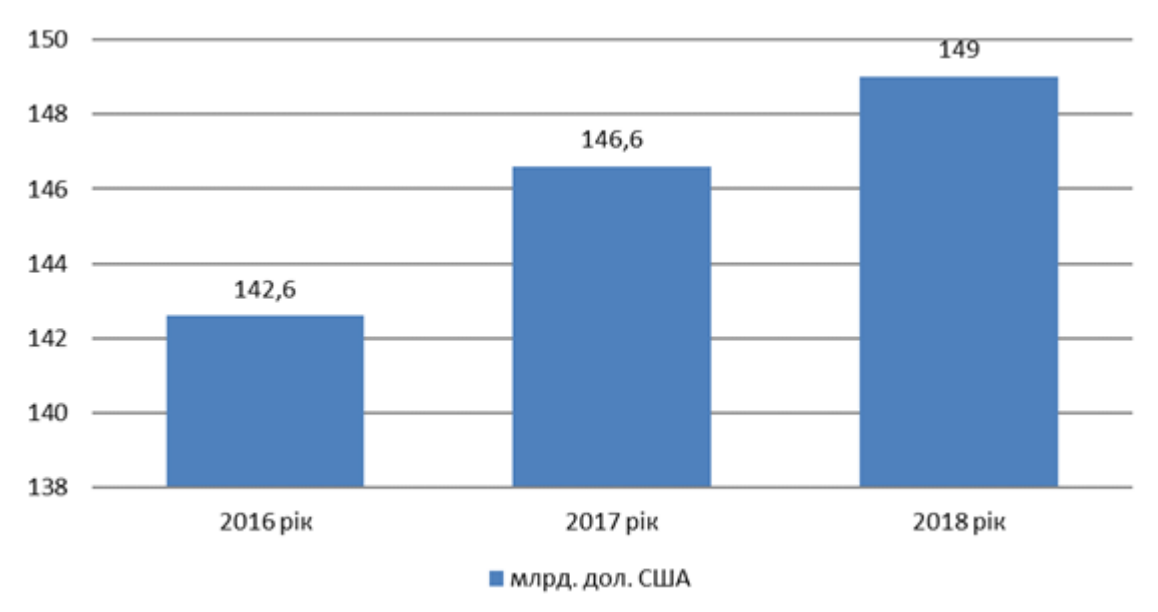


Рис. 1.1. Чистий обсяг ОДР, млрд. дол. США

Джерело: складено авторами на основі [13-15]

Компонентами чистих джерел ОДР є:

- двосторонні проекти, програми технічного співробітництва в цілях розвитку;
- чисті субсидії на полегшення боргового навантаження;
- багатостороння ОДР;
- гуманітарна допомога;
- витрати на біженців у країнах-донорах. [15]

За даними ООН у 2018 році чистий обсяг ОДР скоротився і склав 149 млрд. дол. США, що у реальному вираженні на 2,7 відсотків менше, ніж у 2017 році. У той же час, показник такого компоненту ОДР, як «двосторонні проекти, програми технічне співробітництво в цілях розвитку» виріс у реальному вираженні на 1,3 відсотка відносно 2017 року і займає більше половини від сукупного чистого обсягу ОДР у 2018 році. [15]

Останнім часом, не дивлячись на взяті країнами-донорами зобов'язання щодо збільшення фінансування розвитку, обсяги ОДР у реальному вираженні зменшуються (у 2017 році - на 0,6 % по відношенню до 2016 року та у 2018 році - на 2,7 % по відношенню до 2017 року [13, 14]) (рис. 1.1). Така тенденція, відповідно до звітів ООН, пояснюється зменшенням витрат країн-донорів у зв'язку з прийомом біженців.

Зауважимо, що досягнення ЦСР вимагає масштабного фінансування – адже необхідною умовою досягнення майже всіх цілей є розбудова відповідної інфраструктури (як інфраструктури життєзабезпечення, так і соціальної інфраструктури). Забезпечити створення цієї інфраструктури лише за рахунок бюджетних коштів та ОДР не є можливим – щорічно для цього необхідно вкладати сотні мільярдів доларів. З огляду на зазначене, реалізація нової глобальної Стратегії сталого розвитку є неможливим без залучення приватного бізнесу: його фінансових ресурсів, компетенцій, інституційної спроможності [42, с.229]. Й ця обставина була визнана на Саміті ООН, де ухвалювалися ЦСР. Не випадково, сьогодні посилена увага приділяється реалізації ЦСР 17 щодо активного розвитку глобального партнерства в інтересах сталого розвитку.

Важливу роль у досягненні ЦСР грає моніторинг, який має відслідковувати прогрес країн світу у досягненні ЦСР, своєчасно виявляти проблеми у цій сфері та планувати заходи, що дадуть змогу їх розв'язати. Зважаючи на це, у 2017 році Генеральною Асамблеєю ООН схвалена Резолюція щодо роботи Статистичної комісії, пов'язаної з діяльністю щодо реалізації Порядку денного в сфері сталого розвитку на період до 2030 року [56].

На сьогодні ця Статистична комісія затвердила Глобальне середовище індикаторів (далі – ГСІ), до якого увійшли 232 глобальних індикатори, розроблені Міжсекторальною агенцією та Експертною групою по Індикаторам ЦСР (Inter-agency and Expert Group on SDG Indicators [84]). Цю систему індикаторів було затверджено для моніторингу за досягненням ЦСР на глобальному рівні.

Крім того, зазначеною Резолюцією була запроваджена практика щорічних доповідей Генерального секретаря ООН щодо реалізації ЦСР та проведення щорічних Політичних форумів високого рівня щодо сталого розвитку.

Зауважимо, що включені до ГСІ показники в основному призначені для здійснення обзору прогресу у досягненні ЦСР на глобальному рівні, але формування цих показників має здійснюватися, базуючись на даних окремих країн. Останні мають бути співставними між собою та стандартизованими, а також достовірними. В іншому випадку ООН отримає викривлений аналіз ситуації щодо досягнення ЦСР, що, у свою чергу, призведе до схвалення необґрунтованих та неефективних управлінських рішень.

Водночас, як застосування показників, що входять до складу ГСІ, так і додержання інших рекомендацій ООН, не є обов'язком для національних урядів. Приєднання до цих ініціатив здійснюється національними урядами на добровільних засадах. Крім того, далеко не всі країни готові до збору інформації щодо таких показників. Для цього існують різні причини, як об'єктивні, так і суб'єктивні: відсутність джерел інформації для її збору у форматі ГСІ, складності у трансформації системи звітності в країнах, низький інституційний потенціал статистичних органів та органів державного й місцевого управління, відсутність необхідних фінансових ресурсів для забезпечення збору відповідних даних тощо.

Так, відповідно до Звіту ООН щодо ЦСР за 2018 рік, здійснена Статистичним управлінням ООН оцінка потенціалу 6 країн (трьох з Африки, трьох – з Азії) довела, що їх статистичні офіси мають дані лише по 40 глобальним показникам ООН, данні ще по 47 показникам вважаються цими статистичними офісами легкодоступними (тобто вони розуміють, які джерела інформації мають використовуватися для їх збору). Щодо інших показників поки що немає розуміння – яким чином може бути налагоджено їх збір [14].

За твердженням ООН одним з основних джерел дезагрегованих даних, які необхідні для розробки, здійснення та моніторингу політики й програм в сфері розвитку, є перепис населення та житлового фонду. У Доповіді Генерального

Секретаря ООН на сесії від 8 травня 2019 року зазначено, що у період 2008 – 2017 років 89% країн або територій провели перепис населення та житлового фонду щонайменше один раз [62].

Зазначене свідчить про те, що визначення національних індикаторів досягнення ЦСР є складним завданням для багатьох країн світу, особливо країн економік, що розвиваються.

Підсумовуючи наведене слід зазначити, що розуміння принципів, на яких мають бути побудовані механізми реалізації ЦСР, є дуже важливим для України, яка не має належного досвіду стимулювання сталого розвитку. Нашій країні вдалося досягти певного успіху у досягненні ЦРТ й без належної уваги до ЦРТ 8 та передбачених нею механізмів. Водночас, тоді це не мало такого впливу на досягнення результатів ЦРТ з огляду на таке.

По-перше, ЦРТ були набагато легші у досягненні в Україні з огляду на стартові позиції нашої країни. ЦСР є набагато складнішим завданням, особливо зважаючи на поточну фінансово-економічну ситуацію в Україні.

По-друге, досягнення ЦСР є комплексним складним завданням, яке потребує системного підходу та наявності стимулюючих механізмів, спрямованих на підвищення ефективності використання бюджетних коштів та коштів, що отримує країна в рамках міжнародної технічної допомоги на цілі розвитку, а також для створення сприятливих умов щодо залучення приватного бізнесу для вирішення відповідних завдань.

1.2. Зарубіжний досвід розроблення та реалізації національних та місцевих стратегій сталого розвитку

Теоретичні і практичні питання забезпечення сталого розвитку досліджені у працях таких науковців: М. Скрипниченко [22, 58, 69], В. Сіденко [22, 58], І. Чугунова [5, 22, 70-72, 77-80], І. Лукьяненко [33-35, 57, 85], І. Запатріной [17-21, 105], З. Бурик [2, 3] та інших.

Протягом останніх років більшість країн світу працюють над адаптацією своїх національних Цілей сталого розвитку до глобальних ЦСР. Багато з них вже взяли на себе зобов'язання розробити національні стратегії відповідно до глобальної стратегії сталого розвитку, як основу для досягнення ЦСР.

За інформацією, наведеної у дослідженні проф. І. Запатріної [21], існує багато прикладів розроблення подібних стратегій задовго до «формального схвалення ЦСР Генеральною Асамблеєю ООН у 2015 році. Так, наприклад, Парламент Угорщини схвалив нову Національну рамкову стратегію сталого розвитку на 2012—2024 роки ще в березні 2013 року. У грудні 2013 року нову стратегію сталого розвитку до 2050 року під назвою «Фінляндія — якою ми хочемо її бачити до 2050 року — Суспільні зобов'язання із сталого розвитку» схвалила Фінляндія. У лютому 2015 року була схвалена нова «Стратегія екологічного переходу до сталого розвитку на 2015—2020 роки» у Франції. На початку 2016 року нова стратегія сталого розвитку була схвалена у Швейцарії. У тому ж році Нідерланди визначили та опублікували свої національні цілі, спрямовані на покращення навколишнього середовища в контексті ЦСР».

Стратегіями, схваленими цими країнами, затверджено пріоритети щодо досягнення національних Цілей сталого розвитку, що були визначені з урахуванням глобальних ЦСР, а також запроваджено інституційні та фінансові механізми щодо їх реалізації.

Наявність таких стратегій є важливим з огляду на необхідність організації системної та скоординованої праці публічної влади, бізнесу та суспільства у напрямку забезпечення сталого економічного зростання та покращення на цій основі стану навколишнього середовища й підвищення якості життя людей. Поряд з іншим, такі стратегічні документи забезпечують стійкість системи державного управління та закладають основу для прогнозування майбутнього.

Як було зазначено вище, глобальні ЦСР визначають пріоритети соціально-економічного розвитку для всієї світової спільноти в цілому на найближчі 15 років. Результати реалізації глобальної стратегії сталого розвитку оцінюватимуться за середньозваженими показниками, базуючись на аналізі

досягнень усіх країн світу. У свою чергу, кожна країна має свої, притаманні лише їй стартові показники щодо глобальних ЦСР. Ці показники іноді дуже суттєво відрізняються між собою для країн з різним рівнем економічного розвитку. Значна різниця існує й у потенціалі країн (економічному, інституційному, фінансовому тощо) щодо досягнення глобальних ЦСР. З огляду на це, національні індикатори ЦСР можуть суттєво відрізнятись від глобальних ЦСР.

Відповідно, різні країни мають вирішувати різні завдання для розв'язання існуючих проблем в зазначеній сфері. Відрізнятись буде й пріоритетність вирішення тих чи інших завдань у рамках кожної із ЦСР для різних країн та територій. Всі ці питання, а також можливості щодо виконання тією чи іншою країною взятих на себе зобов'язань щодо досягнення національних ЦСР до 2030 року, мають бути відображені у довгострокових національних стратегіях соціально-економічного розвитку та, відповідно, у галузевих стратегіях.

Такі стратегії дадуть змогу національним урядам мобілізувати наявні у них ресурси задля досягнення ЦСР. Крім того, наявність подібних стратегій забезпечить основу для оптимального спрямування відповідним країнам технічної та іншої допомоги з боку ООН та міжнародних фінансових організацій (далі – МФО). Адже у цьому випадку як ООН, так і МФО розумітимуть, які цілі поставлені країною для забезпечення сталого розвитку, якою мірою вони відповідають глобальним ЦСР, які проблеми є найбільш критичними для досягненні національних ЦСР та підтримка виконання яких завдань є найбільш затребуваною. Зазначене дозволить цим міжнародним інституціям ретельно спланувати свої дії щодо залучення необхідної допомоги таким країнам, базуючись на розумінні, наскільки реалістичними та такими, що відповідають принципам сталого розвитку й глобальним ЦСР, є національні стратегії та завдання, які мають бути здійснені для їх реалізації, а також які саме проблеми не можуть бути розв'язані цими країнами самостійно без інтелектуальної та фінансової допомоги з боку ООН та/або міжнародних фінансових організацій.

У цьому контексті актуальним є забезпечення перегляду (розробки) національних стратегічних документів на принципах та за ідеологією Порядку денного — 2030, визначення в них національних пріоритетів у відповідності до єдиної, зрозумілої всьому світу системи координат.

На думку проф. І. Запатріної, такі стратегічні документи на рівні країни (міста) мають дати відповіді бізнесу, населенню та світовій спільноті на такі питання [105]: «наскільки далеко та чи інша країна (територія) сьогодні перебуває від досягнення ЦСР (виходячи із середньозважених показників досягнення відповідних індикаторів); які цільові показники планується досягти за кожним із завдань у рамках сімнадцяти ЦСР до 2030 року і поетапно; яка інфраструктура є критичною для досягнення кожної із ЦСР; де й в чому публічна влада потребує допомоги бізнесу для досягнення цільових показників з тієї чи іншої ЦСР до 2030 року; чи планується державою (місцевою владою) надання сприяння в залученні бізнесу до досягнення певних завдань у рамках ЦСР».

Важливу роль в досягненні ЦСР повинні відігравати й міста, які у багатьох країнах формують та проводять самостійну політику щодо розвитку своєї території й мають для цього певний потенціал.

За даними Європейського банку реконструкції та розвитку (далі – ЄБРР) всі міста використовують більше 70 відсотків загальної світової енергії та виробляють біля 80 відсотків викидів парникових газів [95]. Тому до глобальних Цілей сталого розвитку як одна з важливих була включена ЦСР 11 «Сталий розвиток міст і громад». Для досягнення цієї цілі, зокрема, передбачено виконання таких завдань, як: розробка і реалізація стратегій місцевого розвитку, спрямованих на економічне зростання, створення робочих місць, розвиток туризму, рекреації, місцевої культури і виробництво місцевої продукції; забезпечення доступності житла для всіх, збереження культурної і природної спадщини, зменшення негативного впливу забруднюючих речовин.

Аналіз зарубіжного досвіду доводить, що навіть в умовах відсутності національних стратегій сталого розвитку, міста розробляють власні стратегії

сталого розвитку та за результатами їх реалізації забезпечують поліпшення якості життя своїх мешканців, а також стану навколишнього середовища, створюють сприятливі умови для розвитку підприємництва на своїх територіях. Зокрема, значного успіху щодо розвитку на умовах сталості та розумності вже досягли такі міста як Сінгапур (що одночасно є й країною), Лондон, Барселона, Амстердам, Берген.

Створення сталого та розумного міста починається з планування, основною складовою якого є визначення цілей та завдань щодо їх реалізації. Тому необхідною передумовою створення розумного міста є розробка стратегії сталого розвитку та індикаторів оцінки поставлених завдань, які відповідають національним ЦСР, а у разі їх відсутності – глобальним ЦСР.

Не менш важливою умовою забезпечення сталого розвитку є організація дієвого контролю та моніторингу за реалізацією стратегій, як національних й галузевих, так і міських, щодо досягнення внаслідок їх реалізації цільових індикаторів цих стратегічних документів.

Як вже було зазначено у першому параграфі цього розділу, визначення національних індикаторів досягнення ЦСР та, відповідно, цільових індикаторів документів стратегічної спрямованості на державному та місцевому рівні, є складним завданням для багатьох країн світу, особливо країн економік, що розвиваються. У той же час, без визначення таких показників, а також налагодження системи збору інформації щодо їх досягнення, неможливо оцінити ефективність національних планів/стратегій сталого розвитку та їх вплив на досягнення ЦСР. Тому на думку ООН в процесі формування таких планів та стратегій має бути оціненим «статистичний потенціал країни», зокрема щодо «наявності інструментарію для збору, надання та розповсюдження таких даних» [14]. Зазначене потребує створення національних платформ звітності та розповсюдження даних.

Серед позитивних практик створення таких платформ можна розглянути Інтернет платформу національної звітності щодо ЦСР, розроблену у 2016 році Адміністрацією загальних служб та Бюджетно-адміністративним управлінням

США [14]. Ця платформа також була впроваджена Управлінням національної статистики Великої Британії.

Незважаючи на те, що удосконалення цих Інтернет - платформ ще триває й у США, й у Великій Британії, ці країни надають допомогу у впровадженні подібних систем в інших країнах світу в разі їх зацікавленості.

Важливу роль у встановленні національних індикаторів ЦСР та здійсненні на цій основі моніторингу реалізації національних програм і стратегій сталого розвитку також відіграє наявність розвинутої національної інституційної структури управління сталим розвитком. При визначенні такої структури важливо брати до уваги, що для ефективного реалізації стратегічних документів, що спрямовані на досягнення ЦСР, необхідно, щоб інституція, відповідальна за це питання, мала достатні права та повноваження, які б дали їй змогу мобілізувати зусилля всіх органів управління, що мають відношення до вирішення завдань, що постають у цій сфері. [38, с.135]

Існують різні приклади організації таких систем. Серед найбільш ефективних підходів ООН відзначає інституції, створені у Бангладеш, Республіці Білорусь, Коста-Ріці та Нігерії. Так, Уряд Бангладеш у 2016 році призначив Головного координатора при Канцелярії прем'єр-Міністра, якій несе відповідальність за здійснення національної програми моніторингу досягнення ЦСР. Одним з важливих завдань його діяльності є налагодження системи статистичного збору інформації за національними індикаторами ЦСР та здійснення кроків щодо розширення кількості таких індикаторів (з 70 на сьогодні до 178 у середньостроковій перспективі). [14] У Республіці Білорусь Указом Президента від 25 травня 2017 року № 181 Національним координатором з досягнення ЦСР призначено заступника Голови Ради Республіки Національних Зборів Республіки Білорусь [45]. Цей координатор опікується й питаннями збору даних та моніторингу процесу досягнення ЦСР. Такий підхід виявився більш ефективним, ніж управління сталим розвитком через одне з профільних міністерств (зазвичай, економіки або екології).

Генеральним секретарем ООН у його доповіді [62] було відзначено позитивний досвід щодо залучення до процесу досягнення ЦСР й інших інституцій, зокрема національних парламентів, найвищих ревізійних управлінь та органів місцевого самоврядування. Зокрема, заслуговує на увагу досвід Нідерландів та Фінляндії щодо запровадження щорічних звітів урядів перед парламентами з питань здійснення ними заходів з досягнення ЦСР. Також корисним є доручати національним ревізійним управлінням перевірку ефективності витрат коштів (державних та отриманих за рахунок міжнародної допомоги), що спрямовувалися на досягнення ЦСР. Подібний підхід вже застосовується у 20 країнах світу.

Важливим є залучення до цього процесу й органів місцевого самоврядування, які безпосередньо відповідають за стан розвитку інфраструктури життєзабезпечення на своїх територіях, що значною мірою впливає на якість життя населення. [38]

Досягнення ЦСР розраховане на 15 років, з яких п'ять років вже минуло. Отже, на сьогодні механізми, за допомогою яких країни світу будуть реалізовувати завдання, передбачені національними ЦСР, мали б вже бути розроблені та схвалені багатьма країнами світу, особливо тими, для яких досягнення ЦСР потребує значних зусиль. На жаль, цього не відбулося. Це завдання й досі лишається актуальним в контексті забезпечення сталого розвитку.

Важливу роль у підготовці та реалізації стратегій сталого розвитку відіграють міжнародні організації, які надають підтримку країнам в цілому, та містам зокрема, як у розробленні таких документів, так й у їх реалізації, включаючи підтримку у організації моніторингу реалізації таких стратегічних документів та залучення до цього процесу громадськості та бізнесу.

В ряді випадків наявність стратегічних документів розвитку регіону або міста є обов'язковою передумовою для залучення фінансових коштів МФО для реалізації інфраструктурних проєктів, які є важливими для розвитку території та затребувані суспільством. Так, наприклад Європейський банк реконструкції

та розвитку розробив та запустив у 2016 році програму «Зелені міста», що передбачає сприяння у розробленні містами так званих «зелених стратегій» на місцевому рівні. Зазначені стратегії стають основою для планування кредитних програм розвитку інфраструктури цих міст з боку ЄБРР, а також програм технічної допомоги. Наразі ЄБРР вже здійснив інвестування у інвестиційні проекти міст-партнерів цієї програми майже 300 мільйонів євро та залучив біля одного мільярда євро від донорів [96]. Всі ці кошти були залучені для модернізації інфраструктури міст, які розробили та затвердили «зелені» стратегії, так звані «Плани дій Зеленого міста». На сьогодні за цією програмою ЄБРР працюють вже більше 20 міст, наприклад, Бішкек, Сараєво, Тбілісі, Варна, Белград, Єреван, Львів.

Одним з прикладів допомоги містам у підготовці стратегічних документів щодо їх розвитку є програма міжнародного співробітництва об'єднання міст C40-Smart Cities, метою якого є використання потенціалу міжнародного муніципального співробітництва для досягнення Цілей сталого розвитку, розповсюдження успішного досвіду розбудови «розумних» міст [76].

Відома діяльність міжнародної мережі «Місцеві органи влади за сталий розвиток» (ICLEI), що об'єднує понад тисячу великих і малих міст 84-х країн світу, а також міжнародне об'єднання муніципалітетів «Угода мерів». Діяльність цих організацій сприяє міжнародному обміну досвідом у створенні умов сталого економічного і екологічного розвитку міст і населених пунктів, зокрема, шляхом підготовки стратегій розвитку міст [63, 83].

В країнах Європейського Союзу (далі – ЄС) функціонує Європейська програма міжнародної міської співпраці (IUC), яка формує напрями міжнародної співпраці, керуючись Цілями сталого розвитку, що мають відношення до створення умов «розумного зростання» міст і населених пунктів. В рамках цієї програми також надається підтримка розроблення стратегій сталого розвитку міст та регіонів.

Заслуговує на увагу глобальна ініціатива «Об'єднання зусиль з метою побудови «розумних» сталих міст» (U4SSC), запроваджена у 2016 році

Міжнародним союзом електрозв'язку (ITU) та Європейською економічною комісією ООН (далі – ЄЕК ООН) [81]. Важливим результатом діяльності цієї програми стало розроблення пріоритетів розвитку сталих «розумних» міст і формування системи ключових показників ефективності для їх моніторингу і оцінки. Ці ключові показники ефективності сформовані та схвалені ЄНК ООН у відповідності до глобальних Цілей сталого розвитку.

У теперішній час ключові показники ефективності, адаптовані з урахування місцевих особливостей, вже використовуються для моніторингу і оцінки у понад 50 містах світу (у т.ч. у Дубаї, Мальдонадо, Монтевідео, Сінгапурі, Валенсії тощо).

Цільові показники (індикатори), що містяться у стратегіях розвитку міст або галузевих стратегіях є важливими не лише для забезпечення моніторингу їх реалізації. Вони є основою для пріоритезації інфраструктурних проєктів, які пропонуються до реалізації в окремих галузях або для розвитку міст.

Методологія пріоритезації інфраструктурних проєктів на основі мультикритеріальної оцінки цільових індикаторів, визначених у державних, галузевих або міських стратегіях і програмах, (Infrastructure Prioritization Framework (IPF) була запропонована у 2016 році фахівцями Світового банку Дарвіном Марсело (Darwin Marcelo), Кледан Мандрі-Перротом (Cledan Mandri-Perrott), Шейлер Хазом (Schuyler House) та Джорданом Шварцем (Jordan Z. Schwartz) [86].

Метою її розроблення стало надання допомоги національним урядам, міністерствам та містам у забезпеченні оптимального розподілу наявних ресурсів (фінансових та людських) на розвиток інфраструктури, особливо для тих країн/територій, де потреба у інвестиціях в інфраструктуру набагато перевищує можливості урядів / органів місцевого самоврядування залучити необхідні для цього фінансові кошти.

Зазначена методологія дає змогу визначитися з пріоритетністю реалізації інфраструктурних проєктів з огляду на їх вплив на досягнення цільових

показників, затверджених відповідними національними або місцевими стратегіями.

Методологія пріоритезації інфраструктурних проєктів передбачає розгляд та оцінку проєктних пропозицій щодо модернізації (розбудови) інфраструктури відповідно до впливу цих проєктів на результативні показники, що визначаються у відповідності до цільових індикаторів відповідних стратегій сталого розвитку (національних, галузевих або міських) за двома категоріями соціально-екологічною та фінансово-економічною. Чим вище такий вплив, тим раніше має бути реалізований запропонований до розгляду інвестиційний проєкт (проєктна пропозиція). Застосування цієї методології дає змогу не лише пріори тезувати інфраструктурні проєкти залежно від їх важливості для соціально-економічного розвитку території та суспільства, але й врахувати бюджетні обмеження при формуванні плану їх реалізації на середньо- та довгострокову перспективу. Зазначене дозволяє визначити реалістичний та ефективний інфраструктурний план (для держави в цілому, окремої галузі або міста).

Методологія пріоритезації інфраструктурних проєктів пройшла успішну апробацію в країнах Азії і Латинської Америки й продемонструвала добрі результати забезпечення оптимального використання обмежених фінансових коштів задля розвитку інфраструктури, найбільш критичної для досягнення Цілей сталого розвитку.

Світовий банк рекомендує застосовувати цю методологію або інші подібні підходи у країнах з високими інвестиційними потребами, наявністю фіскальних обмежень, відсутністю детальної інформації по проєктах, а також недостатньою інституційною спроможністю публічної влади в плануванні інвестицій, що призводить до застосування суб'єктивних підходів до вибору інфраструктурних проєктів. Такий підхід дає змогу відійти від суб'єктивізму при формуванні інфраструктурних планів, забезпечуючи включення до них дійсно пріоритетних з точки зору публічного інтересу інфраструктурних проєктів.

Перевагами використання даної методології є можливість впровадити на державному і місцевому рівні єдиний підхід до оцінки планованих інвестиційних проєктів і до їх пріоритетності.

Значною перевагою у використанні Методології пріоритезації інфраструктурних проєктів також є можливість здійснення попереднього аналізу проєктних пропозицій, базуючись на цілях і завданнях національної державної / міської політики, та з урахуванням існуючих бюджетних обмежень й інституціонального потенціалу. У цьому випадку держава (профільне міністерство, місто) спочатку визначається з пріоритетністю наявних проєктних пропозицій та можливостями їх реалізації в середньостроковій перспективі виходячи з бюджетних обмежень, а вже потім переходить до проведення детального аналізу ефективності проєктів з найвищим пріоритетом, включно з вибором оптимального з точки зору публічного інтересу механізму їх реалізації, у тому числі шляхом підготовки детального техніко-економічного обґрунтування проєкту. Тим самим держава / місцева влада економить значні кошти, які направляються на підготовку техніко-економічних обґрунтувань проєктів, реалізація яких не є пріоритетом у найближчій перспективі й може відбутися лише через тривалий проміжок часу.

Основою для впровадження цього механізму є адаптація соціально-екологічних і фінансово-економічних критеріїв, які використовуються у Методології пріоритезації інфраструктурних проєктів для оцінки проєктних пропозицій, до цільових показників державних стратегій і програм соціально-економічного розвитку. У свою чергу, для цього такі стратегії мають бути схвалені національними урядами (профільними міністерствами або містами), мати довгостроковий характер, та містити у собі чіткі та зрозумілі суспільству цілі та індикатори їх досягнення. В умовах сьогодення такі цілі та індикатори мають відповідати національним Цілям сталого розвитку, а у разі їх відсутності – глобальним ЦСР. Застосування такого підходу дозволить зробити процес оцінки та вибору інфраструктурних проєктів прозорим і максимально

об'єктивним, а також забезпечити оптимальне використання наявних фінансових ресурсів з точки зору досягнення результату.

Проведене дослідження дозволило виявити умови, необхідні для забезпечення сталого економічного розвитку територій (країн, регіонів, міст) на засадах ЦСР. Такими умовами є:

- визначення національних Цілей сталого розвитку;
- наявність довгострокових стратегій сталого розвитку, цільові індикатори яких відповідають національним ЦСР;
- запровадження системи моніторингу досягнення цих цільових індикаторів в процесі реалізації довгострокових стратегій та програм;
- забезпечення пріоритезації інфраструктурних проєктів, що плануються для реалізації з застосуванням коштів державного бюджету, запозичень від МФО під державні гарантії та на умовах державно-приватного партнерства;
- широке залучення суспільства до процесу планування та реалізації стратегій сталого розвитку на рівні держави та міст (інклюзивність сталого розвитку).

Додатково, слід взяти до уваги, що стратегії сталого розвитку, що розробляються на рівні держави (національні стратегії), та стратегії окремих галузей та міст, мають корелюватися між собою. Й, перш за все, це має бути забезпечено за рахунок співставності їх цільових індикаторів за умов відповідності їх національним індикаторам ЦСР (а за відсутності останніх – індикаторам глобальних ЦСР). Зазначене вимагає підсилення інституційної структури управління сталим розвитком як на рівні держави, так і на рівні галузевих міністерств та виконавчих органів місцевого самоврядування.

Найбільш ефективним засобом додержання цієї умови є відбудова ієрархії в питаннях планування сталого розвитку. Спочатку має бути затверджена національна стратегія сталого розвитку з чіткими та зрозумілими цілями й завданнями, та відповідними цільовими індикаторами, які мають бути

сформовані базуючись на національних ЦСП, а у разі їх відсутності – на глобальних ЦСР. Базуючись на цій стратегії міністерствами мають бути розроблені галузеві стратегії (плати) розвитку, а містами – стратегії сталого розвитку міст. Зазначені документи мають базуватися на цілях та завданнях національної стратегії сталого розвитку, але враховувати особливості певної галузі або території, які можуть вплинути на значення окремих цільових індикаторів, строки їх досягнення. Крім того, такими стратегіями другого рівня мають бути деталізовані заходи, спрямовані на їх виконання, визначені відповідальні за реалізацію стратегії загалом та її окремих заходів, встановлена система моніторингу та звітності реалізації стратегії, що передбачає інформування громадськості про перебіг події щодо виконання запланованих заходів та досягнення цільових індикаторів.

Зауважимо, що у певних випадках галузеві міністерства та міста можуть розробляти довгострокові стратегії сталого розвитку й не чекаючи схвалення національної стратегії сталого розвитку (якщо з певних причин, включаючи політичні, цей процес затягується на державному рівні). Водночас, застосування такого підходу буде ефективним лише у випадку схвалення на рівні країни національних індикаторів сталого розвитку, які мають стати орієнтирами для підготовки стратегій другого рівня. Такий підхід до планування у сфері сталого розвитку є менш привабливим, ніж зазначений вище. У той же час, його використання цілком обґрунтоване. Профільні міністерства та місцева влада мають планувати розвиток відповідних галузей або міст незалежно від того, затверджена чи ні довгострокова національна стратегія сталого розвитку. Водночас таке планування має здійснюватися на єдиних засадах і принципах, та у єдиній системі координат, яка має бути сформована на базі національних або глобальних ЦСР.

Важливим питанням реалізації політики сталого розвитку на рівні країн та регіонів (міст) є формування системи фінансового забезпечення реалізації національної (галузевих, місцевих) стратегій сталого розвитку [41, с.147].

Методологічні засади та світовий досвід формування такої стратегії визначається у розділі 1.3.

1.3. Фінансове забезпечення реалізації національних та місцевих стратегій сталого розвитку

Необхідною умовою успішної реалізації довгострокових національних стратегій сталого розвитку та стратегій сталого розвитку міст є створення належної системи фінансового забезпечення. Зважаючи на це, розвиток державного фінансового регулювання постійно знаходиться в зоні уваги науковців та практиків, які досліджують різні аспекти залучення фінансування на забезпечення сталого розвитку в контексті досягнення ЦСР.

Теоретичні та практичні засади розвитку системи фінансового забезпечення соціально-економічного розвитку закладено в працях таких науковців, як І. Чугунов [5, 10, 70-72, 77-80], Л. Лисяк [4], М. Кужелєв [30], І. Лук'яненко [33-35, 85], Ю. Лисенко [31], М. Пасічний [5, 80], В. Макогон [78, 79], А. Нечипоренко [47, 48]. Питання фінансування розвитку інфраструктури за рахунок міжнародних донорів розкрито у працях Є. Ангела [1] та В. Колосової [26-29]. Проблеми фінансування інвестиційних проєктів висвітлено у працях О. Федорчак [64]. Теоретичні і практичні питання застосування державно-приватного партнерства для реалізації інфраструктурних проєктів широко висвітлені у працях таких науковців як І. Запатріна [17-19, 21, 105], О. Сімсон [59], Т. Юр'єва [75], В. Кабашкин [23], О. Малахаєва [23], В. Шамбир [73], Е. Ковальова [24] та інших.

Зауважимо, що майже всі Цілі сталого розвитку передбачають необхідність створення або модернізації економічної та соціальної інфраструктури. Особливо це стосується країн економік, що розвиваються, які мають переважно застарілу, неефективну та таку, що негативно впливає на навколишнє середовище, інфраструктуру. Модернізація цієї інфраструктури,

або створення нових сучасних інфраструктурних об'єктів у таких країнах потребує значних фінансових ресурсів.

У цій ситуації дуже важливим є пріоритезувати інвестиційні проекти, що є важливими для інфраструктурного розвитку території, та визначитися з джерелами й механізмами їх фінансування.

Існує декілька основних джерел фінансування інфраструктурних проектів: за рахунок капітальних видатків державного та місцевих бюджетів, за рахунок запозичень від МФО під державні або муніципальні гарантії; за кошти приватних інвесторів на умовах державно-приватного партнерства.

Розвитку бюджетного регулювання соціально-економічного розвитку, у тому числі удосконаленню бюджетних механізмів економічного зростання приділяли увагу такі науковці: І. Чугунов, А. Павелко та Т. Канєва [10], І. Запатріна [20]. У проведених ними дослідженнях було проаналізовано кращий міжнародний досвід у цій сфері та надані рекомендації щодо застосування його в Україні, які лишаються актуальними й до цього часу.

Розглянемо існуючі джерела фінансування інфраструктурних проектів.

Кошти державного та місцевого бюджетів

Фінансування інфраструктурних проектів за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів зазвичай відбувається або безпосередньо через включення відповідних видатків до щорічного державного та/або місцевого бюджету, або через спеціально створені бюджетні фонди, які мають цільове спрямування.

У першому випадку фінансування зазвичай здійснюється за рахунок коштів загальних фондів відповідних бюджетів. Реалізація довгострокових інфраструктурних проектів за рахунок цього джерела фінансування є ризикованою, оскільки витрати на капітальні видатки весь час переглядаються при затвердженні щорічних бюджетів, зважаючи на виникнення інших термінових потреб у фінансуванні, зміну політичних уподобань або структури політичних партій у парламенті (місцевій раді), які затверджують бюджети на відповідний рік. Наслідком такого стану справ є неефективне використання

бюджетних коштів. Фактично, кошти, спрямовані на реалізацію інфраструктурних проєктів, в разі повільного фінансування таких проєктів, не «працюють» на суспільно значимий результат.

Подібна ситуація спостерігається у багатьох країнах світу з низьким рівнем життя населення. Потенціал публічних бюджетів у таких країнах є дуже низьким, нагальні потреби у фінансуванні певних програм та проєктів, особливо тих, що носять соціальний характер, дуже високі. Зазначене призводить до намагання окремих політичних сил перерозподіляти видатки, які передбачені на розвиток інфраструктури, на інші, переважно соціальні ініціативи. Як наслідок, реалізація інфраструктурних проєктів розтягується на роки та у кінцевому результаті призводить не лише до відтермінування можливостей суспільства користуватися відповідними інфраструктурними об'єктами, але й до значних перевитрат коштів на їх фінансування у порівнянні з тим, якщо б фінансування відбувалося за планованим графіком.

Використання спеціальних бюджетних фондів для фінансування інфраструктури у таких країнах демонструє набагато кращі результати. По-перше, як правило, такі бюджетні фонди мають чітко визначені джерела їх фінансування, які прив'язуються до певних напрямів витрат. Й така система затверджується на рівні законів або рішень місцевих рад, а отже є досить сталою. По-друге, у цьому випадку можливим є більш точно спрогнозувати щорічні надходження до таких фондів й на основі цього оптимально спланувати витрати, що здійснюються за рахунок коштів відповідних фондів, на довгострокову перспективу. По-третє, кошти, що надходять до таких фондів, можуть використовуватися лише на цілі, чітко визначені у відповідних законах або рішеннях місцевих рад. Змінювати ці напрями під впливом певних суб'єктивних обставин, звичайно, можливо, але не так просто. З огляду на це, такий спосіб фінансування інфраструктурних проєктів за рахунок бюджетних коштів вважається більш ефективним для країн економік, що розвиваються, та особливо для тих, політична ситуація в яких є нестабільною.

Отже, кошти державного та місцевого бюджетів є дуже важливим фінансовим механізмом забезпечення сталого розвитку країни, оскільки, як зазначено у Доповіді Міжурядового комітету експертів по фінансуванню сталого розвитку «мобілізація внутрішніх ресурсів посилює відповідальність держави за державну політику і дозволяє країнам рухатися шляхом, що веде до фінансової самостійності» (*переклад автора*) [12].

Запозичення від МФО

Важливим джерелом фінансування довгострокових інфраструктурних проєктів є запозичення від міжнародних фінансових організацій, які надаються на дуже сприятливих умовах, зокрема, передбачають надання запозичень на довгостроковій основі (на строк 15-20 років); низькі відсотки за користування кредитами; тривалий пільговий період, протягом якого мають віддаватися лише відсотки. Крім того, подібні запозичення зазвичай супроводжується наданням відповідним країнам та/або містам технічної допомоги на грантових засадах, що дає змогу активізувати проведення економічних реформ, підвищити інституційну спроможність публічної влади, впровадити сучасні фінансові та інституційні механізми у сфері забезпечення сталого розвитку тощо.

Додатковою перевагою участі у таких проєктах є можливість отримати експертний аналіз запропонованих для реалізації проєктів, зокрема, провести з залученням провідних міжнародних експертів необхідні технічні та екологічні дослідження, запланувати заходи щодо трансферу технологій тощо. Всі проєкти, що реалізуються за рахунок коштів МФО, обов'язково підлягають ретельному аналізу щодо їх екологічного впливу, що є запорукою створення сучасної, інноваційної та такої, що позитивно впливає на стан навколишнього середовища інфраструктури та гарантує надійність і якість послуг, що надаватимуться з її використанням.

Аналізу принципів та підходів, що використовуються міжнародними фінансовими інститутами в світі та в Україні, а також досвіду реалізації інфраструктурних проєктів в рамках програм співпраці України із Світовим банком, Європейським банком реконструкції та розвитку, Європейським

інвестиційним банком та іншими міжнародними організаціями та іноземними банками, що активно співпрацюють з нашою країною, присвячено праці доктора економічних наук В.П. Колосової [26-29]. Питання фінансування розвитку інфраструктури за рахунок міжнародних донорів розкрито у працях Є. Ангела [1] та інших науковців.

Як вже зазначалося вище, використання цього джерела фінансових ресурсів задля реалізації інфраструктурних проєктів можливо лише за певних умов. Зокрема, країни, що отримують кредитні ресурси в рамках програм, що фінансуються МФО, мають укласти з цими організаціями міжнародні договори щодо стратегії співробітництва з ними. Цими договорами, зокрема, визначаються пріоритетні напрями співробітництва; вимоги до проєктів, яким може надаватися фінансування в рамках програм відповідної МФО; спільні зобов'язання сторін, що стосуються умов реалізації інфраструктурних проєктів, що фінансуються такими організаціями.

Важливою умовою надання запозичень від МФО є впровадження ефективної системи управління реалізацією проєктів, яким надається фінансування, з боку бенефіціарів такої допомоги. Зазвичай це полягає у створенні так званих груп управління проєктами, які мають здійснювати моніторинг та контроль щодо їх реалізації, а також здійснювати методологічне забезпечення всіх учасників таких проєктів (застосування правил відповідної МФО для проведення закупівель за проєктами, контролю за досягнення цілей проєкту тощо). МФО надають підтримку у створенні та діяльності таких груп управління проєктами, забезпечуючи їх навчання в рамках проєктів технічної допомоги, що надаються на грантовій основі.

Міжнародні державні фонди, які є в менш пільговими, ніж ОДР, як, наприклад, деякі позики від Міжнародного валютного фонду, Світового банку та інших міжнародних і регіональних фінансових установ, є головними джерелами середньострокового і довгострокового фінансування для країн, які ними користуються [12].

Офіційна допомога розвитку

Слід зазначити, що для сприяння країнам у досягненні ними Цілей сталого розвитку до 2030 року Організацією Об'єднаних Націй передбачена фінансова допомога країнам, що розвиваються, у підготовці та реалізації ними стратегій сталого розвитку, включаючи фінансування інфраструктурних проєктів.

Відповідно до визначення Організації Економічного Співробітництва та Розвитку (далі - ОЕСР), офіційна допомога розвитку є офіційним фінансуванням, головною метою якого є сприяння економічному розвитку та добробуту країн, що розвиваються, й яке носить пільговий характер з елементом гранту не менше 25 відсотків (використовуючи фіксовану 10 відсоткову ставку дисконтування). Кошти ОДР складаються з внесків донорських урядових агенцій («двостороння ОДР») та багатосторонніх інституцій й спрямовуються для реалізації проєктів, спрямованих на розвиток країн, що розвиваються [82].

Принципи надання та управління офіційною допомогою розвитку визначаються, зокрема, такими міжнародними документами, як:

- «Паризька декларація щодо підвищення ефективності зовнішньої допомоги», затверджена у 2005 році. У цьому документі було сформовано 12 показників оцінки прогресу та ефективності використання офіційної допомоги;
- «Декларація тисячоліття» Організації Об'єднаних Націй, схвалена на Саміті Тисячоліття у 2000 році. Зазначеним документом було затверджено Цілі розвитку тисячоліття на період до 2015 року, якими визначено пріоритетні напрями для надання офіційної допомоги;
- «Перетворення нашого світу: порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року» [103]).

Основоположні принципи, результати роботи та проблеми, які стали на шляху до реалізації ЦСР останнім часом розкрито у документі «Спеціальне видання: хід досягнення Цілей у сфері сталого розвитку. Доповідь Генерального секретаря» [62].

Цілями сталого розвитку, зокрема завданнями 1 та 2 Цілі 17 передбачено:

- підсилити мобілізацію внутрішніх ресурсів, в тому числі за рахунок міжнародної підтримки країн, що розвиваються, з метою зміцнення внутрішнього потенціалу в сфері збирання податків та інших надходжень;
- домагатися повного виконання розвиненими країнами своїх зобов'язань стосовно офіційної допомоги з метою розвитку, включаючи зобов'язання по виділенню 0,7 відсотка валового національного доходу на офіційну допомогу в цілях розвитку для країн, що розвиваються, в тому числі від 0,15 до 0,2 відсотка - для найменш розвинених країн.

Одже, за рахунок ОДР щорічно може бути мобілізовано досить значний обсяг коштів в цілях розвитку для країн, що розвиваються. І ці кошти мають бути ефективно використані.

Як зазначено у Доповіді Міжурядового комітету експертів по фінансуванню сталого розвитку «ОДР буде залишатися вкрай важливим елементом, і вона повинна бути сконцентрована там, де потреби є найбільшими, а можливості для мобілізації ресурсів – найслабшими» (*переклад автора*) [12].

Слід зазначити, що однією зі складових ОДР є міжнародна технічна допомога (далі – МТД) – безоплатна допомога у вигляді передачі знань, досвіду, ноу-хау та технологій для стимулювання економічного розвитку країн, що розвиваються.

МТД може надаватися у різних формах, зокрема, шляхом передачі:

- будь-якого майна, необхідного для реалізації проектів відповідного цільового спрямування;
- робіт і послуг спеціалістів з технічної підтримки таких проектів;
- прав інтелектуальної власності, які сприятимуть реалізації цих проектів;
- фінансових ресурсів для виконання відповідних проектів.

Найбільш важливою та впливовою на досягнення завдань щодо досягнення ЦСР є МТД у формі фінансування проектів, спрямованих на

розвиток. Значну частину таких проєктів складають такі, метою яких є удосконалення інституційного та правового середовища в країнах, що розвиваються; підвищення інституційної спроможності органів публічної влади та інститутів громадянського суспільства; просування та розповсюдження кращих світових практик.

Донорами МТД можуть бути як міжнародні організації (ОЕСР, Європейський банк реконструкції та розвитку, Світовий Банк, організації ООН тощо), так і окремі зарубіжні країни.

МТД відіграє важливу роль у досягненні сталого розвитку багатьох країн світу, що розвиваються. Подібне стосується й України, якій за всі роки участі у програмах технічної підтримки донорами було виділено понад 9 мільярдів доларів США та здійснено державну реєстрацію 3414 проєктів МТД [11]. Найбільш потужними донорами МТД в Україні є Європейський Союз, ПРООН, Сполучені Штати Америки через Агенцію США з міжнародного розвитку (USAID), Федеративна Республіка Німеччина через програму GIZ, Японія, Швейцарія, Великобританія, Швеція та інші.

У теперішній час актуальним завданням для всіх країн світу стає адаптація МТД до Цілей сталого розвитку (зокрема, відповідно до завдань, визначених у ЦСР 17); а також підвищення ефективності її впливу на досягнення індикаторів ЦСР; забезпечення транспарентності надання та використання такої допомоги [37, с.70].

Зазначені завдання є важливими як для донорів МТД, так і для країн-отримувачів такої допомоги, які мають визначитися з пріоритетними напрямками для спрямування МТД в контексті Цілей сталого розвитку та забезпечити її ефективне використання. Для того, щоб це зробити, необхідно впровадити заходи, які дадуть змогу пріоритезувати використання цих коштів залежно від впливу проєктів, на які їх буде спрямовано, на досягнення національних індикаторів ЦСР.

Державно-приватне партнерство

Потреби у розбудові критичної для досягнення ЦСР інфраструктури надзвичайно високі, особливо у країнах, що розвиваються. Публічні бюджети таких країн навіть теоретично не в змозі забезпечити фінансування проєктів, що дадуть змогу задовільнити ці потреби. З огляду на це, одним з найважливіших завдань нової глобальної стратегії сталого розвитку було визнано створення умов для залучення фінансових ресурсів приватного сектору розвинутих країн для розбудови інфраструктури у країнах, що розвиваються, на засадах державно-приватного партнерства. Оскільки, як зазначено у Доповіді Міжурядового комітету експертів по фінансуванню сталого розвитку «приватні ресурси історично є головною рушійною силою внутрішнього економічного зростання і створення робочих місць» (*переклад автора*) [12].

Задля вирішення цього завдання у заяві «від мільярдів до трильйонів» на третій Міжнародній конференції з фінансування розвитку в Аддис-Абебі, Ефіопія, регіональні багатосторонні банки розвитку взяли на себе зобов'язання резервувати на своїх балансах кредитні кошти з метою їх залучення до модернізації інфраструктури та стимулювання додаткових інвестицій не лише з державних, але й з приватних джерел, сума яких обчислюється трильйонами доларів. З цього часу принципи, що містяться у заяві «від мільярдів до трильйонів», стали основою для обговорення питань фінансування розвитку та розроблення відповідних механізмів на міжнародних форумах з питань ЦСР. [8]

Важливість залучення приватного бізнесу для досягнення Цілей сталого розвитку було проголошено Генеральний секретарем ООН Паном Гі Муном (2007—2016 рр.) вже на наступний день після схвалення ЦСР. Так, на Форумі приватного сектора ООН, який відбувся 26 вересня 2015 року, Пан Гі Мун зазначив, що «саме зараз настав час мобілізувати глобальну бізнес-спільноту. Справа зрозуміла. Досягнення ЦСР покращить умови для ведення бізнесу та розбудови ринків. Трильйони доларів з державних і приватних фондів мають

бути переспрямовані на досягнення ЦСР, створюючи величезні можливості для відповідальних компаній у генеруванні рішень». [99]

Зауважимо, що у сучасних умовах залучення приватного бізнесу для реалізації інфраструктурних проєктів на умовах державно-приватного партнерства визнано одним з найбільш ефективних механізмів залучення інвестицій приватного сектору [40, с.99].

Для того, щоб чітко розуміти в чому полягає сутність державно-приватного партнерства та чим цей механізм відрізняється від звичайної комерційної діяльності приватного бізнесу, наведемо деякі визначення ДПП, які використовуються в світі.

Євразійська економічна комісія використовує у своїй діяльності таке визначення ДПП – «один із способів реалізації інфраструктурних проєктів, заснований на довгостроковій взаємодії публічної та приватної сторін, при якому приватна сторона (бізнес) бере участь не тільки в створенні (проєктуванні, фінансуванні, будівництві або реконструкції) об'єкта інфраструктури, але і в його подальшій експлуатації та (або) технічному обслуговуванні в інтересах публічної сторони з метою отримання прибутку» [53].

Світовий банк дає таке визначення ДПП – «це угоди між публічною та приватною сторонами з приводу виробництва і надання інфраструктурних послуг, які укладаються з метою залучення додаткових інвестицій і, що ще більш важливо, як засіб підвищення ефективності бюджетного фінансування» [102].

Центр ДПП Банку розвитку і зовнішньоекономічної діяльності визначає ДПП як «залучення приватного сектора для більш ефективного та якісного виконання завдань, що відносяться до публічного сектору (безпосереднє виконання, надання послуг споживачам, регулювання, відповідальність за організацію, виняткове право власності) на умовах компенсації витрат, поділу ризиків, зобов'язань, компетенцій» [67].

Національний інститут стратегічних досліджень України дав таке визначення ДПП – ДПП «являє собою рівноправне та взаємовигідне співробітництво між державою, територіальними громадами (в особі відповідних органів державної влади чи місцевого самоврядування) та приватними інвесторами у межах реалізації проєктів, спрямованих на вирішення важливих для території соціально-економічних проблем» [46].

На думку П.І. Шилепницького, «ДПП - це комплекс відносин, які є стабільними й тривалими, що виникають між державою в особі її центральних та регіональних органів виконавчої влади та регіонального й місцевого самоврядування, з однієї сторони, та представників бізнесу, інститутів громадянського суспільства й місцевих спільнот з приводу перерозподілу повноважень щодо створення інфраструктури загального користування, виконання робіт та надання послуг, які традиційно вважались монополією держави, врегулювання між сторонами у зв'язку із цим таких питань: розподіл відповідальностей, ризиків, зобов'язань щодо фінансового забезпечення, проектування, будівництва, реконструкції, модернізації, утримання, експлуатації, права власності, участь в управлінні та розподілі прибутку, що базується на принципах рівності, відкритості, недискримінації, змагальності, підвищення ефективності та мінімізації ризиків і витрат» [74, с. 12].

Державно – приватне партнерство може реалізовуватися у різних договірних формах. Найбільш розповсюдженою є концесія [36, с.46]. Водночас, в рамках ДПП застосовуються й угоди про спільну діяльність, оренди з інвестиційними зобов'язання, а також змішані угоди.

Загально визнано, що державно-приватне партнерство є дієвим фінансовим механізмом забезпечення сталого розвитку.

Застосування цього механізму широко розповсюджено у країнах ЄС. За даними Європейського Експертного Центру ДПП [94] у 2019 році в країнах ЄС фінансового закриття досягли 29 проєктів державно-приватного партнерства загальною вартістю 9,8 млрд. євро. У порівнянні з 2012 роком сукупні показники кількості та вартості проєктів ДПП зменшилися. Незважаючи на

позитивну динаміку у 2013, 2014, 2017 роках, у 2019 році прослідковується негативна динаміка щодо певного зменшення кількості проєктів ДПП, які досягли фінансового закриття, – на 24 % та зменшення вартості на 31% у порівнянні з попереднім 2018 роком. (рис. 1.2).

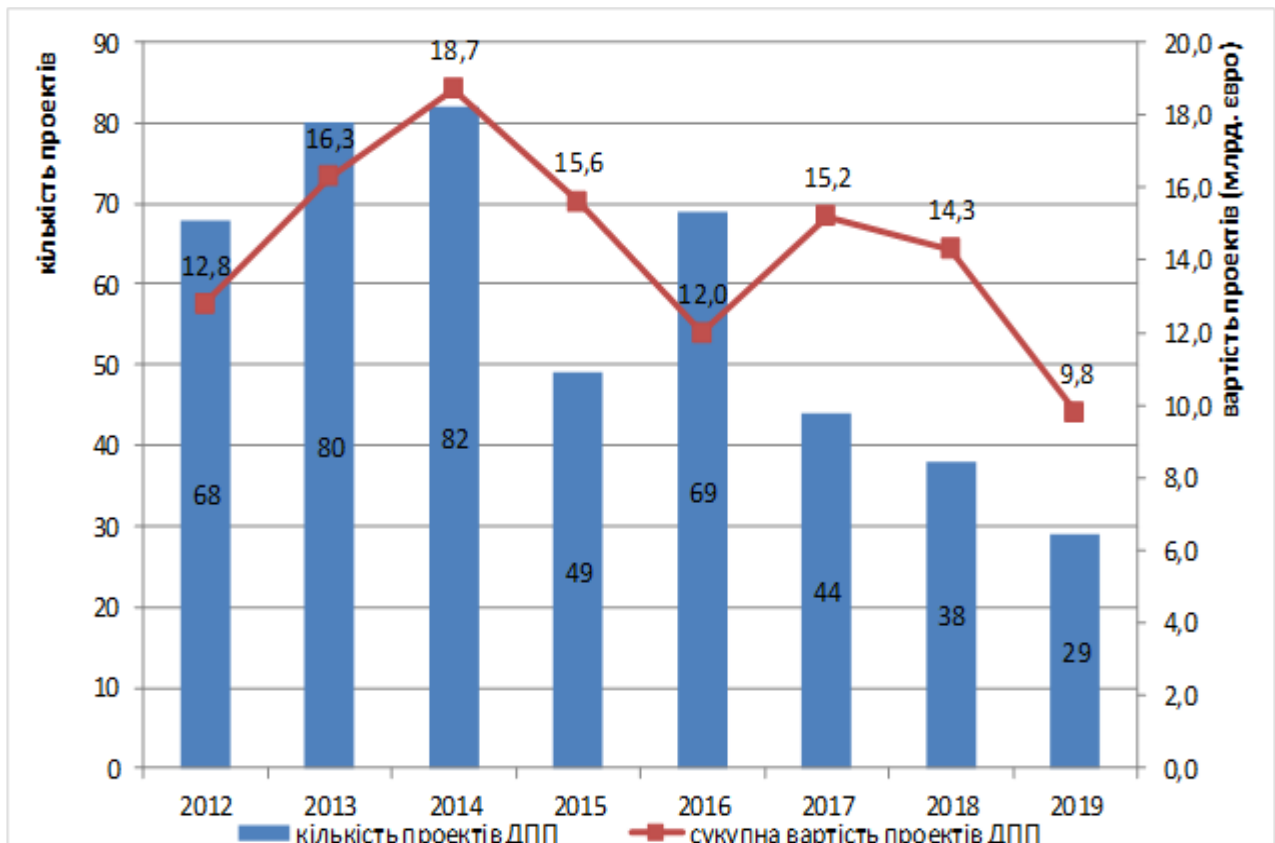


Рис. 1.2. Сукупна кількість та вартість проєктів ДПП, що досягли фінансового закриття у 2012 – 2019 роках, в країнах ЄС

Джерело: складено автором на основі даних [87-94]

Таку динаміку у залученні приватних інвестицій на умовах державно-приватного партнерства у країнах Європейського Союзу можна пояснити тим, що країни цієї зони є переважно високо економічно розвинутими. Інфраструктура у цих країнах є доволі розвинутою, й це стосується як транспортної інфраструктури, так і лікарень, шкіл, стадіонів тощо. Крім того, більшість з країн ЄС мають достатньо бюджетних коштів для будівництва інфраструктурних об'єктів. З огляду на це, їх потреби у залученні приватного бізнесу в інфраструктуру не є такими високими, як для країн розвинутих

економік, наприклад таких, як Україна, яка має надзвичайно високу потребу у розбудові сучасної інфраструктури майже у всіх сферах – починаючи від систем енерго-, тепло- та водозабезпеченні та автомобільних доріг завершуючи школами, садочками, лікарнями. Незважаючи на це, сукупна кількість та вартість інфраструктурних проєктів, що реалізуються на умовах ДПП у країнах Європейського Союзу залишається досить значною.

Більш за все проєктів ДПП у 2019 році було реалізовано у таких країнах як Франція, Велика Британія та Бельгія. За останні п'ять років країнами-лідерами у вартісному та кількісному вираженні щодо реалізованих проєктів ДПП стали Велика Британія та Франція. Так, у 2019 році Велика Британія уклала 7 угод ДПП сукупною вартістю 3,3 млрд. євро, а Франція – 8 угод ДПП сукупною вартістю 1,8 млрд. євро. Загальна доля проєктів ДПП у Великій Британії та Франції, які досягли фінансового закриття у 2019 році, склала 52 % (рис. 1.3).

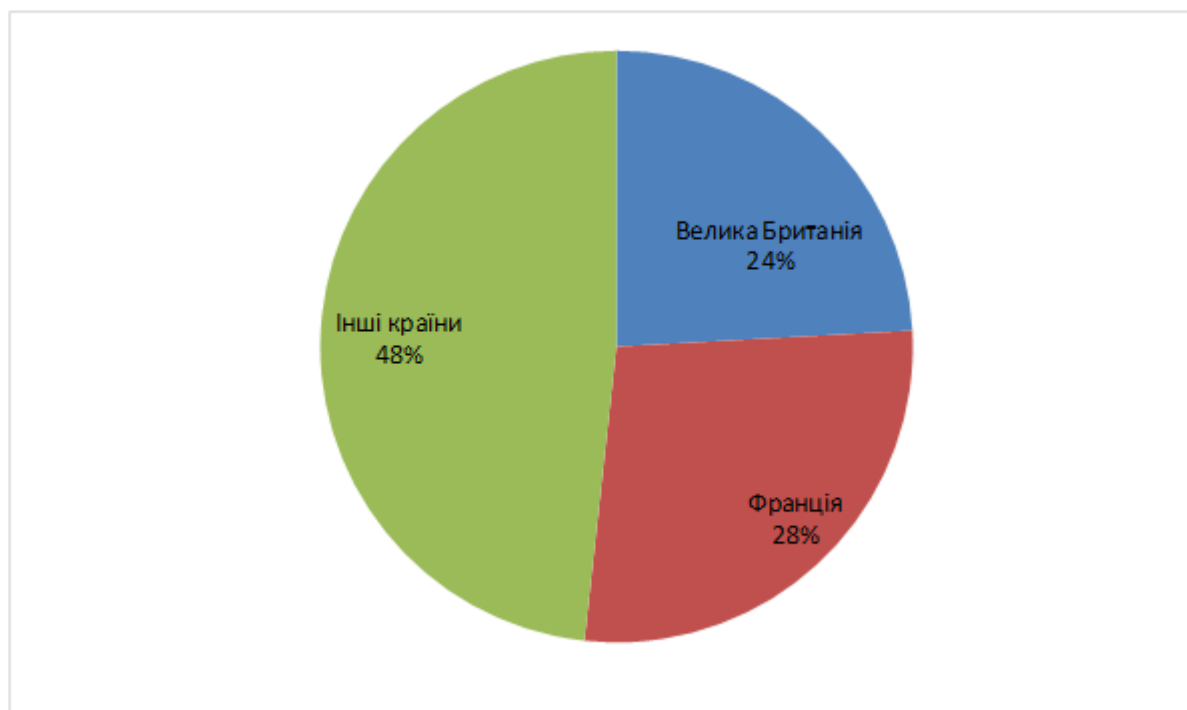


Рис. 1.3. Сукупна кількість проєктів ДПП, що досягли фінансового закриття у 2019 році, по країнам ЄС

Джерело: складено автором на основі даних [94]

В країнах ЄС проекти ДПП переважно реалізувалися у таких сферах, як: освіта, транспортна інфраструктура, охорона здоров'я, оборона, природоохоронна, телекомунікаційна, житлово-комунальне господарство.

У 2019 році сферами, у яких фінансового закриття досягли найбільше проектів ДПП, стали: транспортна, освітня та житлово-комунальне господарство. Найбільшим у вартісному та кількісному вираженні є транспортний сектор: загальна кількість укладених договорів – 10 на суму 6 млрд. євро. Зазначене повністю корелюється з Цілями сталого розвитку, які спрямовані на підвищення якості життя населення, створення умов для його мобільності та працевлаштування.

У той же самий час спостерігалася активність у підготовці та реалізації проектів ДПП й в країнах Євразійського Союзу. У більшості випадків ці проекти впроваджувалися у вигляді концесійних угод, що свідчить про те, що основна увага у цих країнах була зосереджена на розвитку економічної інфраструктури. Соціальні проекти знаходилися на другому плані. Так, наприклад, за даними Євразійської Економічної Комісії [53, 54] в Республіці Казахстан станом на березень 2018 року на різних стадіях підготовки та реалізації знаходяться 732 проекти ДПП, з яких по 198 укладені та зареєстровані договори ДПП. Основними сферами їх реалізації є освіта та охорона здоров'я.

Перші кроки у реалізації проектів ДПП у 2016 році зробила Республіка Білорусь. Станом на грудень 2016 року була укладена одна концесійна угода та 1080 інвестиційних договорів. Водночас, за новим законодавством розпочата підготовка семи пілотних проектів ДПП у таких сферах, як: транспортна, соціальна, житлово-комунальна та енергетична.

Останнім часом спостерігається тенденція щодо збільшення кількості проектів ДПП, що реалізуються з метою розвитку соціальної інфраструктури, зокрема, у транспортній сфері. Так, наприклад, за даними Європейського інвестиційного банку (далі – ЄІБ) у 2019 році фінансового закриття досягли

29 проєктів ДПП на загальну суму 9,8 млрд. євро, серед яких більше половини фінансових ресурсів було виділено на проєкти ДПП у транспортній сфері (рис.1.4). А також, найбільша кількість проєктів ДПП, що досягли фінансового закриття у 2019 році також припала на транспортний сектор (рис. 1.5). У 2019 році Франція та Велика Британія запустили найбільшу кількість проєктів державного приватного партнерства, 8 та 7 відповідно. Загалом з 2015 по 2019 роки Велика Британія стала лідером за кількістю укладених договорів ДПП, яка складає 70 договорів, в той час як Туреччина стала лідером за вартістю укладених договорів ДПП на суму 21,85 млрд. євро, значна частина яких також була реалізована по відношенню до модернізації інфраструктури у сфері охорони здоров'я та транспортній.

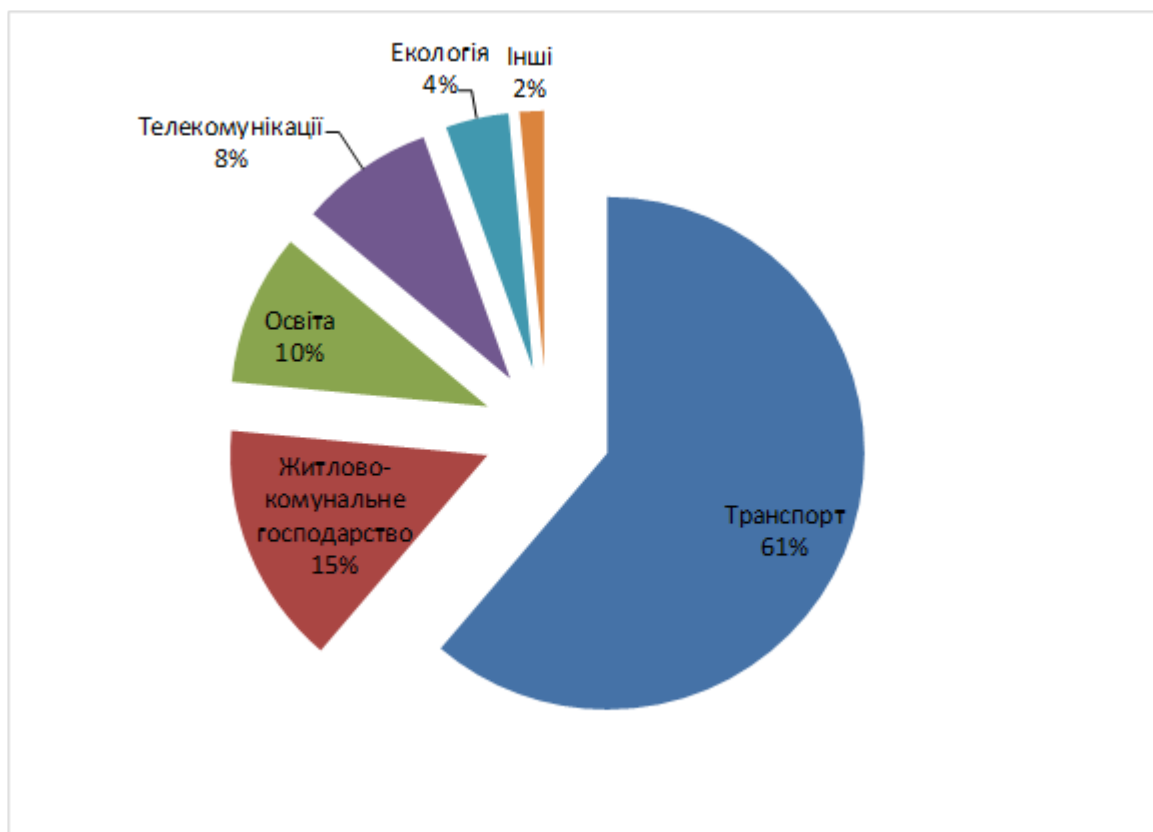


Рис. 1.4. Розподіл проєктів ДПП у країнах Європи у 2019 році, за вартістю та сферами, %

Джерело: складено авторами на основі [94]

Слід зазначити, що 61% вартості всіх проєктів ДПП країн Європи у 2019 році припадає лише на 6 із 29 проєктів [94], а саме:

- Тунель у Сильвертаун (Silvertown Tunnel) – (1.4 млрд. євро) у Великій Британії;

- Рухомий склад Netz Elbe Spree (Netz Elbe Spree Rolling Stock) – (1.3 млрд. євро) в Німеччині;

- Відновлення Brentвудського району (Brentwood Borough Regeneration) – (1.2 млрд. євро) у Великій Британії;

- Шосе А9 в Амстердамі (A9 Amsterdam Motorway) – (850 млн. євро) в Нідерландах;

- Мережа широкосмугового доступу у Тарн і Гароні (Tarn-et-Garonne Broadband) – (656 млн. євро) у Франції;

- Трамвай в Льєжі (Tram de Liège) – (558 млн. євро) в Бельгії.

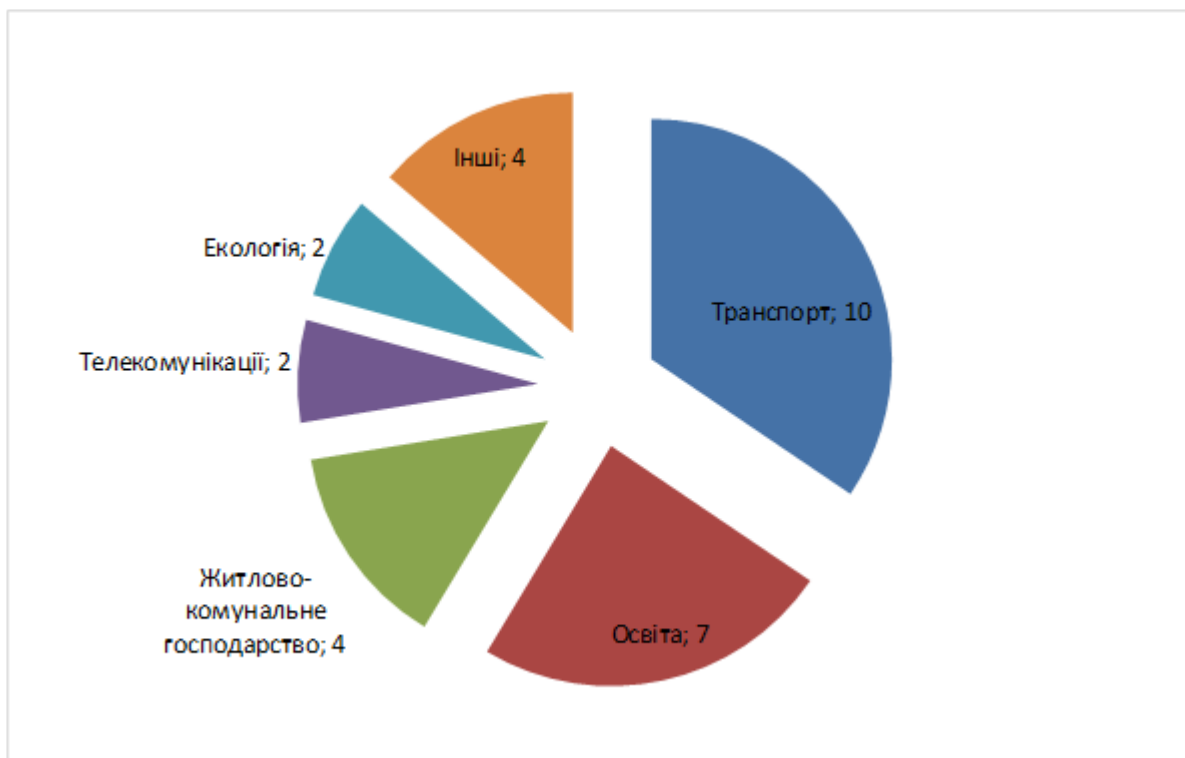


Рис. 1.5. Розподіл проєктів ДПП у країнах Європи у 2019 році, за кількістю та сферами, шт.

Джерело: складено автором на основі [94]

Незважаючи на підсилення уваги приватного бізнесу для реалізації проєктів у сфері соціальної інфраструктури, у т.ч. інфраструктури, що забезпечує надання освітніх послуг, до цього часу найбільше за все коштів приватним бізнесом вкладається у транспортну інфраструктуру [32, с.293]. Лідером у реалізації найбільших проєктів державного приватного партнерства є Туреччина, яка переважно реалізує проєкти ДПП у сфері транспорту та охорони здоров'я. Таким чином, у Туреччині 5 проєктів ДПП у 2018 році, досягли фінансового закриття на загальну суму 5,1 млрд. євро, що становить 36% від вартості всіх проєктів ДПП країн Європи у відповідному році. Слід зазначити, що найбільшими проєктами у країнах Європи у 2018 році [93] стали:

- Міст Чанаккале - (3,1 млрд. євро) в Туреччині;
- Автомагістраль Анкара-Нігде - (1,2 млрд. євро) в Туреччині.

На думку багатьох науковців та фахівців [18], ключовим джерелом передової міжнародної практики, а також моделлю і натхненням для нових програм державно-приватного партнерства може бути визнана Канада, яка вже тривалий час успішно реалізує проєкти ДПП на своїй території.

Розподіл проєктів ДПП за вартістю та сферами, що реалізуються на території Канади наведено у табл. 1.2.

Як показує аналіз інформації, наведеної в табл. 1.2, на сьогодні в Канаді реалізуються 285 проєктів ДПП на загальну суму майже 139 млрд. дол. США. При цьому, найбільшу частку фінансових ресурсів, що складає 86% від загальної вартості усіх активних проєктів ДПП в Канаді, спрямовано на розвиток трьох секторів: транспортного (64 млрд. дол. США), енергетичного (26 млрд. дол. США) та охорони здоров'я (майже 30 млрд. дол. США). Одним з найбільших проєктів ДПП в Канаді є будівництво атомної електростанції в провінції Онтаріо «Атомна електростанція Брюса», сукупна вартість якого складає 23 млрд. дол. США. Реалізація проєктів у цій країні відбувається в основному на федеральному, муніципальному та провінціальному / територіальному рівнях.

Таблиця 1.2

Проекти ДПП, що реалізуються на території Канади

Сектор	Кількість проєктів, шт.	Загальна вартість, дол. США	Загальна вартість, %
Транспортна сфера	78	64 233 478 000	46,09
Здоров'я	102	29 870 906 951	21,44
Енергетика	11	26 090 900 000	18,72
Правова сфера	23	6 678 700 000	4,79
Житловий сектор	10	4 081 900 000	2,93
Освіта	15	3 154 590 000	2,26
Водопостачання та водовідведення	21	2 019 623 000	1,45
Відпочинок та культура	15	1 423 200 000	1,02
Державні послуги	5	1 028 000 000	0,74
Інформаційні технології	5	772 700 000	0,55
Всього:	285	139 353 997 951	

Джерело: складено авторами на основі [100]

Яскравим прикладом використання державно-приватного партнерства в інвестиційно-інноваційній сфері є США [16, с. 59]. У США наразі реалізується 47 проєктів на засадах ДПП у транспортній сфері, 10 з яких у формі концесії [104]. Акценти у цій країні зроблено в основному на адміністративну присутність держави в інститутах державно-приватного партнерства з наданням переваг щодо фінансування будівництва, експлуатації і отримання прибутків з об'єктів спільних інтересів на користь приватного сектору [49, с.139]. Задля надання повної, актуальної інформації по ДПП, спрощення комунікацій між державним і приватним сектором з питань реалізації ДПП, проведення освітніх заходів і тренінгів по ДПП, усунення перешкод для реалізації ДПП, здійснення міжнародного діалогу з питань ДПП у США було створено Національну Раду з ДПП (National Council for PPP), що є некомерційною організацією у складі уряду [60, с. 52].

Слід також зазначити, що з огляду на необхідність стимулювання приватного бізнесу для участі у проєктах, які спрямовані на створення (модернізацію) критичної для досягнення ЦСР інфраструктури, ЄЕК ООН розробила нову модель державно-приватного партнерства – «Державно-приватні партнерства, спрямовані на людину» (People First PPPs).

Ця модель пропонує принципово новий підхід до прийняття рішень у сфері ДПП. Оцінка проєкту, запропонованого для реалізації за участю приватного бізнесу, перш за все, повинна базуватися на його важливості для забезпечення належної якості життя людей, а не на фінансовій привабливості проєкту, як це часто відбувається зараз. Якщо проєкт дійсно важливий для людей, то публічна влада повинна знайти можливість його реалізувати. Або зробити це за рахунок коштів державного (місцевого) бюджету. Або структурувати проєкт таким чином, щоб він був привабливий для приватного бізнесу (прибутковим і з прийнятними для бізнесу ризиками). Останнє можливо з використанням державної підтримки, форми якої мають бути визначені законодавчо.

Застосування моделі «Державно-приватні партнерства, спрямовані на людину» було підтримано й іншими регіональними комісіями ООН. Перша потужна підтримка впровадження цієї моделі відбулася 8 травня 2019 року, коли голови п'яти регіональних комісій ООН зібралися у Штаб-квартирі ЄЕК ООН в Женеві на 4-й Міжнародний форум ДПП "Остання миля: просування спрямованих на людей ДПП відповідно до Порядку денного ООН зі стійкого розвитку на період до 2030 року", організованої ЄЕК ООН у співпраці з Економічною комісією ООН для Африки (ЕКА) [101]. На цьому заході обговорили питання спільної участі регіональних комісій ООН у розвитку та просуванні підходу щодо залучення приватного бізнесу в інфраструктуру на принципах Цілей сталого розвитку.

Розроблення та застосування цієї нової моделі ДПП вже призвело до зміни акцентів у залученні приватного бізнесу для модернізації інфраструктури. Якщо до недавнього часу ДПП переважно застосовувалося для розвитку соціальної

інфраструктури та надання публічних послуг лише у економічно розвинутих країнах, то сьогодні ці проєкти стають пріоритетними й для країн економік, що розвиваються. Хоча, безумовно, проєкти удосконалення економічної інфраструктури (модернізація існуючих та будівництво нових транспортних магістралей, систем життєзабезпечення тощо) не втрачають своєї актуальності.

Подальший розвиток цієї моделі дасть змогу зробити ДПП потужним інструментом подолання величезного інфраструктурного розриву, який існує в світі, особливо в країнах із низьким та середнім рівнем доходу, забезпечуючи залучення приватного бізнесу у проєкти, які створюють "цінність для людей" - із п'ятьма ключовими результатами:

- збільшення доступу та справедливості у отриманні послуг в сфері життєзабезпечення;
- відтворюваність та можливість тиражування успішних проєктів;
- сталість та стійкість інфраструктурних проєктів у довгостроковій перспективі;
- економічна ефективність інфраструктури;
- широке залучення до реалізації інфраструктурних проєктів зацікавлених сторін.

Відповідно, акцент зміщується з використання концесій до моделей ДПП, заснованих на платі за доступність, яка має формуватися або за рахунок опосередкованих (непрямих) надходжень від реалізації тих чи інших інфраструктурних проєктів, або за рахунок державного (місцевого) бюджету – якщо відповідна інфраструктура є надзвичайно важливою для забезпечення певного мінімального рівня життєзабезпечення населення, що мешкає на тій чи іншій території.

Слід зазначити, що застосування моделі «Державно-приватні партнерства, спрямовані на людину» вимагає посиленої уваги до аналізу довгострокових зобов'язань держави в частині встановленої нею плати за доступність. А отже, в разі застосування цієї моделі професійний рівень державних службовців має

бути на високому рівні, а механізми моніторингу фіскальних ризиків мають враховувати сучасні напрацювання у цій сфері.

Ще одна досить цікава форма ДПП визначена у Доповіді Міжурядового комітету експертів по фінансуванню сталого розвитку – «змішане фінансування» [12]. Вона є більш розширеною формою ДПП, оскільки поєднує у собі співпрацю не тільки державного та приватного секторів, але й ще залучає додаткові ресурси благодійних фондів спрямованих на вирішення глобальних питань. Таке фінансування є більш перспективним для реалізації таких проєктів, як інфраструктурні та інноваційні.

Метою «змішаного фінансування» є підтримка значущих стійких проєктів в тих сферах, де приватні інвестори не хочуть брати на себе ініціативу, оскільки результати проєктів важко перетворити в гроші або занадто високі ризики [61].

Досить продумане «змішане фінансування», дозволяє урядам ефективно використовувати офіційні засоби поряд з приватним капіталом, ділячись ризиками і прибутком, і при цьому досягати національних соціальних, екологічних і економічних цілей у сферах, що викликають заклопотаність у населення [12].

Значну роботу у напрямку підвищення інституційної спроможності публічної влади у цій сфері та розвитку інституційного середовища відіграють міжнародні організації. Так, наприклад, Світовий банк допомагає урядам таких країн приймати обґрунтовані рішення з питань підвищення доступності та якості інфраструктурних послуг, включаючи, в необхідних випадках, використання державно-приватних партнерств, зокрема, шляхом вдосконалення методів збору даних, нарощування потенціалу, розробки і тестування інструментарію, сприяння розкриттю інформації та заохочення взаємодії з усіма відповідними зацікавленими сторонами [8].

Різноманітність форм взаємодії державного сектору та приватного капіталу обумовило існування різних форм ДПП, вибір та впровадження яких залежить, в першу чергу, від мети реалізації та сфери застосування обраного

проєкту, а також від рівня прибутковості проєктів та механізмів розподілу проєктних ризиків [50, с.76].

Проте слід чітко розуміти, що погано продумані державно-приватні партнерства та інші змішані структури можуть призводити до високої прибутковості для приватного партнера, в той час як державний партнер буде нести всі ризики [12].

Висновки до розділу 1

1. Формування глобальної стратегії сталого розвитку як нової парадигми розвитку суспільства розпочалося декілька століть тому. Водночас лише з 2000 року запровадження цього підходу набуло сталості та було розповсюджено в світі. Підвалини нових принципів до формування національних стратегій розвитку базуючись на цій ідеології було закладено у «Декларації тисячоліття Організації Об'єднаних Націй», схваленої у 2000 році в Нью-Йорку на Саміті тисячоліття 189 країнами – членами ООН. Нові орієнтири щодо розвитку людства визначено у останній стратегії «Перетворення нашого світу: порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року», схваленою ООН у вересні 2015 року. У цій стратегії визначено амбітні 17 ЦСР та 169 завдань щодо їх виконання у економічній, екологічній та соціальній сферах, які мають бути вирішені задля досягнення Цілей сталого розвитку.

2. ЦСР охоплюють велику кількість комплексних та складних у реалізації питань, а, отже, потребують запровадження відповідного інструментарію їх досягнення. З огляду на це, при формуванні Цілей сталого розвитку до 2030 року особливу увагу було приділено фінансовим та інституційним механізмам їх реалізації, основні з яких зосереджено в рамках Цілі 17. У той же час, майже кожна з інших 16 ЦСР також містить певні особливі, притаманні лише відповідній цілі механізми її досягнення. Зазначене, з одного боку, полегшує

адаптування національних Цілей сталого розвитку до глобальних ЦСР, з іншого – ставить складні завдання перед національними урядами щодо розроблення / адаптації механізмів досягнення ЦСР та імплементації їх у національне законодавство.

3. Теоретико-методологічні засади формування системи державної фінансової підтримки сталого розвитку потребують удосконалення з урахуванням сутності нових підходів, що запроваджуються ООН в контексті ЦСР. Головними факторами, на яких має базуватися розвиток цієї системи, є визначення державних пріоритетів на довгострокову перспективу у відповідності до Цілей сталого розвитку та завдань, які мають бути вирішені задля досягнення національних індикаторів ЦСР; створення інституційного середовища щодо управління сталим розвитком; запровадження моніторингу та контролю у цій сфері; визначення інфраструктури, критичної для досягнення Цілей сталого розвитку, та потенційних фінансових джерел її створення (модернізації); формування механізмів державної фінансової підтримки сталого розвитку.

4. Аналіз зарубіжного досвіду вирішення комплексних та складних у реалізації питань, що виникають на шляху формування та реалізації стратегій сталого розвитку й системи їх фінансового забезпечення, довів, що ключовим фактором у цій сфері є адаптація національних систем планування сталого розвитку до ЦСР, співвіднесення цілей державних та місцевих стратегій і планів, а також завдань та цільових показників їх виконання до національних індикаторів ЦСР, запровадження моніторингу та контролю щодо Цілей сталого розвитку. Встановлено, що досягти Цілі сталого розвитку не є можливим без створення (модернізації) інфраструктури, яка є критичною для забезпечення належної якості життя, та без розвитку системи державної фінансової підтримки реалізації пріоритетних для країн інвестиційних проєктів.

5. Необхідною умовою досягнення Цілей сталого розвитку є наявність розвинутої національної інституційної структури управління сталим розвитком. У цьому контексті позитивно себе зарекомендувала практика визначення

національних уповноважених з питань Цілей сталого розвитку, налагодження статистичних спостережень у цій сфері, запровадження дійової системи моніторингу та контролю, включаючи парламентський контроль за діяльністю урядів щодо досягнення ЦСР, залучення до цього процесу всіх верств суспільства: громадськості, науковців, бізнесу. Важливим є підвищення інституційної спроможності публічної влади з питань планування розвитку на засадах Цілей сталого розвитку та проведення широких інформаційних компаній з питань сталого розвитку.

6. Реалізація політики сталого розвитку є можливою за умов формування ефективної системи фінансового забезпечення національних (галузевих, місцевих) стратегій сталого розвитку та відповідних інфраструктурних планів. Для успішної реалізації пріоритетних для країни проєктів, що включаються до таких планів, необхідно проаналізувати всі наявні джерела їх фінансування, та здійснити заходи, що забезпечать їх ефективне використання з огляду на досягнення національних Цілей сталого розвитку. З огляду на міжнародний досвід такими заходами можуть стати встановлення критеріїв відбору проєктів, що плануються до фінансування за рахунок коштів державного бюджету або за рахунок запозичень від міжнародних фінансових організацій, залучених під державні гарантії, базуючись на національних Цілях сталого розвитку; застосування апробованих в світі методологій здійснення мультикритеріального аналізу для вибору пріоритетних проєктів з урахуванням зазначених критеріїв; стимулювання спрямування інвестицій приватного бізнесу, що здійснюються з використанням механізму державно-приватного партнерства, у проєкти створення (модернізації) інфраструктури, критичної для досягнення Цілей сталого розвитку; підвищення інституційної спроможності публічної влади в сфері фінансового забезпечення сталого розвитку.

7. Важливу роль у досягненні Цілей сталого розвитку має відігравати моніторинг, метою запровадження якого є оцінка прогресу країн світу у досягненні ЦСР, виявлення проблем, що виникають у цій сфері, та своєчасне запровадження заходів, що дадуть змогу розв'язати наявні проблеми. Для

коректного відображення ситуації щодо досягнення ЦСР данні, надані різними країнами, мають бути співставними між собою та стандартизованими, а також достовірними. З огляду на це, ООН встановлено глобальне середовище індикаторів, які призначені для здійснення обзору прогресу у досягненні ЦСР на глобальному рівні базуючись на даних окремих країн. Застосування показників, що входять до складу ГСІ й додержання інших рекомендацій ООН у цій сфері, здійснюється національними урядами на добровільних засадах. Поки що далеко не всі країни готові до збору інформації щодо таких показників внаслідок відсутності джерел інформації для їх збору, складності у трансформації системи звітності, низького інституційного потенціалу статистичних органів та органів державного й місцевого управління, відсутності необхідних фінансових ресурсів для забезпечення збору відповідних даних тощо. З огляду на це та зважаючи на важливість моніторингу для досягнення ЦСР, ООН надає сприяння створенню національних платформ звітності та розповсюдження даних, а також розбудові інструментарію для збору, надання та розповсюдження таких даних.

8. Досягнення цільових показників національних та місцевих стратегій сталого розвитку є не можливим без реалізації проєктів, якими передбачено створення (модернізація) критичної для досягнення ЦСР інфраструктури. Запорукою успішної реалізації національних та місцевих стратегій є розроблення інфраструктурних планів, до яких мають бути включені проєкти, що передбачається реалізувати з використанням бюджетних коштів, або відповідно до яких публічна влада готова брати на себе певні зобов'язання перед МФО. Зазначені проєкти мають бути пріоритезовані з урахуванням їх важливості для суспільства та їх впливу на досягнення національних індикаторів ЦСР, а також зважаючи на бюджетні обмеження з застосування відповідних методологій.

9. Інфраструктурні проєкти, що є важливими з огляду на досягнення ЦСР, фінансуються за рахунок капітальних видатків державного та місцевих бюджетів, запозичень від МФО під державні або муніципальні гарантії, а також

за кошти приватних інвесторів на умовах державно-приватного партнерства. Одним з потужних фінансових джерел, застосування якого передбачено безпосередньо ЦСР, також є офіційна допомога для розвитку, яка відіграє важливу роль щодо сприяння досягненню Цілей сталого розвитку країнами, що розвиваються. Ефективне застосування зазначених механізмів можливе лише за умов наявності стратегічних документів довгострокового характеру, що визначають цілі та завдання сталого розвитку територій (країн, міст).

10. Неможливість забезпечення створення (модернізації) критичної для досягнення ЦСР інфраструктури лише за рахунок бюджетних коштів та ОДР (зважаючи на те, що щорічні потреби для досягнення цієї цілі сягають сотень мільярдів доларів), свідчить про важливість залучення до цього процесу приватного бізнесу: його фінансових ресурсів, компетенцій, інституційної спроможності. Зазначена обставина врахована при визначенні завдань Цілі 17 «Глобальне партнерство для розвитку». Про важливість залучення приватного бізнесу для досягнення Цілей сталого розвитку в рамках реалізації проєктів створення (модернізації) критичної для досягнення ЦСР інфраструктури на умовах державно-приватного партнерства проголошено на Саміті ООН, де ухвалювалися ЦСР.

11. В світі існує велика кількість реалізованих проєктів ДПП; опрацьовані різні механізми їх фінансування залежно від економічної ситуації в країнах та стану їх інфраструктурної сфери. Цей механізм активно розвивається й нині з огляду на необхідність стимулювання приватного бізнесу для участі у проєктах, які спрямовані на досягнення ЦСР. Нещодавно ЄЕК ООН було розроблено нову модель ДПП – «Державно-приватні партнерства, спрямовані на людину» (People First PPPs), метою якої є стимулювання бізнесу інвестувати у суспільно значущі проєкти, результатом реалізації яких є поліпшення стану навколишнього середовища та підвищення якості життя людей. Застосування цієї моделі вимагає посиленої уваги до аналізу довгострокових зобов'язань держави в частині забезпечення можливості передбачати для таких проєктів застосування плати за доступність (плати за експлуатаційну готовність), а

також високого професійного рівня державних службовців та наявності механізмів моніторингу фіскальних ризиків у проєктах ДПП.

12. Для забезпечення сталого економічного розвитку територій (країн, регіонів, міст) на засадах ЦСР держава має запланувати та здійснити такі заходи: визначити національні Цілі сталого розвитку; розробити довгострокову стратегію сталого розвитку, цільові індикатори якої відповідають національним ЦСР; запровадити дійову систему моніторингу досягнення цих цільових індикаторів; забезпечити пріоритезацію інфраструктурних проєктів, що плануються для реалізації з застосуванням коштів державного бюджету, запозичень від МФО під державні гарантії та на умовах державно-приватного партнерства; сприяти залученню суспільства до процесу планування та реалізації стратегій сталого розвитку на рівні держави та міст.

Результати дослідження розділу опубліковані в наукових працях автора [32, 36-43].

Список використаних джерел до розділу 1

1. Ангел Є. Міжнародна фінансова допомога: скільки грошей і на що виділили донори для розвитку інфраструктури. *VoxUkraine*. 2018. URL: <https://voxukraine.org/uk/zaasfaltovani-milyardi-yak-yebr-r-svitovij-bank-ta-inshi-donori-rozvivayut-infrastrukturu-ukrayini/> (дата звернення: 12. 05.2019).

2. Бурик З.М. Інституційне забезпечення державного регулювання Сталого розвитку: аналіз та перспективи. *Альманах науки*. 2018. № 9(18). С. 7-14.

3. Бурик З.М. Проблеми та потенціал державного регулювання сталого розвитку України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 5. С. 104–108.

4. Бюджетна складова реалізації домінантних напрямів суспільного розвитку: монографія / Л.В. Лисяк, О.В. Гриценко, С.В. Качула та ін.; за наук. ред. д.е.н., проф. Л.В. Лисяк. Дніпропетровськ: ДДФА, 2015. 396 с.

5. Бюджетно-податкова політика у системі регулювання економіки: монографія / І.Я. Чугунов, Т.В.Канєва, М.Д. Пасічний та ін.; за заг. ред. І.Я. Чугунова. Київ: Глобус-Пресс, 2018. 354 с.

6. Вернадский В.И. Биосфера и ноосфера / В. И. Вернадский. Москва: Наука, 1989. 261 с. URL: <http://www.spsl.nsc.ru/win/nelbib/vernadsky.pdf> (дата звернення: 15.03.2020).

7. Вернадский В.И. Живое вещество и биосфера. Москва: Наука, 1994. 669 с. URL: <http://books.e-heritage.ru/book/10087197> (дата звернення: 15.03.2020).

8. Годовой отчет Всемирного банка за 2016 год. URL: <http://www.worldbank.org/annualreport> (дата звернення: 18.11.2019).

9. Декларация тысячелетия Организации Объединенных Наций, 2000. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/summitdecl.shtml (дата звернення: 18.11.2019).

10. Державне фінансове регулювання економічних перетворень: монографія / І.Я. Чугунов, А.В. Павелко, Т.В. Канєва, та ін.; за заг. ред. А.А. Мазаракі. Київ: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2015. 376 с. URL: <https://knute.edu.ua/file/MTc=/f1be231fc507a2c1957061787c381b5b.pdf> (дата звернення: 17.01.2017).

11. Довідка про міжнародну технічну допомогу Україні URL: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=e485115d-5f7c-480d-ab90-563def7e4053&title=DovidkaProMizhnarodnuTekhnichnuDopomoguUkraini> (дата звернення: 17.01.2020).

12. Доклад Межправительственного комитета экспертов по финансированию устойчивого развития. URL: https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/69/315&Lang=R (дата звернення: 25.03.2020).

13. Доклад о Целях в области устойчивого развития, 2017 год. URL: https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2017/TheSustainableDevelopmentGoalsReport2017_Russian.pdf (дата звернення: 18.11.2019).

14. Доклад о Целях в области устойчивого развития, 2018 год. URL: <https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2018/TheSustainableDevelopmentGoalsReport2018-RU.pdf> (дата звернення: 18.11.2019).
15. Доклад о Целях в области устойчивого развития, 2019 год. URL: https://unstats.un.org/sdgs/report/2019/The-Sustainable-Development-Goals-Report-2019_Russian.pdf (дата звернення: 17.01.2020).
16. Єфіменкова Н. Світовий досвід використання дер жавноприватного партнерства в інвестиційно-інноваційній сфері. *Актуальні проблеми державного управління*. 2013. Вип. 4. С. 57–60.
17. Запатрина И.В. Потенциал публично-частного партнерства для развивающихся экономик / И.В. Запатрина. Издательский центр Союза собственников жилья Украины, 2011. 152 с.
18. Запатрина И.В. Публично - частное партнерство для целей устойчивого развития, 2017. URL: http://appp.com.ua/wp-content/uploads/2015/10/P_2.pdf (дата звернення: 11.01.2018).
19. Запатрина И.В. Публично-частное партнерство: потенциал для развивающихся экономик / И.В. Запатрина. Lambert Academic Publishing – Saarbrucken, 2013. 197 с.
20. Запатрина І.В. Бюджетний механізм економічного зростання / І. В. Запатрина. Київ: Ін-т соц.-екон. стратегій, 2007. 528 с
21. Запатрина І.В. Керівництво «Посилення ролі бізнесу в досягненні ЦСР в Україні», 2018. URL: <http://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/library/entrepreneurship-support/sdg-business-role-enhancement.html> (дата звернення: 08.08.2019).
22. Інституційна трансформація фінансово-економічної системи України в умовах глобалізації / В.Р. Сіденко, М.І. Скрипниченко, В.С. Пономаренко, І.Я.Чугунов та ін.; за ред. В.Р.Сіденка. Київ: Київ.нац.торг.-екон.ун-т, 2017. 648 с.

23. Кабашкин В.А., Малахаева О.М. Государственно-частное партнерство в Великобритании и Ирландии / В.А. Кабашкин, О.М. Малахаева. Москва: Междунар. инновац. центр, 2010. 130 с.
24. Ковалева Э.И. Канадская модель государственно-частного партнерства. Общая характеристика и опыт применения. *Новый юридический вестник*. 2019. №3. С. 15-19. URL: <https://moluch.ru/th/9/archive/125/4185/> (дата звернення: 17.01.2020).
25. Кожухова Т.В. Офіційна допомога з метою розвитку: стан та тенденції. Економічний аналіз: зб. наук. праць. Тернопіль: “Економічна думка”, 2015. Том 22. № 1. С. 19-26.
26. Колосова В.П. Вплив міжнародних фінансових організацій на економічний розвиток країни: питання теорії. *Економіка України*. 2016. №12. С. 61–71.
27. Колосова В.П. Розвиток відносин України з міжнародними фінансовими організаціями. Київ: НДФІ, 2008. 232 с.
28. Колосова В.П. Такие дешевые и такие ненужные кредиты. *Зеркало недели. Украина*. 2019. Вып. 30. URL: https://zn.ua/finances/takie-deshevye-i-takie-nenuzhnye-kredity-327199_.html (дата звернення: 17.01.2020).
29. Колосова В.П. Фінанси міжнародних інституцій в Україні: монографія / В.П. Колосова. Київ: Київ. нац. торг. ун-т, 2016. 404 с.
30. Кужелєв М.О., Нечипоренко А.В. Фінансові інструменти стимулювання регіонального розвитку: практика використання в Україні: монографія. Київ: «Центр учбової літератури», 2019. 224 с.
31. Лисенко Ю.Г., Жерліцина Д.М. Модернізація фінансових систем: методологія та інструменти управління/ за ред. Ю.Г. Лисенко, Д.М. Жерліцина. Полтава: ПУЕТ, 2017. 348 с.
32. Лук'яненко І.Г., Мар'янович М.Е. Роль державно-приватного партнерства в розбудові критичної інфраструктури для досягнення Цілей сталого розвитку в Україні. *Бізнес Інформ*. 2020. №1. С. 291–297.

33. Лук'яненко І.Г., Сидорович М.Я. Бюджетно-податкова політика України: нові виклики: монографія. Київ: НаУКМА, 2014. 229 с.
34. Лук'яненко І.Г., Фарина О.І. Макрофінансова стабільність: моделі та методи оцінки: монографія. Київ: ТОВ «ГЛІФ Медіа», 2016. 187 с. URL: <http://www.ekmair.ukma.edu.ua/handle/123456789/10878> (дата звернення: 24.06.2018).
35. Лук'яненко І.Г. Моделювання впливу змін фіскальної політики на економіку України. *Бізнес Інформ*. 2012 . № 4. С. 197-201.
36. Мар'янович М.Е. Європейський досвід реалізації проектів державно-приватного партнерства: перспективи для України. Економічний розвиток держави, регіонів і підприємств: проблеми та перспективи: матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 18–19 травня 2017 р.). Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. С. 46–47.
37. Мар'янович М.Е. Міжнародна технічна допомога та її роль у забезпеченні сталого розвитку. Фінансово-економічний та суспільний світовий розвиток: сучасні тренди і перспективи: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 25 січня 2017 р.). Київ: НаУКМА, 2017. С. 68–70.
38. Мар'янович М.Е. Національні індикатори досягнення Цілей сталого розвитку та їх роль у порядку денному ООН до 2030 року. *Інноваційна економіка*. 2019. № 5-6. С. 133-138.
39. Мар'янович М.Е. Перспективні напрями розвитку фінансових механізмів досягнення Цілей сталого розвитку до 2030 року. *Наукові записки НаУКМА. Серія: Економічні науки*. 2016. Том 1. Вип. 1. С. 125-131.
40. Мар'янович М.Е. Роль державно-приватного партнерства в досягненні Цілей сталого розвитку до 2030 року. *Наукові записки НаУКМА. Серія: Економічні науки*. 2017. Том 2. Вип. 1. С. 98-102.
41. Мар'янович М.Е. Становлення системи фінансового забезпечення сталого розвитку в Україні. *Scientific Letters of Academic Society of Michal Baludansky*. Kosice, Slovakia, 2020. Vol. 8. № 3. P.147-150.

42. Мар'янович М.Е. Фінансова складова глобального партнерства для досягнення цілей економічного розвитку. Фінансова політика як складова економічного розвитку: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Київ, 12-13 квітня 2017 р.). Київ: Київ.нац. торг.-екон. ун-т, 2017. С. 232–234.

43. Мар'янович М.Е. Цільові індикатори стратегій сталого розвитку. Розвиток економіки в умовах макроекономічної нестабільності: світова та українська практика: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 27 січня 2016 р.) Київ: НаУКМА, 2016. С. 48–49.

44. Моисеев Н.Н. Судьба цивилизации. Путь разума / Н.Н. Моисеев. Москва: Изд-во МНЭПУ, 1998. 228 с.

45. Национальный координатор по достижению ЦУР. URL: http://sdgs.by/architecture/nacional_coordinator_p_dostijeniu_CUR/ (дата звернення: 17.01.2020).

46. Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1239> (дата звернення: 17.11.2019).

47. Нечипоренко А. В., Качула А. Г. Бюджетна децентралізація в Україні: сучасний стан та перспективи розвитку. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». 2018. Вип. 29 (2). С. 95–98.

48. Нечипоренко А. В., Хмара Л. С. Тенденції розвитку структурних складових фінансової безпеки України. Бізнес Інформ. 2019. №12. С. 296–302.

49. Оленцевич Н.В., Ковальова О.В. Державно-приватне партнерство у розвинених країнах світу: досвід для України / Н.В. Оленцевич, О.В. Ковальова. Економічний аналіз: зб. наук. пр. Тернопіль: «Економічна думка», 2014. Том 15. № 1. С.134–143.

50. Пашенко Ю.Є., Корінь М.В. Державно-приватне партнерство як механізм фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2015. № 49. С. 74–79.

51. План осуществления Декларации тысячелетия Организации Объединенных Наций. URL: <https://documents-dds->

ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N01/526/10/PDF/N0152610.pdf?OpenElement (дата звернення: 15.04.2018).

52. Подведение итогов в области глобального партнерства в целях развития. URL: <http://www.un.org/ru/millenniumgoals/summary2015.pdf> (дата звернення: 15.04.2018).

53. Практическое руководство для инвесторов «Государственно-частное партнерство в странах евразийского экономического союза». URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/finpol/dobd/ppp/Documents/Evrazes_Book-2017_A4_Web.pdf (дата звернення: 15.04.2018).

54. Практическое руководство для инвесторов «Государственно-частное партнерство в странах евразийского экономического союза». Часть 2. http://www.eurasiancommission.org/ru/act/finpol/dobd/ppp/Documents/Evrazes_Book-2018_A4.pdf (дата звернення: 17.11.2020).

55. Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. URL: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R (дата звернення: 17.01.2020).

56. Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 6 июля 2017 года. URL: <https://undocs.org/ru/A/RES/71/313> (дата звернення: 15.03.2019).

57. Системний аналіз формування державної політики в умовах макроекономічної дестабілізації: монографія / І.Г. Лук'яненко, Д. Віт, О.К. Прімерова та ін.; за ред. д-ра економ. наук. проф. І.Г. Лук'яненко. Київ: НАУКМА, 2017. 464 с. URL: <http://ekmair.ukma.edu.ua/handle/123456789/12348> (дата звернення: 24.06.2018).

58. Сіденко В.Р., Скрипниченко М.І., Пономаренко В.С., Чугунов І.Я. Інституційна трансформація фінансово-економічної системи України в умовах глобалізації: монографія. Київ: Київ.нац.торг.-екон.ун-т, 2017. 648 с.

59. Сімсон О.Е. Правова модель публічно-приватного партнерства в інноваційній сфері: монографія. Харків: Нац. ун-т «Юрид. акад. України ім. Я. Мудрого». Право, 2013. 448 с.

60. Слободянюк Н.О. Зарубіжний досвід стратегічного державно-приватного партнерства в інвестиційній сфері. *Інвестиції: практика та досвід*. 2016. № 13 С. 49–53.

61. Смешанное финансирование – путь к устойчивости мира. URL: <https://csrjournal.com/18277-smeshannoe-finansirovanie-put-k-ustojchivosti-mira.html> (дата звернення: 25.03.2020).

62. Специальное издание: ход достижения целей в области устойчивого развития. Доклад Генерального секретаря. URL: <https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2019/secretary-general-sdg-report-2019--RU.pdf> (дата звернення: 15.03.2019).

63. Угода мерів. URL: <http://com-east.eu/uk/pro-nas/ugoda-meriv> (дата звернення: 17.01.2020).

64. Федорчак О.В. Проблеми фінансування інвестиційних проєктів місцевого та регіонального розвитку в Україні. *Вісник НАДУ при Президентові України*. Серія «Державне управління». 2017. № 2. С. 118–127. URL: <http://visnyk.academy.gov.ua/pages/dop/68/files/c5997533-1cfc-4677-95d8-2e3f95e69620.pdf> (дата звернення: 14.07.2019).

65. Ход достижения целей в области устойчивого развития. Доклад Генерального секретаря URL: <https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2016/secretary-general-sdg-report-2016--RU.pdf> (дата звернення: 15.03.2019).

66. Цели развития тысячелетия: доклад за 2015 год. URL: <http://www.un.org/ru/millenniumgoals/mdgreport2015.pdf> (дата звернення: 17.01.2020).

67. Центр государственно-частного партнерства. URL: http://veb.ru/common/upload/files/veb/ppp/actions/20081021/c0810_bagenov.pdf. (дата звернення: 17.01.2020).

68. Цілі розвитку тисячоліття. Україна: 2000–2015. URL: <http://www.idss.org.ua/monografii/2015%20MDG%20Ukr%20Report%20DRAFT.pdf> (дата звернення: 24.06.2017).

69. Чинники і тренди економічного зростання в Україні: кол. монографія / Скрипниченко М.І., Кораблін С.О., Жаліло Я.А. та ін.; за ред. чл.-кор. НАН України М.І. Скрипниченко. Київ: ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», 2018. 386 с.
70. Чугунов І.Я., Кучер Г.В. Фінансові ресурси державного сектора економіки. *Вісник КНТЕУ*. 2019. № 3. С. 40–52
71. Чугунов І.Я., Самошкіна О.А. Видатки бюджету в системі державного регулювання соціально-економічного розвитку країни. *Вісник КНТЕУ*. 2019. № 2. С.103–121
72. Чугунов І.Я., Собчук С.І. Формування бюджетної політики економічного розвитку країни. *Вісник КНТЕУ*. 2018. № 3. С.103–116.
73. Шамбир В.Н. Государственно-частное партнерство как форма инвестирования приоритетных муниципальных проектов: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.01 / МГУ им. М.В. Ломоносова. Москва, 2010. 150 с.
74. Шилепницький П.І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика: монографія. Чернівці, 2011. 455 с.
75. Юрьева Т.В. Проекты государственно-частного партнерства в России и в зарубежных странах. *Региональная экономика и управление: электронный научный журнал*. 2016. №4 (48). URL: <http://eee-region.ru/article/4833> (дата звернення: 17.01.2020).
76. C40-Smart Cities. URL: <https://www.c40.org/tags/smart-cities> (Last accessed: 17.08.2019).
77. Chugunov I., Kachula S. State financial policy as a component of socioeconomic development of society. The potential of modern science. *Sciencce Publishing*. 2019. Vol. 2. P. 29-44.
78. Chugunov I., Makohon V. and Krykun T. Fiscal policy and institutional budget architectonics. *Baltic Journal of Economic Studies*. 2019. Vol. 5 No. 5. P. 197-203.
79. Chugunov I., Makohon V. Fiscal strategy as an instrument of economic growth. *Baltic Journal of Economic Studies*. 2019. Vol. 5 No. 3. P. 213-217.

80. Chugunov I., Pasichnyi M. Fiscal stimuli and consolidation in emerging market economies. *Investment Management and Financial Innovations*. 2018 Vol. 15(4). P. 113-122.
81. Committed to connecting the world. URL: <https://www.itu.int/en/ITU-T/ssc/united/Pages/default.aspx> (Last accessed: 19.05.2018).
82. Glossary of statistical terms. URL: <https://stats.oecd.org/glossary/> (Last accessed: 19.05.2018).
83. ICLEI Local Government for Sustainability. URL: <https://www.iclei.org/>
84. Inter-agency and Expert Group on SDG Indicators. URL: <https://unstats.un.org/sdgs/iaeg-sdgs/> (Last accessed: 17.03.2019).
85. Lukianenko I., Sydorovych M. Impact of fiscal policy on economic development in Ukraine. *Hyperion International Journal of Econophysics and New Economy*. 2013. Vol. 6. № 1. P. 91-117. URL: http://www.ekmair.ukma.edu.ua/bitstream/handle/123456789/2494/Lukianenko_Sydorovych%20Impact%20of%20Fiscal%20Policy_.pdf?sequence=3&isAllowed=y (Last accessed: 19.05.2018).
86. Marcelo D., Mandri-Perrott C., House S., Schwartz J.Z. An alternative approach to project selection: The Infrastructure Prioritization Framework. URL: <http://pubdocs.worldbank.org/en/844631461874662700/16-04-23-Infrastructure-Prioritization-Framework-Final-Version.pdf> (Last accessed: 17.08.2019).
87. Market Update, Review of the European PPP Market in 2012. URL: <http://www.eib.org/epec/resources/Market%20Update%202012.pdf> (Last accessed: 10.03.2019).
88. Market Update, Review of the European PPP Market in 2013. URL: http://www.eib.org/epec/resources/publications/epec_market_update_2013_en.pdf (Last accessed: 10.03.2019).
89. Market Update, Review of the European PPP Market in 2014. URL: http://www.eib.org/epec/resources/publications/epec_market_update_2014_en (Last accessed: 10.03.2019).

90. Market Update, Review of the European PPP Market in 2015. URL: http://www.eib.org/epec/library/epec_market_update_2015_en2 (Last accessed: 10.03.2019).
91. Market Update, Review of the European PPP Market in 2016. URL: http://www.eib.org/epec/resources/publications/epec_market_update_2016_en (Last accessed: 10.03.2019).
92. Market Update, Review of the European PPP Market in 2017. URL: https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2017_en.pdf (Last accessed: 10.03.2019).
93. Market Update, Review of the European PPP Market in 2018. URL: https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2018_en.pdf (Last accessed: 17.11.2019).
94. Market Update, Review of the European PPP Market in 2019. URL: <https://www.sipotra.it/wp-content/uploads/2020/03/Review-of-the-European-PPP-Market-in-2019.pdf> (Last accessed: 17.03.2020).
95. Official site of the European Bank for Reconstruction and Development URL: <https://www.ebrd.com/> (Last accessed: 19.05.2018).
96. Official site of the European Bank for Reconstruction and Development URL: <https://ebrdgreencities.com/> (Last accessed: 17.05.2019).
97. Process of preparation of the Environmental Perspective to the Year 2000 and Beyond. 1983. URL: <http://www.un-documents.net/a38r161.htm> (Last accessed: 17.05.2017).
98. Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future. URL: <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm> (Last accessed: 15.08.2019).
99. Secretary-General's remarks at the United Nations Private Sector Forum. URL: <https://www.un.org/sg/en/content/sg/statement/2015-09-26/secretary-generals-remarks-united-nations-private-sector-forum> (Last accessed: 12.06.2019).
100. The Canadian Council for Public-Private Partnerships «Projects». URL: <http://www.p3spectrum.ca/project/> (Last accessed: 19.02.2020).

101. The five United Nations Regional Commissions to work together to make PPP 'fit for purpose' for the 2030 Agenda for Sustainable Development URL: <https://www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/economic-cooperation-and-integration/2019/the-five-united-nations-regional-commissions-to-work-together-to-make-ppp-fit-for-purpose-for-the-2030-agenda-for-sustainable-development/doc.html> (Last accessed: 17.07.2019).

102. The World Bank Group. URL: <http://www.worldbank.org> (Last accessed: 17.03.2019).

103. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. The United Nations. 2017. URL: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R (Last accessed: 20.06.2017).

104. United States Department of Transportation «Interactive Map: New Build Facilities». 2020. URL: https://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/defined/new_build_facilities/projects_new_build.aspx (Last accessed: 19.02.2020).

105. Zapatrina I. Sustainable Development Goals for Developing Economies and Public-Private Partnership – European Procurement & Public Private Partnership Law Review. 2016. №1. P. 39-45.

РОЗДІЛ 2. СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ДЕРЖАВНОЇ ФІНАНСОВОЇ ПІДТРИМКИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

2.1. Державна політика забезпечення сталого розвитку України

Як вже було зазначено вище, «Порядок денний в галузі сталого розвитку до 2030 року» [49], прийнятий 25 вересня 2015 року світовими лідерами на Саміті Організації Об'єднаних Націй у Нью-Йорку визначив 17 Цілей сталого розвитку та 169 завдань. Країни світу взяли на себе зобов'язання розробити національні стратегії відповідно до Глобальної стратегії сталого розвитку та адаптувати національні завдання щодо сталого розвитку до ЦСР. На сьогодні всі країни світу дотримуються ЦСР і Україна не стала виключенням.

Протягом року в рамках адаптації національних Цілей сталого розвитку до ЦСР в Україні, за підтримки агентства ООН в Україні (далі – ПРООН) та за участі понад 800 провідних експертів з різних сфер діяльності, пройшли масштабні консультації на центральному та місцевих рівнях. Оскільки процес визначення національних завдань проходив відкрито, то, крім представників влади та міжнародних організацій, у заході брали участь також представники громадянського суспільства, ділової спільноти та громадських організацій. За результатами консультацій 15 вересня 2017 року Уряд України представив Національну доповідь «Цілі сталого розвитку: Україна» (далі – Національна доповідь) [34], яка була підготовлена Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України (перед цим – Міністерство економічного розвитку та торгівлі України) та затверджена Міжвідомчою робочою групою високого рівня з питань організації процесу впровадження ЦСР в Україні. У цьому документі було визначено 86 завдань розвитку та 172 базових показників (індикаторів) для досягнення ЦСР з урахуванням специфіки національного розвитку [22, с.43]. Деякі глобальні завдання не увійшли до національних з причин не релевантності чи не актуальності. Проте більшість завдань Глобальної стратегії ЦСР була врахована у національних завданнях.

Важливою ціллю є Ціль 17 «Партнерство заради сталого розвитку», оскільки міжнародне співробітництво та залучення іноземних інвестицій є важливою складовою досягнення сталого розвитку в Україні [26, с.171]. Національна доповідь в рамках реалізації Цілі 17 передбачає виконання таких завдань [34]:

- 1) мобілізувати додаткові фінансові ресурси на основі заохочення інвестицій іноземних та вітчизняних інвесторів;
- 2) послідовно знижувати боргове навантаження на економіку;
- 3) розвивати партнерські відносини влади і бізнесу для досягнення ЦСР.

Індикаторами вищезазначеної цілі визначено такі, як: кількість проєктів державно-приватного партнерства; відношення валового зовнішнього боргу до експорту товарів та послуг в річному вимірі; чистий притік прямих іноземних інвестицій; співвідношення обсягу приватних грошових переказів з-за кордону із ВВП. Зокрема, планується протягом 2015 - 2030 років підвищити показники співвідношення обсягу приватних грошових переказів з-за кордону із ВВП (ВРП) з 5,75% до 6% та чистого притоку прямих іноземних інвестицій (за даними платіжного балансу) майже в 6 разів. Також передбачено зниження боргового навантаження на економіку в 4 рази та збільшення кількості проєктів державно-приватного партнерства в 9 разів з 5 у 2015 році до 45 у 2032 році.

Станом на 2019 рік вже визначено індикатори, цільові значення яких випереджають заплановані, і такі, за якими поки результати незначні або відсутні. Наприклад, у 2015 році Україна посідала 64 місце у рейтингу за Глобальним інноваційним індексом [79] (один з найбільш об'єктивних показників інноваційного розвитку різних країн, який щорічно подається Всесвітньою організацією інтелектуальної власності), а вже у 2019 році піднялась на 47 місце серед 129 країн світу, що перевищує на 3 позиції запланований показник на 2020 рік. Місце України за рейтингом Світового банку щодо легкості ведення бізнесу (Doing Business [7]) покращилось лише на

10 позицій з 81 місця у 2015 році до 71 місця у 2019 році, що значно нижче від запланованого 30 місця у 2020 році.

Більшість показників підлягають кількісному вимірюванню, а отже потребують достатніх можливостей національної статистичної системи, проте, як зазначено в Національній доповіді, «аналіз наявної в Україні інформаційної бази для моніторингу глобальних показників досягнення ЦСР свідчить, що наразі органи державної статистики збирають інформацію щодо 96 показників. При цьому інформація збирається та розробляється: за 52 показниками – у повній відповідності до існуючих міжнародних стандартів; за 44 показниками – у неповній відповідності (частковій) до існуючих міжнародних стандартів» [34]. Ще 35 показників не підлягають кількісному вимірюванню. А інші індикатори залишаються невизначеними та потребують подальших уточнень та консультацій. Досягнення поставлених завдань ускладнюється відсутністю інформаційної бази; методології та методики обчислення ряду індикаторів; недосконалістю законодавства.

Слід зауважити, що не всі індикатори національних Цілей сталого розвитку встановлені таким чином, щоб давати змогу здійснювати оцінку сталості економічного розвитку країни та можливість адекватно оцінити рівень досягнення країною ЦСР у розумінні, яке підтримується ООН. Наприклад, досягнення такого показника як реалізація до 2030 року 45 проєктів на умовах державно-приватного партнерства не може бути індикатором того, що інфраструктурні об'єкти, побудовані або реконструйовані в рамках реалізації таких проєктів, є важливими для суспільства з точки зору досягнення належного рівня комфортності та якості проживання на певній території, а також, що вони не створюють негативного впливу на навколишнє середовище. Для цього мають бути проаналізовані й інші фактори, зокрема такі, як спрямованість проєктів, результативні показники та їх кореляція з іншими індикаторами цілей сталого розвитку, доступність послуг, що надаватимуться з використанням інфраструктурних об'єктів, створених в рамках ДПП тощо. Тобто, як бачимо, окремі національні індикатори ЦСР мають бути уточнені та

деталізовані. У той же час, це зауваження не знижує важливість затвердження національних індикаторів ЦСР та необхідність враховувати їх при розробленні документів, що визначають стратегічний розвиток країни (регіону) на середньо та довгострокову перспективу.

У зв'язку з реформою децентралізації влади постає актуальність розробки регіональних стратегій сталого розвитку з адаптованими до національних регіональними завданнями та індикаторами.

За оцінками дослідження, опублікованого ПРООН [14], «у цілому ЦСР для України відповідають духу та принципам Порядку денного 2030 та завданням глобальних ЦСР». У цьому дослідженні також відзначено амбіційність та складність завдань, виконання яких передбачено Національною доповіддю, та як найбільш складні й такі, що потребують залучення приватних інвестицій, визначено такі завдання:

- у 4 рази зменшити рівень бідності;
- удвічі підвищити продуктивність сільського господарства за рахунок використання інноваційних технологій;
- довести до 100% частку міського та сільського населення, яке має доступ до питної води гарантованої якості;
- майже втричі скоротити обсяги скидів забруднених стічних вод у водні об'єкти;
- у 3,5 рази збільшити частку енергії, виробленої з відновлюваних джерел;
- удвічі знизити енергоємність ВВП;
- забезпечити підвищення рейтингу України в легкості ведення бізнесу, піднявшись з 81 на 20 місце;
- у 10 разів зменшити частку сільського населення, яке проживає на відстані понад 3 км від доріг із твердим покриттям;

- у 3,3 рази підвищити частку транспорту громадського користування та в 4 рази – частку транспортної інфраструктури й дорожнього сервісу, що враховують потреби людей з інвалідністю;

- у 7 разів підвищити частку доріг загального користування державного значення з твердим покриттям, що відповідають нормативним вимогам;

- у 5 разів підвищити витрати на виконання наукових і науково-технічних робіт, а також більш ніж у 10 разів – частку реалізованої інноваційної продукції в обсязі промислової;

- забезпечити 100% затвердження регіонами стратегій розвитку та планів заходів щодо їх реалізації за участю громадськості;

- майже в 3 рази збільшити площу природно-заповідного фонду загальнодержавного значення;

- майже вдвічі збільшити кількість робочих місць у сфері туризму;

- майже у 2 рази збільшити частку спалених та утилізованих відходів у загальному обсязі їх утворення;

- втричі скоротити частку скидів забруднених стічних вод у загальному обсязі скидів до морського середовища;

- забезпечити 100% задоволення населення Донецької та Луганської областей користуванням інфраструктурними об'єктами та рівнем надання послуг у сфері адміністративного управління. [14]

У той же час, цільових досліджень з питання якою мірою відповідають визначені Україною індикатори тим, що були схвалені ООН, не проводилося. У Національній доповіді також не визначено систему та порядок проведення моніторингу досягнення цих показників, що значно послаблює ефективність імплементації цього документу.

Слід також зазначити, що органом, який відповідає за досягнення ЦСР в Україні, є Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України (далі – Мінекономрозвитку). У цьому міністерстві питаннями ЦСР опікується профільний департамент. Це не дає змогу координувати здійснення

заходів в сфері досягнення ЦСР належним чином. Можливості міністерства щодо контролю та моніторингу ситуації у цій сфері є обмеженими. Не залучено до цього процесу й національний парламент – Верховну Раду України, а також контрольні-ревізійні органи, наприклад, такі, як Рахункова палата України. Ані Уряд, ані відповідальне за досягнення ЦСР міністерство не зобов'язано звітувати перед ними за виконання завдань, поставлених в рамках національних ЦСР, та за фінансові ресурси, які витрачаються на відповідні цілі.

Такий стан справ з інституційною структурою управління досягненням ЦСР в Україні значною мірою обумовлені невизначеністю правової природи такого документу, як Національна доповідь «Цілі сталого розвитку: Україна». Цей документ не схвалено ані законом, ані актами Кабінету Міністрів України (далі – КМУ) цілі. Отже, для всіх органів влади, як державної, так і місцевої, він має суто рекомендаційний характер й, по факту, майже не враховується у програмних та стратегічних документах, що схвалюються на галузевому або на місцевому рівні. Більш того, далеко не всі органи влади, особливо на місцях, навіть знають про його існування. [25, с.137]

Зрозуміло, що за таких умов важко забезпечити досягнення національних індикаторів досягнення ЦСР у часових рамках, встановлених ООН, а також активно залучати до цього процесу Державну службу статистики (далі – Держстат). Відповідно, Україна поки ще не може включитися в процес щодо звітування з питань сталого розвитку в контексті досягнення ЦСР як того вимагає ООН.

Ситуація ускладнюється тим, що останній перепис населення проводився в Україні у 2000 році, тобто майже 20 років тому. За таких умов, особливо враховуючи процеси внутрішньої та зовнішньої міграції українців протягом 2013–2018 років, а також ситуацію з Кримом та Донбасом, навіть в разі забезпечення відповідності національних індикаторів тим, що затверджені ООН, надати достовірну інформацію з цього питання буде неможливим.

Проте вже 21 серпня 2019 року Розпорядженням Кабінету Міністрів України «Питання збору даних для моніторингу реалізації Цілей сталого

розвитку» було затверджено 183 індикатори (див. Додаток А), у розрізі яких має здійснюватися збір даних для моніторингу реалізації 17 Цілей сталого розвитку [42], зобов'язав Державну службу статистики забезпечити збір таких даних та визначив перелік органів відповідальних за розрахунок індикаторів та подальшого їх подання до Держстату. Так, наприклад, Мінекономрозвитку повинно щороку у січні місяці надавати Держстату інформацію, щодо такого індикатора, як кількість проєктів публічно-приватного партнерства за регіонами та по Україні в цілому.

Наступним кроком України на шляху до досягнення ЦСР став Указ Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» від 30 вересня 2019 року [56]. Цим Указом визначено національні Цілі сталого розвитку, як подальший орієнтир при підготовці проєктів прогнозних і програмних документів та нормативно-правових актів. Також Президент України постановив забезпечити дотримання ЦСР України на період до 2030 року, які повністю відповідають глобальним ЦСР визначеними у Порядку денному ООН та зобов'язав КМУ провести аналіз прогнозних і програмних документів з урахуванням ЦСР України і запровадити дієву систему реалізації національних ЦСР, включаючи визначення механізмів їх досягнення, з подальшим щорічним звітуванням.

За ініціативи Мінекономрозвитку було розроблено систему моніторингу реалізації ЦСР в Україні [75], яка складається з таких частин:

- щорічний моніторинг показників досягнення ЦСР в Україні;
- щорічні моніторингові звіти з оцінки прогресу досягнення конкретних однієї-двох ЦСР;
- щорічні тематичні національні доповіді, які розкривають досягнення ЦСР крізь призму окремої суспільної групи або окремої проблематики, спільної для всіх ЦСР;
- моніторинговий звіт з оцінки прогресу досягнення всіх 17-ти ЦСР, раз на п'ять років.

Як результат, Державна служба статистики та Мінекономрозвитку розробили перший Моніторинговий звіт «Цілі сталого розвитку – Україна. 2019» (далі – Моніторинговий звіт) [75], в якому висвітлено інформацію щодо національних показників за 17 цілями. Таким чином процес моніторингу реалізації ЦСР України було розпочато.

Важливою складовою у досягненні ЦСР є адаптація регіональних стратегій розвитку та стратегій сталого розвитку міст до Національної стратегії. За даними ЄБРР, всі міста використовують більше 70 відсотків загальної світової енергії та виробляють біля 80 відсотків викидів парникових газів [83]. Тому важливим є забезпечення розроблення стратегій сталого розвитку на регіональному рівні або на рівні міст у відповідності з ЦСР 11 «Сталий розвиток міст і громад». Серед завдань цієї ЦСР, зокрема, визначені: забезпечення розробки і реалізації стратегій місцевого розвитку, доступність житла, збереження культурної і природної спадщини, зменшення негативного впливу забруднюючих речовин.

Як зазначила А.М. Позднякова, стратегія розумного міста має бути публічною та динамічною, включати цілі з конкретним часовим періодом для можливості відстеження прогресу, а також критеріями успіху. Місто має регулярно публікувати оновлення та досягнення на спеціально створеній платформі. [48, с.57]

Сьогодні українські міста активно працюють у напрямку розроблення стратегій побудови розумних міст та реалізації передбачених ними заходів. Створення розумного міста починається з планування, основною складовою якого є визначення цілей та напрямків їх реалізації. Тому необхідною передумовою створення розумного міста є розробка стратегії сталого розвитку та індикаторів оцінки поставлених завдань.

Україна вже має певний досвід реалізації стратегій розумних міст, який в цілому базується на підходах, що запроваджуються ООН задля трансформацій міст у сталі та розумні. Серед великих міст, які активно працюють у цьому напрямку, слід виділити Київ, Харків, Вінницю, Тернопіль. Ці міста досягли

певних успіхів у розбудові розумного сталого міста і вже можуть ділитися своїм досвідом щодо впровадження успішних інноваційних рішень, які роблять життя мешканців безпечним і комфортним, а процеси управління містом — відкритими та прозорими.

Першим містом в Україні, яке розпочало широке впровадження так званих «розумних» технологій, та яке активно створює міську цифрову інфраструктуру, став Київ. Створення розумної (smart) інфраструктури Києва розпочалося у 2015 році [81].

Серед головних досягнень Києва у реалізації концепції «розумного» міста слід виділити такі:

- *«Відкритий бюджет»*. Київ став першим містом в Україні, яке повноцінно запровадило програму «Відкритий бюджет», що робить бюджетний процес відкритим і прозорим. Система передбачає можливість громадського контролю у режимі он-лайн за надходженнями і витратами міського бюджету. Згідно статистиці, у середньому 2 тисячі киян щоденно відвідують онлайн сторінку «Відкритого бюджету» та переглядають дані. У розрізі районів можна переглянути інформацію про 100 найбільших платників податків міста (договори, акти виконаних робіт, суми бюджетних коштів тощо). Для підвищення активності киян в бюджетному управлінні створена система «Бюджет участі», в якій мешканці міста пропонують до фінансування конкретні проекти.

- *Система відкритих закупівель*. Київ став першим містом в країні, яке запровадило таку систему електронних закупівель, і на сьогоднішній день понад 1800 структурних підрозділів здійснюють закупівлі через систему «ProZorro». Запровадження електронних закупівель через систему «ProZorro» призвело до зниження рівня корупції та економії бюджетних коштів у сфері державних закупівель.

- *Розроблення електронних реєстрів відкритого доступу*. Створення електронних реєстрів відкритого доступу, що стосується окремих сторін міського життя, створює основу для їх подальшого об'єднання у єдину

інформаційну систему життєдіяльності великого міста. Серед електронних реєстрів, які на сьогодні функціонують в режимі відкритого доступу, електронний реєстр зелених зон міста; карта ремонтних робіт, які виконуються у місті; реєстр управління майном територіальної громади Києва тощо.

- *«Електронна петиція»*. Новий сервіс створений з метою забезпечення зворотного зв'язку громадськості з органами міської влади. Він дає можливість мешканцям міста донести свої ініціативи до Київської міської ради. В разі отримання 10000 підписів протягом 90 днів, ці ініціативи мають бути розглянуті відповідальними особами Київської міської ради, при можливості виконані, також на них буде опублікована офіційна відповідь.

- *«Безпечна столиця»*. В рамках програми «Безпечна столиця» місто оснащується камерами відеоспостереження, що допомагає у виявленні правопорушників і забезпеченні безпеки в місті. Завдяки програмі поліція Києва отримала сучасні засоби зв'язку, комп'ютери, автомобілі та інше обладнання, яке допомагає запобігати злочинам.

- *LED-освітлення*. У Києві LED-освітленням облаштовані 230 об'єктів. Це робить рух на вулицях комфортнішим і безпечнішим, а місту дозволяє економити на електроенергії до 30% бюджетних коштів. Роботи зі встановлення нового сучасного LED-освітлення на столичних об'єктах інфраструктури продовжуються.

- *Вільний WI-FI*. На сьогоднішній день понад 1,2 тис. одиниць міського громадського транспорту обладнані безпроводними точками доступу до Інтернет - мережі. Крім того, в столиці облаштовано 11 локацій з безкоштовним доступом до Wi-Fi. Це парк ім. Тараса Шевченка; станції метро «Золоті Ворота», «Палац Спорту», «Майдан Незалежності», «Палац «Україна». Крім того, доступ до мережі є на Михайлівській, Софіївській, Контрактовій та Поштової площах, біля НСК «Олімпійський» та в районі Фунікулери.

- *Формування інтелектуальних систем управління дорожнім рухом*. Одним із кроків створення такої системи є впровадження системи моніторингу і

спостереження за рухом громадського транспорту в режимі реального часу. Цей напрям є найбільш критичним для впровадження на сьогодні.

- *Безготівковий розрахунок у метро.* Київ став 5-м містом у світі, яке запровадило прохід в метро за допомогою безконтактних платіжних карток. Сьогодні кияни можуть оплачувати безконтактно прохід в метро за допомогою технологій PayPass, Google Pay, Apple Pay. Це зручно, швидко і надійно.

- *Електронний квиток.* З 1 листопада 2018 р. У Києві почалося тестування роботи електронного квитка для проїзду в громадському транспорті. Е-квиток – спеціальна проїзна картка, яку можна буде поповнювати коштами на проїзд. Пасажиру достатньо лише піднести квиток до валідатора (спеціального зчитувального пристрою) – і проїзд сплачено. На сьогодні вже встановлено близько 1200 валідаторів у наземному громадському транспорті та модернізована частина турнікетів у метро. Запровадження безготівкових розрахунків стимулює збільшення податкових надходжень до міського бюджету, оскільки сприяє виводу економіки з тіні. Крім того, впровадження безготівкових розрахунків на транспорті дозволяє отримати більше інформації про існуючі проблеми і потреби пасажирів і створити сервіси, які їм потрібні. [77, 81]

Проте у 2019 році Центр світової конкурентоспроможності IMD спільно із Сінгапурським університетом технологій та дизайну провели дослідження за результатами якого склали рейтинг найрозумніших міст світу [80]. В десятку лідерів увійшли такі міста: Сінгапур, Цюріх, Осло, Женева, Копенгаген, Окленд, Тайбей, Гельсінкі, Більбао і Дюссельдорф. Київ також увійшов до цього рейтингу посівши лише 92 місце. Загалом до рейтингу найрозумніших міст світу потрапили 102 міста. Оцінювання проходило за п'ятьма показниками: охорона здоров'я та безпека, мобільність, активність, можливості та управління. За результатами опитування [84], найбільш пріоритетними сферами у м. Києві, що потребують нагального вирішення були визначені такі: корупція, дорожні затори та доступне житло.

На лідерські позиції у сфері цифрового розвитку поступово виходить Харків. У 2018 році на форумі «Kyiv Smart City Forum 2018» місто Харків було визнано лідером у номінації «Найкраще інноваційне місто» [69]. Інноваційні рішення було реалізовано у таких сферах життєдіяльності міста, як:

- транспортна інфраструктура (інноваційна система прокладання рейок, табло прибуття транспорту, е-квиток у громадському транспорті, система безконтактної авторизації електромобіля, smart-світлофор);

- екологія (сміттєпереробний завод із сортування та переробки відходів, удосконалення системи мулового господарства на очисних спорудах міста);

- державне управління (електронне урядування, портал електронних сервісів адміністративних послуг), та ін. [38, 69]

У Харкові діє система «Електронне місто», що включає електронні сервіси у таких сферах, як «відкритий бюджет», «електронне урядування», надання електронних послуг для громадян.

Сервіс «Електронне урядування» забезпечує відкритість діяльності місцевої влади і впроваджує механізми контролю за її діяльністю з боку громадськості. Все це сприяє розвитку електронної демократії, яка дає змогу підвищити рівень причетності громадськості до процесу державного управління на рівні міста. Крім того, застосування цього сервісу дозволяє вирішити такі завдання, як:

- інформування населення щодо аварійних та планово-попереджувальних робіт на об'єктах комунального господарства міста;

- забезпечення централізованого обліку комунального майна та прозорих розрахунків вартості його оренди;

- забезпечення надання адміністративних послуг населенню та представникам бізнесу в електронному вигляді.

Харків залучає до розбудови «розумного» міста відомі вітчизняні та іноземні компанії. Так, протягом 2019 року було укладено угоди про співпрацю

і партнерство між Харківською міською радою та компаніями «lifecel», «Hewlett Packard», «Dell Technologies», «Cisco», «Київстар», «Huawei Ukraine».

Мобільний оператор «Київстар» залучається до створення пілотних розробок у сфері електронних платежів і управління в міському транспорті, цифровій ідентифікації на міських порталах з використанням інфраструктури і даних компанії. Найближчою розробкою цієї компанії має стати поповнення електронного квитка з телефонного рахунка за допомогою SMS-повідомлення.

Оператор мобільного зв'язку «lifecell» бере участь у реалізації в Харкові smart-проектів за чотирма напрямками:

- *«Безпечне місто»* - передбачає впровадження системи масового оповіщення ENS, яка дозволяє в екстреній ситуації за кілька секунд зробити масову розсилку повідомлень або одночасні дзвінки.

- *«Розумне місто»* - передбачає збір і надання статистичних даних для оптимального планування туристичних і культурно-масових заходів.

- *«Розумний транспорт»* - впровадження оплати проїзду в громадському транспорті з мобільних телефонів.

- *«Розширення покриття»* і надання жителям міста доступу до якісної 4G інтернету в метрополітені. [74]

Харківський міський голова Геннадій Кернес і голова напряму «Smart City» в компанії «Cisco» (США) Маркус Віссман, 31 січня 2019 року підписали Меморандум про співпрацю, який передбачає участь компанії у цифровій трансформації інфраструктури Харкова за такими напрямками: інтелектуальне вуличне освітлення; інтелектуальне вимірювання якості повітря; елементи впровадження інтелектуальної транспортної системи; створення мережі передачі даних на базі технології LoRaWan для збору показників лічильників і даних різного роду датчиків; відстеження наявності вільних місць для паркування. [72]

Компанія «Huawei Ukraine» реалізує проекти у транспортній сфері, спрямовані на створення безпечного дорожнього руху, оптимізацію транспортних потоків тощо. Передбачається встановлення відеосистем, з

камерами високої роздільної здатності і великим набором аналітичних інструментів, щоб розпізнавати обличчя, напрямок руху і швидкість транспорту, а також структурувати дані (кваліфікувати окремо пішоходів, мотоцикли, машини тощо). Зокрема, 12 липня 2019 року відбулося підписання Угоди про співпрацю і партнерство та Угоди про нерозголошення конфіденційної інформації між Харківською міською радою та компанією «Huawei Ukraine» задля реалізації спільних проєктів в рамках концепції «Kharkiv Smart City», яка включає будівництво Міського ситуаційного центру, оптимізацію роботи комунальних служб і міських структур, підвищення безпеки в Харкові тощо [73].

Компанія «Dell Technologies» співпрацює за напрямом ІТ-трансформації інфраструктури міста Харків, зокрема, 13 вересня 2019 року Харківський міський голова Геннадій Кернес, генеральний менеджер «Dell Technologies» у Північній та Східній Європі Софі Роннертц і генеральний менеджер «Dell Technologies» в Україні Ірина Волк, підписали меморандум про співпрацю в рамках реалізації проєкту «Розумне місто», який спрямований на:

- аналіз даних систем відеоспостереження в реальному часі (захист периметра об'єктів, поведінка натовпу, моніторинг персональної поведінки та ін.);
- інтелектуальне управління бригадами «швидкої допомоги», дронами, натільними камерами поліцейських тощо;
- забезпечення електронної безпеки об'єктів і систем;
- забезпечення зв'язку в реальному часі з громадянами та впровадження системи інформування жителів міста. [5]

Компанія «Hewlett Packard Enterprise» в особі генерального директора компанії в регіонах Східної та Південної Європи Мартіна Кубала та Харківська міська рада в особі міського голови Геннадія Кернеса, 9 квітня 2019 року підписали меморандум про співпрацю в побудові системи «Розумне місто» шляхом створення пілотних технічних розробок і рекомендацій відразу за декількома напрямками, до яких відноситься:

- система запису і аналізу відео з камер спостереження;
- автоматизація служб швидкого реагування;
- управління в сфері вивезення відходів;
- моніторинг роботи систем водопостачання та інтелектуальний захист стратегічних об'єктів міста. [78]

Подібні зрушення у напрямку розвитку розумних міст запроваджуються не тільки у великих містах України. Прикладом може слугувати місто Дрогобич, яке у 2018 році було визначено переможцем у номінації «Відкрите місто» на форумі «Kyiv Smart City Forum 2018» [40]. У місті створена платформа «*Розумна громада*», яка базується на поєднанні технологій «відкриті дані», «електронне урядування», «електронна демократія» і використовується для ефективного управління ресурсами громади в інтересах сталого розвитку. Створення платформи «Розумна громада» передбачало декілька етапів:

- розгортання платформи «Розумне місто» та проєкту «Відкриті дані»;
- впровадження компонентів «Розумні громадяни»;
- впровадження компонентів «Розумне урядування»;
- організація стратегічного розвитку на базі міжнародних стандартів сталого розвитку та оперативного планування завдяки платформі «Розумне місто» та сервісу «Відкриті дані». [69]

Ще одним показовим прикладом трансформацій малого міста у стале та розумне відповідно до принципів ЦСР є місто Вознесенськ Миколаївської області. У теперішній час, місто в рамках участі у міжнародній регіональній програмі «Об'єднані розумні міста» Європейської Економічної Комісії ООН, яка спрямована на вивчення концепції розумних » міст у різних географічних умовах, вже підготувало так званий «профіль розумного сталого міста» (аналітичний звіт щодо оцінки ситуації в місті щодо індикаторів ЦСР) та розпочало підготовку стратегії свого розвитку [30].

Проте, як наголосила А.М. Позднякова проаналізувавши зарубіжний досвід, міста із систематизованим підходом та стратегіями краще забезпечують

потреби своїх мешканців, ніж ті, що просто займаються розробленням розумних додатків на запит [48, с.57].

Між тим, не зважаючи на таку активність міст щодо свого розвитку на умовах розумності та сталості, їх діяльність у цій сфері поки що обмежується застосуванням інформаційних та інноваційних технологій для надання адміністративних та інших послуг (оплата транспортних послуг тощо) мешканцям міст та організацією зворотного зв'язку з суспільством з використанням інформаційно-комп'ютерних технологій. Майже нічого не відбувається з реалізації проєктів, які передбачають відновлення (модернізацію) існуючої та створення нової сучасної інфраструктури. Подібні проєкти не лише не реалізуються, але навіть не розробляються. Завдання щодо їх реалізації не представлені у стратегіях розвитку міст. Інфраструктурних планів розвитку міст взагалі немає у жодному місті в Україні. Правда, не має їх й на загальнодержавному та галузевому рівні. Зазначене послаблює можливості країни у досягненні тих національних ЦСР, які потребують створення певної критичної для них інфраструктури. Зважаючи на те, що підготовка та реалізація інфраструктурних проєктів є довготривалим процесом, потребує залучення висококваліфікованих фахівців та значних фінансових ресурсів, починати цю діяльність треба терміново. Й першим кроком на цьому шляху має стати розроблення стратегій сталого розвитку міст, які передбачають поглиблений підхід до урахування в них завдань як національних, так і глобальних ЦСР. Другим кроком у цьому напрямку має стати розроблення міських інфраструктурних планів.

Подібний підхід вже почав застосовуватися в Україні невеликими містами (м. Олександрія Кіровоградської області [68] та м. Бурштин Львівської області [65]), які підготували та затвердили стратегії сталого розвитку своїх міст у 2016 та 2018 році, відповідно, базуючись на національних та глобальних ЦСР у широкому розумінні. У цих стратегіях навіть здійснено попередню пріоритезацію інфраструктурних проєктів, які мають бути реалізовані цими

містами задля досягнення ЦСР. На порядку денному у цих міст розроблення місцевих інфраструктурних планів.

Також свої стратегії сталого розвитку та плани заходів з їх реалізації в кінці 2019 року та на початку 2020 року затвердили такі області як: Івано-Франківська [45, 63], Одеська [47, 66], Львівська [46, 64], Харківська [44, 67].

У 2020 році на сесії Львівської міської ради був презентований «План заходів «Зеленого міста» для Львова» [32]. Цей план був підготовлений містом за сприяння ЄБРР в рамках програми «Зелені міста» [15]. Він містить детальні індикатори її реалізації; перелік інвестиційних проєктів щодо розвитку сприятливої для поліпшення навколишнього середовища інфраструктури, які переважно будуть фінансуватися за рахунок запозичень від ЄБРР; а також детально прописаний механізм моніторингу та контролю реалізації цього стратегічного документу, у тому числі громадськістю. Зазначений документ міг би стати прикладом для інших міст у розробленні своїх стратегій, зокрема тих, які вже заявили про свою зацікавленість щодо участі у програмі ЄБРР «Зелені міста» (м. Київ, Маріуполь, Кривий ріг, Хмельницький).

Не менш важливою умовою досягнення сталого розвитку є забезпечення контролю та моніторингу за реалізацією стратегічних документів. У цій сфері українським містам ще багато чого треба зробити. Зазвичай, як держава, так і органи місцевого самоврядування звітують за результатами реалізації своїх стратегій та планів на щорічній основі, але далеко не завжди. Водночас, ці звіти в основному носять суто формальний характер та не відображують досягнення містами цільових індикаторів їх виконання (за наявності). Громадськість до цих процесів майже не залучається. Інформація про проблеми у реалізації тих чи інших заходів таких програм та стратегій у відкритому доступі відсутня.

Слід також зауважити, що ані Верховна Рада України, ані Рахункова палата України не беруть участі у процесі моніторингу та контролю за діяльністю органів виконавчої влади й органів місцевого самоврядування щодо виконання ними заходів, спрямованих на досягнення ЦСР.

Як результат, стратегії розвитку окремих галузей в Україні й досі розробляються без урахування національних Цілей сталого розвитку, не є скоординованими одна з однією, що не дає змоги ефективно працювати у напрямку вирішення завдань, що містяться у Національній доповіді «Цілі сталого розвитку: Україна». Так, відповідно до аналізу, проведеного у Керівництві ПРООН «Посилення ролі бізнесу в досягненні ЦСР в Україні» [14], зазначено, що відповідно до Національної доповіді основними сферами, які потребують залучення фінансування на реалізацію інфраструктурних проєктів, є такі: енергоефективність і чиста енергія, водопостачання та водовідведення, транспортна інфраструктура, наука та інновації, поводження з побутовими відходами, туризм, охорона здоров'я, освіта, інфраструктура на територіях, що постраждали внаслідок конфлікту. Саме на вирішення завдань у цих сферах, у першу чергу, мають спрямовуватися фінансові кошти як державного та місцевих бюджетів, так і кошти, залучені в рамках програм МФО та від приватного бізнесу на умовах державно-приватного партнерства. Між тим, органи виконавчої влади, у сфері відповідальності яких знаходиться розвиток цих сфер, (зокрема, Державне агентство у сфері енергоефективності та енергозбереження, Міністерство розвитку громад та територій України, Міністерство інфраструктури України) досі не привели свої галузеві програми у відповідність до національних Цілей сталого розвитку, як це було передбачено відповідним Указом Президента України. Жодної інформації щодо цього питання та Цілей сталого розвитку взагалі на їх офіційних сайтах не міститься.

Між тим, як зазначається у наведеному вище дослідженні, у теперішній час «тільки у Мінекономрозвитку існують спеціальні підрозділи, що опікуються питаннями Порядку денного — 2030 та державно-приватним партнерством. У всіх інших міністерствах і державних агенціях таких підрозділів не існує» [14].

Доволі низькою є й інституційна спроможність у сфері ЦСР органів місцевого самоврядування (далі – ОМС). Ці органи не мають у своєму складі спеціальних інституційних одиниць, що опікуються цими питаннями. Низькою

є кваліфікація працівників ОМС у цій сфері, а також з питань стратегічного планування розвитку територій.

За висновками, наведеними у Керівництві ПРООН [14], «система координації діяльності всіх міністерств та відомств у сфері ЦСР та ДПП не визначена, комплексного взаємозв'язку між цими сферами в діяльності публічної влади не встановлено. У той же час, саме ОМС можуть відігравати важливу роль у досягненні ЦСР, особливо це стосується завдань щодо створення (модернізації) інфраструктури у сфері водопостачання та водовідведення, теплопостачання, поводження з побутовими відходами, доріг місцевого значення та міського громадського транспорту, муніципальних закладів освіти та охорони здоров'я, об'єктів туристичної інфраструктури. Усі ці об'єкти перебувають у комунальній власності».

Особливим фактором для забезпечення сталого розвитку міста є фінансова складова [27, с.39]. Реалізація проєктів спрямованих на створення та розвиток розумних міст потребує значних фінансових вливань, ані державний, ані місцеві бюджети в Україні не мають можливості забезпечити. Тому досягнення Цілей сталого розвитку як на рівні держави, так і на рівні міст не є можливим без фінансової підтримки приватного сектору, яка для реалізації довгострокових та фінансово ємних проєктів має здійснюватися на умовах державно-приватного партнерства. А в контексті підвищення конкурентоспроможності національної економіки першочергового значення набуває залучення додаткових ресурсів для пошуку можливостей удосконалення інфраструктури [11, с.54].

Зважаючи на обмежений потенціал державного та місцевих бюджетів України та досить невеликі обсяги капітальних видатків, що включаються до їх складу, надзвичайно актуальним є запровадження пріоритезації проєктів, що фінансуються за рахунок бюджетних коштів. На сьогодні певні підходи до пріоритезації проєктів та формування так званого «пакету» державних інвестиційних проєктів, застосовується лише для відбору проєктів, що реалізуються відповідно до Закону України «Про інвестиційну діяльність» [52].

Між тим, методологічні підходи, що використовуються до такого відбору є занадто суб'єктивними та не використовують сучасні методології пріоритезації проєктів відповідно до цільових індикаторів, що містяться у стратегічних документах, що визначають засади розвитку території або окремої галузі, наприклад, методологію Світового банку щодо пріоритезації інфраструктурних проєктів на основі мультикритеріальної оцінки цільових індикаторів, визначених у державних, галузевих або міських стратегіях і програмах (Infrastructure Prioritization Framework (IPF)) [82].

Застосування цієї або іншої подібної методології в рамках середньострокового бюджетного планування дозволило б ефективно використовувати обмежені бюджетні ресурси зважаючи на публічний інтерес та очікування суспільства. До того ж, це дало б змогу позбавитись бази для лобіювання депутатами місцевих рад спрямування бюджетних видатків на ті проєкти, що містять суто комерційний інтерес та не відповідають пріоритетам розвитку території та Цілям сталого розвитку. Відповідно, зменшилося б підґрунтя для корупції.

Подібний підхід міг би бути корисним й при залученні приватного бізнесу в інфраструктуру на умовах державно-приватного партнерства. Слід активніше залучати бізнес, як вітчизняний, так і закордонний, для реалізації проєктів державно-приватного партнерства як на державному, так і на місцевому рівні, орієнтуючи його насамперед на реалізацію проєктів, найбільш затребуваних суспільством та тих, що відповідають національним ЦСР.

Українські міста вже мають певний досвід залучення приватного бізнесу для реалізації суспільно значимих проєктів, зокрема, тих, які здійснюються на виконання стратегій сталого розвитку міст (наприклад, досвід Києва та Харкова). Але таке партнерство поки ще не стосується реалізації інфраструктурних проєктів та здійснюється поза межами державно-приватного партнерства. Зазначене партнерство має бути переведено на новий стратегічний рівень.

2.2. Фінансове забезпечення сталого розвитку в Україні

Цілі сталого розвитку охоплюють велику кількість комплексних та складних у реалізації питань, а отже їх досягнення потребує не лише розроблення стратегічних документів, але й розвитку відповідного інструментарію щодо їх реалізації. Саме з огляду на це при формуванні ЦСР особливу увагу приділено саме механізмам їх реалізації (фінансовим, інституційним, правовим тощо), які передбачені в рамках Цілі 17 «Партнерство заради сталого розвитку». Одним з важливих інструментів та таких, що потребують серйозної уваги, є фінансові механізми забезпечення сталого розвитку.

Зважаючи на комплексність та складність завдань щодо досягнення ЦСР, держави мають застосовувати системний підхід до фінансування інфраструктурних проєктів та запроваджувати стимулюючі механізми, спрямовані на підвищення ефективності використання бюджетних коштів та коштів, що отримує країна в рамках міжнародної технічної допомоги на цілі розвитку, а також створювати сприятливі умови для залучення для вирішення відповідних завдань приватного бізнесу на засадах державно-приватного партнерства.

Реалізація стратегій сталого розвитку вимагає ефективного застосування всіх механізмів, що наявні у тій чи іншій країні. Зазначене стосується й України. Основними джерелами фінансування проєктів розвитку інфраструктури такої, як: енергетична (будівництво високовольтних повітряних ліній, реконструкція магістральних газопроводів); транспортна (будівництво доріг, метро); комунальна (модернізація систем тепло- та водопостачання й водовідведення) в нашій країні на сьогодні можуть бути:

- капітальні видатки державного та місцевих бюджетів;
- кошти, залучені державою від міжнародних фінансових організацій, іноземних держав та банків;

- кошти приватного бізнесу, залучені на умовах державно-приватного партнерства.

Зазначені джерела фінансування мають ефективно використовуватися на розбудову критичної для досягнення ЦСР інфраструктури (як економічної, так і соціальної). Така інфраструктура для України визначена у Національній доповіді. Завдання щодо розбудови інфраструктури в рамках досягнення ЦСР та потенційні джерела їх фінансування наведені у табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Завдання, що вимагають розбудови інфраструктури, визначені у Національній доповіді, та потенційні джерела фінансування відповідних інфраструктурних проєктів

Завдання	Потенційні джерела фінансування
<i>Енергоефективність та чиста енергія, ЦСР 7</i>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ збільшити частку енергії, виробленої з відновлюваних джерел, у 3,5 рази; ▪ знизити енергоємність ВВП у 2 рази; ▪ зменшити технологічні витрати електричної енергії в розподільчих мережах в 1,3 рази; ▪ зменшити втрати тепла у тепломережах в 1,7 рази 	ДФРР, ДП, ФЕ, МФО, ДПП
<i>Водопостачання, ЦСР 6</i>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ забезпечити доступ до питної води гарантованої якості 100 % міського та сільського населення; 	ДФРР, ДФРВ, ДП, МФО, ДПП
<i>Водовідведення, ЦСР 15</i>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ скоротити обсяги скидів забруднених стічних вод у водні об'єкти майже втричі; ▪ скоротити частку скидів забруднених стічних вод у загальному обсязі скидів до морського середовища втричі 	ДФРР, ДФРВ, ДП, МФО, ДПП
<i>Поводження з побутовими відходами, ЦСР 12</i>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ збільшити частку спалених та утилізованих відходів у загальному обсягу їх утворення майже у 2 рази 	ДФРР, ДП, МФО, ДПП
<i>Транспортна інфраструктура, ЦСР 9</i>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ зменшити частку сільського населення, яке проживає на відстані понад 3 км від дороги з твердим покриттям, у 10 разів; ▪ підвищити частку транспорту громадського користування у 3,3 рази та частку транспортної інфраструктури й дорожнього сервісу, що враховують потреби людей з інвалідністю, у 4 рази; ▪ підвищити частку доріг загального користування державного значення з твердим покриттям, що відповідають нормативним вимогам, у 7 разів; 	ДФРР, ДФ, ДП, МФО, ДПП

Продовження таблиці 2.1

Наука та інновації, ЦСР 2, 9	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ збільшити частку реалізованої інноваційної продукції в обсязі промислової більш ніж у 10 разів; ▪ підвищити витрати на виконання наукових та науково-технічних робіт у 5 разів; ▪ підвищити продуктивність сільського господарства за рахунок використання інноваційних технологій удвічі 	ДФРР, ДП, МФО, ДПП
Туризм, ЦСР 11	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ збільшити кількість робочих місць у сфері туризму майже вдвічі 	ДФРР, ДП, МФО, ДПП
Охорона здоров'я, ЦСР 3	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ зменшити смертність дітей у віці до 5 років майже у півтора рази; ▪ зменшити кількість хворих з діагнозом ВІЛ майже у 2 рази; ▪ зменшити кількість смертей від цереброваскулярних хвороб серед чоловіків в 1,4 рази, серед жінок — у 1,3 рази; ▪ зменшити кількість смертей від злоякісних новоутворень у жінок у віці 30—59 років в 1,3—1,4 рази 	ДФРР, ДП, МФО, ДПП
Освіта, ЦСР 4	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ збільшити показник охоплення дітей до 5 років дошкільними навчальними закладами в 1,3 рази; ▪ збільшити кількість університетських міст у 2 рази 	ДФРР, ДП, МФО, ДПП
Відновлення інфраструктури на територіях, що постраждали внаслідок конфлікту, ЦСР 16	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ забезпечити задоволення населення Донецької та Луганської областей користуванням інфраструктурними об'єктами та рівнем надання послуг у сфері адміністративного управління на 100 % 	ДФРР, ДП, МФО, ДПП

Джерело: складено автором на основі [34]

Фінансування за рахунок коштів державного бюджету

Незважаючи на низький потенціал державного та міських бюджетів, цілий ряд інфраструктурних проєктів реалізується в Україні за рахунок коштів державного бюджету. Зокрема, державним бюджетом передбачена можливість забезпечення цільового фінансування інфраструктури, що сприятиме прискоренню економічного розвитку, за рахунок таких джерел:

- спеціальні бюджетні фонди, такі як Державний фонд регіонального розвитку (далі – ДФРР), Державний дорожній фонд (далі – ДФ), Державний фонд розвитку водного господарства (далі – ДФРВ) (табл. 2.2);

- капітальні видатки, що здійснюються за рахунок коштів, що передбачаються на реалізацію державних інвестиційних проєктів, які

обираються щорічно у порядку, встановленому Законом України «Про інвестиційну діяльність» (далі – ДІП).

Крім того, з метою підтримки ініціатив щодо енергоефективності, впровадження інструментів стимулювання і підтримки здійснення заходів з підвищення рівня енергетичної ефективності будівель та енергозбереження, зокрема в житловому секторі, в Україні утворено Фонд енергоефективності у формі державної установи (далі – ФЕ). Засновником цієї установи є Кабінет Міністрів України. Діяльність цього фонду розпочалася у 2019 році.

В рамках Державного бюджету України створено низку спеціальних фондів, кошти яких можуть використовуватися на створення (модернізацію) критичної для досягнення національних ЦСР інфраструктури (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Фонди, створені у складі державного бюджету України, задля фінансування інфраструктурних проєктів різного спрямування

Назва Фонду	Опис
Державний дорожній фонд	Розпочав діяти з 1 січня 2018 року в рамках спеціального фонду Державного бюджету України. Основна мета — створення цільового джерела фінансування будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг
Державний фонд регіонального розвитку	<p>Державний фонд регіонального розвитку створено у складі загального фонду державного бюджету. Надходження до нього мають передбачатися в обсязі не менше 1 % прогнозного обсягу доходів загального фонду проєкту Державного бюджету України на відповідний бюджетний період.</p> <p>Кошти цього фонду спрямовуються на виконання державної стратегії регіонального розвитку та регіональних стратегій розвитку, включаючи програми й заходи розвитку окремих адміністративно-територіальних одиниць</p>

Продовження таблиці 2.2

Державний фонд розвитку водного господарства	Державний фонд розвитку водного господарства створено у складі спеціального фонду державного бюджету 7 грудня 2017 року. Кошти цього фонду спрямовуються на фінансове забезпечення заходів з експлуатації водогосподарського комплексу; будівництва та реконструкції меліоративних систем; захисту від шкідливої дії вод сільських населених пунктів та сільськогосподарських угідь; централізованого водопостачання сільських населених пунктів, які користуються привізною водою; модернізації та розвитку водогосподарського комплексу
--	---

Джерело: складено автором на основі [1, 14]

Надходження до цих фондів (крім ДФРР) та характер проєктів, для фінансування яких може використовуватися цей фінансовий ресурс, визначені Бюджетним кодексом України. Порядки використання цих коштів затверджуються Кабінетом Міністрів України за поданням державних органів, які є головними розпорядниками використання відповідних бюджетних коштів. Для ДФРР це Міністерство розвитку громад та територій України, для ДФ – Міністерство інфраструктури України, для ДФРВ - Міністерство енергетики та захисту довкілля України.

Порядки використання коштів цих фондів та, відповідно, процедури, що визначають критерії вибору проєктів, які фінансуватимуться за рахунок коштів кожного з цих фондів, визначаються Кабінетом Міністрів України. Водночас, ці процедури є занадто спрощеними та не можуть вважатися ефективними з огляду на їх сприяння на сталий розвиток. Оцінки впливу цих проєктів на досягнення індикаторів національних ЦСР цими нормативними актами не передбачено.

Вибір державних інвестиційних проєктів здійснюється на щорічній основі Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільськогосподарства України за погодженням з бюджетним комітетом Верховної Ради України. Законом

України «Про інвестиційну діяльність» [52] та постановами Кабінету Міністрів України визначено вимоги до підготовки проєктів, що розглядаються як кандидати у державні інвестиційні проєкти; встановлено порядок проведення експертизи цих проєктів; затверджено критерії відбору проєктів для надання їм державної підтримки за рахунок державного бюджету, а також порядок моніторингу їх реалізації. Інформація за результатами моніторингу реалізації державних інвестиційних проєктів є відкритою та оприлюднюється на сайті Державного казначейства України на щорічній основі. Водночас потребує подальшого удосконалення порядок вибору таких проєктів за результатами оцінки їх впливу на досягнення національних Цілей сталого розвитку.

Фінансування за кошти МФО

Міжнародні фінансові організації використовують різні форми співробітництва у взаємовідносинах з Україною, зокрема надають технічну допомогу та кредитні кошти, що залучаються для здійснення різноманітних проєктів. Умови надання кредитів МФО, а саме процентна ставка, термін погашення, пільговий період визначаються програмами співробітництва між Україною та цими МФО. У той же час, такі умови за багатьма показниками є набагато кращими, ніж у запозичень, які отримуються з інших джерел.

Головне завдання при отриманні та використанні кредитів МФО – максимально можливе забезпечення національних інтересів країни як позичальника з урахуванням інтересів позикодавців, відстоювання державотворчих інтересів через відповідну стратегію й тактику урядових та бізнесових кіл країни. При залученні коштів МФО Україна має враховувати не лише комерційну сторону отримання доходу для повернення кредиту, але й суспільну значимість проєктів, що фінансуються за рахунок цих коштів.

Влучно зазначила П.І. Дубенко, що багатосторонні банки розвитку є джерелами дешевих «довгих» грошей, що повністю відповідає потребам ДПП з точки зору тривалості проєктів і, як наслідок, структури їх фінансування та володіють особливим статусом, що включає майнові і судові імунітети, податкові та митні преференції, переваги, що дозволяють уникати негативних

наслідків, які можуть бути викликані зміною законодавства і банківського регулювання в країнах-учасницях [12, с.82].

На сьогодні головними та найбільшими міжнародними кредиторами, що фінансують інфраструктурні проєкти в Україні є Міжнародний банк реконструкції та розвитку (МБРР), Європейський банк реконструкції та розвитку та Європейський інвестиційний банк.

Планування видатків на реалізацію інфраструктурних проєктів, зокрема й тих, що здійснюються у співпраці з МФО, Уряд здійснює на базі стратегічних документів, що визначають розвиток країни в цілому, або тієї чи іншої галузі.

Так, наприклад, через критичний рівень розвитку транспортної галузі в Україні, у травні 2018 року Уряд схвалив Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року [55] (далі – Транспортна стратегія), в якій визначив амбітні плани розвитку інфраструктури, реалізація яких потребує значних фінансових ресурсів. Джерелами фінансування Транспортної стратегії є не тільки кошти державного та місцевих бюджетів, а й кошти міжнародної технічної допомоги та міжнародних донорів, а також інших джерел, не заборонених законодавством [55]. Окрім того, як зазначено в документі, більша частина інвестиційних коштів для поліпшення інфраструктури очікується від зовнішніх джерел, насамперед від міжнародних фінансових інституцій, приватних інвесторів і проєктів державно-приватного партнерства [55]. Така ж ситуація спостерігається з іншими галузевими стратегіями. Майже всі вони передбачають використання запозичень, залучених від МФО. У теперішніх умовах, важливим питанням є вибір проєктів, що фінансуватимуться за програмами МФО, зважаючи на їх вплив на національні Цілі сталого розвитку. Задля того, щоб це забезпечити, необхідно привести галузеві програми та стратегії у відповідність до мети та завдань глобальної стратегії сталого розвитку з урахуванням національних Цілей сталого розвитку.

Державно-приватне партнерство

Державно-приватне партнерство є досить важливим і дієвим механізмом щодо залучення довгострокових інвестиційних ресурсів для модернізації

критичної інфраструктури у всьому світі. Залучення приватного партнера, його фінансових ресурсів, досвіду та компетенцій дозволяє державам відновити та розбудувати критичну інфраструктуру не витрачаючи на це бюджетні кошти, більш того, у майбутньому отримати додаткові надходження до бюджету (наприклад, такі як плата за землю, сплата концесійного платежу, надходження у формі пайового внеску, податки на заробітну плату та інші) та створити нові робочі місця [20, с.293].

Державно-приватне партнерство є інструментом державної економічної, зокрема, бюджетної, політики і все частіше застосовується розвинутими країнами для будівництва та переобладнання об'єктів інфраструктури [6, с.10]. Крім того, на думку О.П. Єрменчук, «державно-приватне партнерство визначено досить важливим елементом захисту критичної інфраструктури та має стати взаємовигідним фактором, що сприятиме взаємним інтеграційним процесам» [13, с.148].

Гусєв Ю.В. вважає, що достатнім є розглядати такі ознаки ДПП:

- надання прав управління (користування, експлуатації) об'єктом партнерства або придбання, створення (будівництво, реконструкція, модернізація) об'єкта державно-приватного партнерства з подальшим управлінням (користуванням, експлуатацією), за умови прийняття та виконання приватним партнером інвестиційних зобов'язань відповідно до договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства;
- довготривалість відносин (від 5 до 50 років);
- передача приватному партнеру частини ризиків у процесі здійснення державно-приватного партнерства;
- внесення приватним партнером інвестицій в об'єкти партнерства із джерел, не заборонених законодавством. [6, с.47]

Проаналізувавши зарубіжний досвід реалізації проєктів на умовах ДПП, Н.О. Слободянюк визначив такі ознаки державно-приватного партнерства: реалізація масштабних, національних або міжнародних, суспільно значущих проєктів; взаємодія між державою та приватним бізнесом передусім в

інфраструктурних галузях; виключно узгодження інтересів державних та приватних партнерів з метою отримання взаємної вигоди, справедливий розподіл між державним та приватним партнерами ризиків, пов'язаних з виконанням договорів, створення центрів державно-приватного партнерства [61, с. 53].

Державно-приватне партнерство поступово розвивається й в Україні. У травні 2016 року набула чинності нова редакція Закону України «Про державно-приватне партнерство» [50], яка значно покращила стан правового регулювання щодо залучення бізнесу до розбудови інфраструктури в Україні. Зокрема, протягом 2016 – 2017 років постановами Кабінету Міністрів України було затверджено Порядок заміни приватного партнера за договором, укладеним в рамках державно-приватного партнерства, [51] та нову редакцію Аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства [10]. Зазначені зміни призвели до підвищення інтересу до реалізації проєктів на умовах державно-приватного партнерства з боку бізнесу. Починаючи з 2017 року, на розгляд профільних міністерств було подано 5 пропозицій від приватного бізнесу щодо здійснення ДПП та 2 пропозиції було підготовлено консультантами, залученими МФО, за ініціативою державного партнера – Міністерства інфраструктури України [2].

У жовтні 2019 року законодавство України у сфері державно-приватного партнерства було значно удосконалено. Було схвалено новий Закон України «Про концесію» [53], внесені зміни до Закону України «Про державно-приватне партнерство» [50] та ще до 25 законів України. Зазначені закони були підготовлені за активної підтримки ЄБРР та Світового банку. Як наслідок, правове регулювання України у сфері державно-приватного партнерства / концесій на сьогодні відповідає кращим міжнародним практикам та створює сприятливі умови для приватних інвестицій. Все це створило надзвичайно привабливі умови для залучення приватного бізнесу до розбудови інфраструктури в Україні. Отже, слід очікувати, що найближчим часом кількість проєктів, що готуватимуться на умовах державно-приватного

партнерства, зокрема, концесії, значно зросте. Концесія є досить привабливою та вигідною для держави і, як зазначив В.В. Ковальчук, має свої переваги для публічного партнера, такі як: залучення додаткових інвестицій і ресурсів у державний сектор та перекладання основних ризиків на приватний сектор, зберігши при цьому в державній власності об'єкти, які передаються в концесію [18, с.89].

Зважаючи на ситуацію, що склалася у цій сфері, важливо створити умови, які дадуть змогу забезпечити стимулювання залучення приватного бізнесу для реалізації тих проєктів, що дадуть змогу вирішити завдання, які поставлені нашою країною у Національній доповіді та спрямовані на досягнення національних ЦСР. Це завдання є надзвичайно актуальним, оскільки до цього часу підготовка та запуск проєктів державно-приватного партнерство не супроводжується аналізом відповідності їх національним Цілям сталого розвитку.

В світі існує достатня кількість реалізованих проєктів ДПП; опрацьовані різні механізми фінансування таких проєктів залежно від економічної ситуації в країнах та інфраструктурної сфери [24, с.47]. Наявний досвід є доброю основою для аналізу та запозичення.

Державно-приватне партнерство дозволяє інтегрувати бізнес-моделі в державну сферу, а також запропонувати вирішення найбільш гострих проблем державної політики. Інтерес до таких партнерств спостерігається в більшості країн світу, він обумовлений необхідністю здійснення довгострокових інвестиційних проєктів в різних суспільно-економічних сферах, що вимагають великих витрат бюджетних коштів. [4, с.323]

Практика застосування ДПП в окремих країнах показує, що цей механізм використовується там, де держава і бізнес мають взаємодоповнюючі інтереси, але при цьому не в змозі діяти повністю самостійно і незалежно один від одного [35, с.141].

Проте, як зазначили І.А. Косач та О.К. Дорошенко, «основною проблемою, з якою стикаються національні економіки багатьох країн в процесі

становлення відносин державно-приватного партнерства, є узгодження протиріч державного сектору та бізнесу і мінімізація ризиків кожної із сторін проєкту ДПП» [58, с.42].

Україна потребує значних фінансових ресурсів для відновлення та модернізації інфраструктури, зокрема, тієї, що була зруйнована внаслідок конфлікту на сході країни [28, с.101]. Ані державний бюджет, ані кошти МФО чи міжнародної допомоги не в змозі покрити потреби країни у фінансових ресурсах для розбудови цієї інфраструктури. За таких умов державно-приватне партнерство могло б стати ефективним фінансовим механізмом прискорення інфраструктурного розвитку. Так на думку Ю.Є. Пащенко та М.В. Корінь, «впровадження засад ДПП на залізничному транспорті України забезпечить не тільки розвиток матеріально-технічної бази Укрзалізниці, покращення обсягових та якісних показників роботи залізниць, але й сприятиме активізації інвестиційних процесів в країні, створенню умов для стабільного зростання в інших галузях економіки України» [39, с.79]. Проте, для залучення приватного бізнесу до проєктів, які найбільш затребувані у теперішній час (системи водопостачання та водовідведення, системи тепlopостачання, дороги тощо), на умовах державно-приватного партнерства необхідно розробити механізми державної підтримки здійснення ДПП, які передбачені законами України для проєктів ДПП / концесій. Необхідність цього обумовлена тим, що доходи населення сьогодні знаходяться на низькому рівні, платоспроможний попит на більшість суспільно важливих послуг в Україні відсутній.

Також на думку С.В. Науменкової та Я.О. Овсянникової, залучення МФО в проєкти ДПП дозволяє знизити політичний ризик та підвищити рейтинг проєкту, що сприяє залученню інвестицій на більш вигідних умовах [33, с.59].

У той же час, підготовка проєктів ДПП вимагає кропіткої роботи, тісної співпраці приватного та державного секторів, якісного законодавчого підґрунтя, стабільної економічної ситуації, високої кваліфікації публічної влади та повного розуміння процедури реалізації таких проєктів всіма учасниками

цього процесу. А для таких країн, як Україна, ще й дієвих механізмів державної підтримки.

2.3. Ефективність фінансових механізмів забезпечення сталого розвитку в контексті досягнення національних ЦСР в Україні

Основними джерелами фінансування проєктів розвитку інфраструктури такої, як: енергетична (будівництво високовольтних повітряних ліній, реконструкція магістральних газопроводів); транспортна (будівництво доріг, метро); комунальна (модернізація систем тепло- та водопостачання й водовідведення) в Україні, як вже було зазначено вище, на сьогодні можуть бути: капітальні видатки; спеціальні бюджетні фонди цільового спрямування такі, як ДФРР, ДФ, ДФРВ; кошти, залучені державою від міжнародних фінансових організацій, іноземних держав та банків. Крім того, законодавством передбачено фінансування інфраструктурних проєктів за рахунок коштів, залучених на умовах державно-приватного партнерства.

Розглянемо, яким чином визначені у Національній доповіді пріоритети враховуються при схваленні рішень щодо планування та використання наявних фінансових ресурсів для розвитку інфраструктури в Україні у 2018 році.

Спеціальні державні фонди

Державний фонд регіонального розвитку

Відповідно до законодавства, кошти Державного фонду регіонального розвитку спрямовуються на проєкти, що реалізуються по відношенню до об'єктів комунальної форми власності. Однією з умов залучення коштів ДФРР є наявність співфінансування цих проєктів з боку органів місцевого самоврядування.

Відповідно до інформації Міністерства розвитку громад та територій України (перед цим – Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України) [8], яке є головним

розпорядником бюджетних коштів ДФРР, у 2018 році за рахунок фонду здійснювалося часткове фінансування 5211 проєктів, у 2019 році – 4499 проєктів. У Звіті про використання коштів державного фонду регіонального розвитку за 2018 рік [59] зазначено, що на ці цілі у 2018 році було витрачено лише 3 798,546 млн. грн., хоча заплановано було 6 000 млн. грн. (Додаток Б). Отже, в середньому вартість одного профінансованого ДФРР проєкту складає 7,3 млн. грн., тобто орієнтовно 300 тис. дол. США. Зазначені цифри свідчать про те, що за рахунок коштів ДФРР фінансувалися переважно невеликі проєкти (ремонт, покращення технічного стану окремих об'єктів тощо), які не передбачають суттєвого поліпшення стану інфраструктури на територіях [23].

Інформація, наведена на сайті ДФРР, [8] не дає змогу оцінити, наскільки проєкти, реалізації яких надавалося фінансування за рахунок Фонду, відповідають пріоритетам, визначеним у Національній доповіді, та можуть вплинути на досягнення визначених у ній показників.

По-перше, таких проєктів забагато.

По-друге, інформація про проєкти не містить жодних індикаторів, на досягнення яких спрямована їх реалізація (є лише назва проєкту, обсяг коштів від ДФРР та співфінансування з боку органів місцевого самоврядування).

Й, по третє, групування проєктів за тематичними напрямками досить умовне та не завжди є зрозумілим. Так, наприклад, база даних проєктів містить такі категорії, як «Спортивна інфраструктура» та «Фізична культура і спорт (не інфраструктурні проєкти)». До останньої, зокрема, віднесено «Створення багатофункціонального культурно-спортивного комплексу Первозванівської об'єднаної територіальної громади» та інші проєкти, які підпадають під визначення «Спортивна інфраструктура». Велика кількість проєктів, що мають на меті поліпшення енергоефективних характеристик інфраструктурних об'єктів, включено до категорій «Освітні заклади», «Охорона здоров'я» тощо. До переліку проєктів в категорії «Без сфери реалізації проєкту» включено, зокрема, такі, як: «Будівництво Подільського мостового переходу через р. Дніпро у м. Києві»; «Створення індустріального парку «Омельник» в

Омельницькій ОТГ Кременчуцького району Полтавської області»; «Реконструкція загальноосвітньої школи I-III ступенів по вул. Центральній, 102 в с. Корнин Рівненського район»; «Капітальний ремонт системи водопостачання та водопровідної мережі з заміною вежі для мешканців с. Грушуватка Саксаганської сільської ради П'ятихатського району Дніпропетровської області»; «Модернізація вуличного освітлення міста Одеса». Кожен з зазначених проєктів мав би бути віднесений до відповідної категорії проєктів ДФРР.

Отже аналіз інформації, наведеної у переліку проєктів, що фінансуються за рахунок ДФРР, не дає жодного уявлення про те, яким чином їх реалізація може вплинути на досягнення національних індикаторів ЦСР.

У той же час, якщо оцінювати пріоритетність надання державної підтримки розвитку територій за рахунок ДФРР базуючись на кількості профінансованих проєктів, то ситуація виглядатиме таким чином (рис. 2.1). Найбільше проєктів (за кількістю) реалізовано в сфері освіти та таких, які віднесено до категорії «Без сфери реалізації проєкту». Далі йдуть проєкти у сфері дорожньо-транспортної інфраструктури, охорони здоров'я, водопостачання, фізкультури й спорту.

Слід також зазначити, що кошти Державного фонду регіонального розвитку у 2019 році було витрачено не повністю: при запланованих 7,17 млрд. грн. по факту витрачено 5,486 млрд. грн., тобто лише 76,5% від передбачених у Державному бюджеті (Додаток Б).

Слід зазначити, що наявність у Державному бюджеті України такого джерела як державний фонд регіонального розвитку, могло би стати важливим фактором щодо стимулювання розвитку міської інфраструктури на засадах та принципах Цілей сталого розвитку. Водночас, вимоги, що висуваються до проєктів, на які виділяються кошти з цього фонду, а також принципи відбору проєктів, які підлягатимуть фінансуванню за рахунок цього фінансового ресурсу, жодним чином не враховують національні індикатори ЦСР. Не є обов'язковою вимогою до проєктів, що подаються на розгляд з метою отримання

фінансової підтримки за рахунок коштів фонду, їх відповідність стратегії розвитку населеного пункту. Як результат кошти Державного фонду регіонального розвитку переважно розподіляються за суб'єктивними міркуваннями, які змінюються з року в рік. А отже ефективність використання бюджетних коштів для розвитку громад не може вважатися достатньо ефективною. Зважаючи на зазначене, на нашу думку, підходи до фінансування проєктів регіонального розвитку за рахунок цього джерела потребують удосконалення.

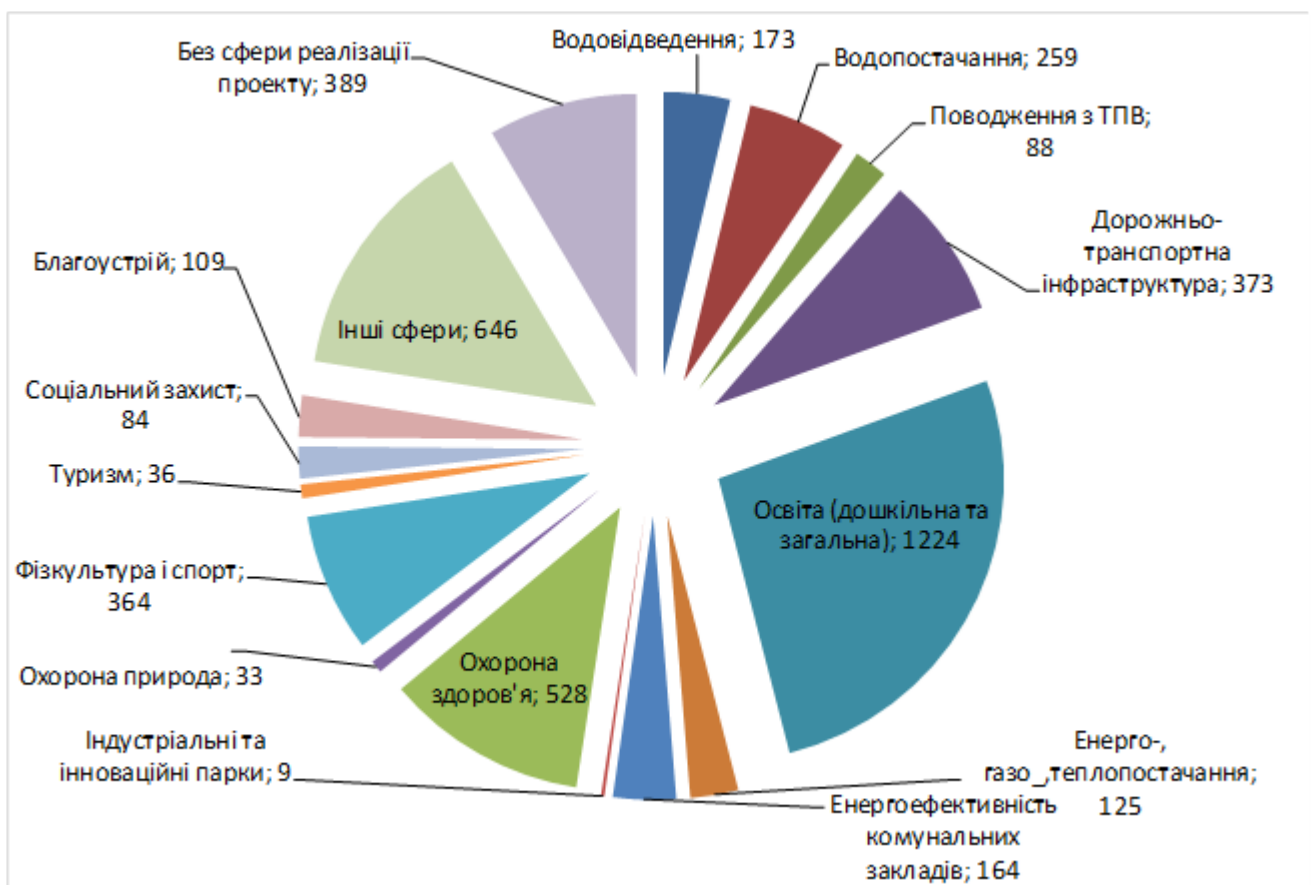


Рис. 2.1. Розподіл проєктів, що фінансувалися за рахунок Державного фонду регіонального розвитку у 2019 році (за кількістю)

Джерело: складено автором за даними Державного фонду регіонального розвитку [8]

Державний дорожній фонд

Кошти Державного дорожнього фонду використовуються як для будівництва доріг загального користування державного та місцевого значення, а також на здійснення заходів в сфері безпеки дорожнього руху. Головним розпорядником бюджетних коштів ДФ є Міністерство інфраструктури України.

За інформацією Державного казначейства [59] у 2018 році кошти Державного дорожнього фонду було розподілено наступним чином (табл. 2.3; Додаток В). Майже половина (46,4%) від загального обсягу коштів фонду була спрямована на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування державного значення; 14,7% - на виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, залученими державою або під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування; 31,6% - в якості субвенцій місцевим бюджетам на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах; 7,2% - на фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм. При цьому, найгірше було освоєно кошти на забезпечення безпеки дорожнього руху (лише 34%) та ті, які були спрямовані на реалізацію конкретних проєктів.

Створення в Україні державного дорожнього фонду є дуже важливим кроком, який забезпечив надійне підґрунтя для реалізації довгострокової стратегії розвитку дорожньої інфраструктури у нашій країні, як на державному, так і на місцевому рівні. Закріплення за цим фондом окремих передбачуваних надходжень дає змогу планувати використання коштів фонду не лише на середньострокову, але й на довгострокову перспективу. Більш того, зважаючи на те, що цей фонд створено у складі спеціального фонду Державного бюджету, та те, що за рахунок його коштів може сплачуватися плата за експлуатаційну готовність в рамках надання державної підтримки здійснення державно-приватного партнерства, в країні створено умови для реалізації проєктів будівництва сучасних доріг та мостів, які можуть експлуатуватися на

безоплатній основі. У цьому випадку проєкти будуть реалізовуватися з використанням неконцесійних форм державно-приватного партнерства, а відшкодування інвестицій приватного партнера здійснюватиметься за рахунок плати за експлуатаційну готовність, яка буде спрямовуватися інвестору з моменту введення дороги в експлуатації та до завершення дії договору, укладеного в рамках ДПП. Подібні проєкти є надзвичайно затребуваними в Україні, наприклад, вони є важливими для відновлення дорожньої інфраструктури на територіях Донецької та Луганської областей, які знаходяться під контролем України, а також для будівництва доріг в депресивних та деяких сільських регіонах.

Що стосується цього фонду, то враховуючи стан автомобільних доріг в Україні, майже всі видатки цього фонду можна вважати такими, що відповідають Цілям сталого розвитку. У той же час, не можна вважати ефективним низький рівень використання коштів цього фонду за окремими напрямками. Наприклад, задля забезпечення безпеки дорожнього руху. Це завдання визначено як у глобальних, так і у національних Цілях сталого розвитку, як одне з важливих.

Державний фонд розвитку водного господарства

Кошти Державного фонду розвитку водного господарства, як видно з табл. 2.4, головним чином використовуються на експлуатацію державного водогосподарського комплексу та управління водними ресурсами (92,5%). Інші проєкти (централізоване водопостачання сільських населених пунктів, які користуються привізною водою; модернізація та розвиток водогосподарського комплексу), хоч і передбачені серед напрямів цільового спрямування цього фонду, майже не фінансувалися останнім часом. Водночас цей напрямок присутній серед завдань, що визначені як пріоритетні у Національній доповіді.

Таблиця 2.3

Використання коштів Державного дорожнього фонду у 2018-2019 роках

Напрями використання коштів Фонду	2018 рік			2019 рік		
	План, тис грн.	Виконання, тис.грн.	Освоєння, %	План, тис. грн.	Виконання, тис. грн.	Освоєння, %
Фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм	2 641 266	900 466	34	1 038 607,5	742 940,6	71,53
Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення	11 916 397	11 393 699	95,6	18 067 076,5	17 492 760,7	96,82
Виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, залученими державою або під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування	5 366 038	5 359 919	99,9	7 469 383,1	6 774 620,9	90,70
Покращення стану автомобільної дороги Н-31 Дніпро - Царичанка - Кобеляки - Решетилівка	2 000 000	1 432 321	71,6	2 000 000	1 787 019,8	89,35
Покращення стану автомобільної дороги Харків - Охтирка	2 000 000	1 190 674	59,5	-	-	-
Покращення стану автомобільної дороги Житомир - Чернівці	1 000 000	666 638 217	66,7	-	-	-
Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах	11 530 865	11 530 865	100	14 676 252,8	14 676 252,8	100
Державний фонд регіонального розвитку				1 000 000	680 297	68,03

Продовження таблиці 2.3

Покращення стану автомобільних доріг загального користування за маршрутом Львів – Тернопіль – Умань; Біла Церква – Одеса – Миколаїв – Херсон				4 000 000	3 901 132,6	97,53
Покращення стану автомобільної дороги М-15 Одеса-Рені				451,2	430,2	95,34
Покращення стану автомобільної дороги Р-51 Мерефа – Лозова – Павлоград				1 000 000	1 000 000	100
Покращення стану автомобільної дороги Н-08 Бориспіль - Дніпро - Запоріжжя (через м. Кременчук) - Маріуполь за маршрутом Запоріжжя - Маріуполь				1 000 000	963 846,2	96,38
Покращення стану автомобільної дороги Н-14 Олександрівка -Кропивницький - Миколаїв за маршрутом Кропивницький - Миколаїв				878 645,5	760 019,5	86,50
Розвиток автомобільних доріг загального користування державного значення за маршрутом Північний об'їзд міста Рівного				10 000	6 275,3	62,75
Фінансове забезпечення заходів із забезпечення збереження дорожньої інфраструктури від руйнувань відповідно до державних програм				1 058 000	973 456,3	92,01
Будівництво автотранспортної магістралі через р. Дніпро у м. Запоріжжі (автомобільна дорога загального користування державного значення Н-08 Бориспіль-Дніпро-Запоріжжя (через м. Кременчук)-Маріуполь «Під'їзд до о.Хортиця (автотранспортна магістраль через р. Дніпро у м. Запоріжжі)»)				750 620, 5	0	0,00
Всього	36 454 567	32 474 584	89	53 399 780,3	50 188 777,1	93,99

Джерело: складено автором на основі даних Державної казначейської служби України [59, 60]

Таблиця 2.4

Використання коштів Державного фонду розвитку водного господарства у 2018-2019 роках

Напрями використання коштів Фонду	2018 рік			2019 рік		
	План, тис.грн.	Виконання, тис.грн.	Освоєння, %	План, тис.грн.	Виконання, тис.-грн.	Освоєння , %
Експлуатація державного водогосподарського комплексу та управління водними ресурсами	2 343 246	2 210 920	94,4	50 000	48 423,1	96,85
Захист від шкідливої дії вод сільських населених пунктів та сільськогосподарських угідь, в тому числі в басейні р. Тиса у Закарпатській області	119 400	63 554	53,2	67 800	43 723, 6	64,49
Першочергове забезпечення сільських населених пунктів централізованим водопостачанням	70 000	68 138	97,3	68 000	48 150	70,81
Всього	2 532 646	2 342 613	92,5	185 800	140 296,7	75,51

Джерело: складено автором на основі даних Державної казначейської служби України [59, 60]

Крім того, як і у попередньому випадку, кошти цього фонду за окремими напрямками не використовуються у повному обсязі (Додаток Д). Особливо небезпечною є ситуація з фінансуванням проєкту «Захист від шкідливої дії вод сільських населених пунктів та сільськогосподарських угідь, в тому числі в басейні р. Тиса у Закарпатській області», який має найнижчий рівень освоєння коштів (лише 53,2% та 64,49% відповідно у 2018 та 2019 роках).

Слід також зауважити, що з метою підтримки ініціатив щодо енергоефективності, впровадження інструментів стимулювання і підтримки здійснення заходів з підвищення рівня енергетичної ефективності будівель та енергозбереження, зокрема в житловому секторі, в Україні утворено Фонд енергоефективності у формі державної установи. Засновником цієї установи є Кабінет Міністрів України. Діяльність цього фонду розпочалася у 2019 році, а отже поки що робити аналіз ефективності витрачання коштів цього фонду є передчасним.

Державні інвестиційні проєкти, фінансування яких здійснюється у порядку, встановленому Законом України «Про інвестиційну діяльність»

Відповідно до законодавства, до проєктів, які за результатами відбору отримують статус «державні інвестиційні проєкти», відносяться проєкти, що реалізуються по відношенню до об'єктів державної форми власності. Головним розпорядником бюджетних коштів за цією програмою є Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України.

Відповідно до інформації, що міститься у Витягу з Державного реєстру інвестиційних проєктів [3], починаючи з 2002 року за рахунок Державного бюджету України було надано державну підтримку у формі державних капітальних вкладень 38 інвестиційним проєктам, які розподілено за сферами таким чином (рис. 2.2).

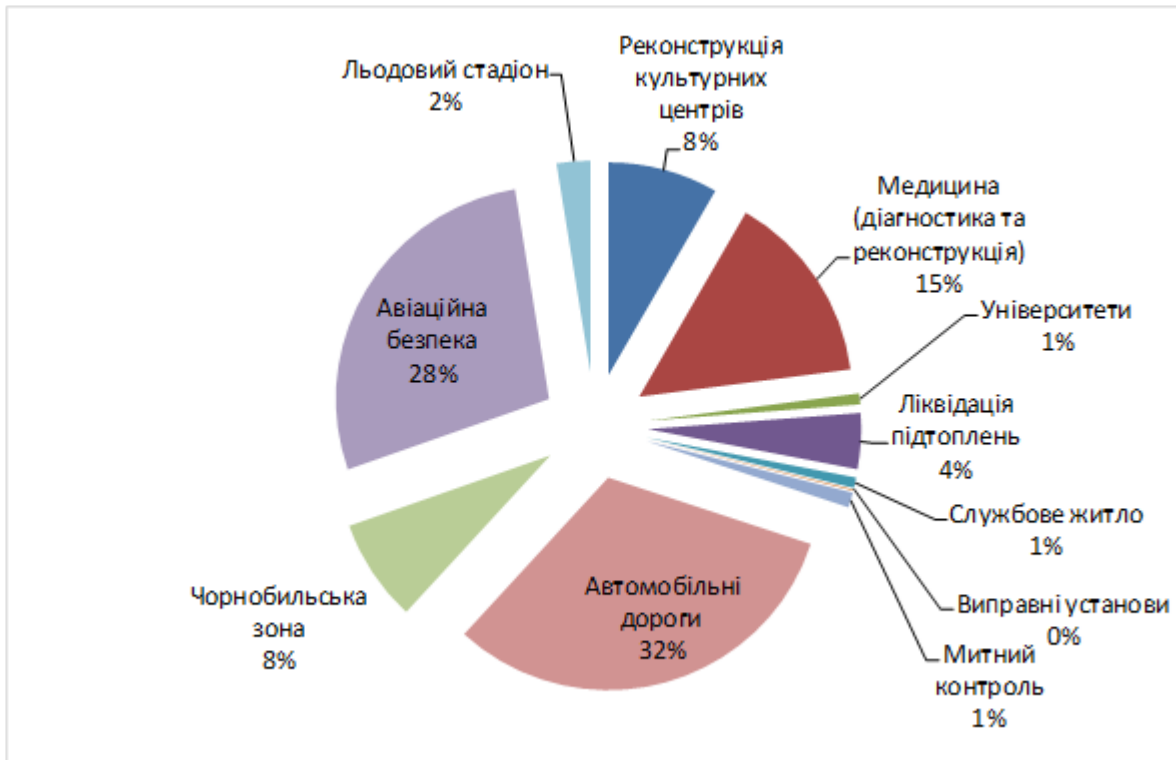


Рис. 2.2. Розподіл державних інвестиційних проєктів, які підтримувалися за рахунок Державного бюджету у порядку, встановленому Законом України «Про інвестиційну діяльність» за їх вартістю (млн. грн.)

Джерело: складено автором на основі даних [3]

Як видно з цього рисунку, найбільше коштів було витрачено на проєкти в сфері автомобільних доріг, авіаційну безпеку (закупівлю гелікоптерів в рамках спільного проєкту з Урядом Франції), медицину, інфраструктуру Чорнобильської зони та реконструкцію культурних й спортивних закладів.

Так, наприклад, за державним інвестиційним проєктом «Створення єдиної системи авіаційної безпеки та цивільного захисту в Україні», відповідно до підписаної угоди між Урядами України та Франції, планується закупівля 55 надсучасних гелікоптерів компанії «Airbus Helicopters», які будуть виконувати завдання для Державної служби із надзвичайних ситуацій, Державної прикордонної служби, Національної гвардії та Національної поліції України [43]. В рамках державного інвестиційного проєкту «Покращення стану

автомобільних доріг загального користування у Львівській області» планується реконструкція та капітальний ремонт автомобільних доріг державного значення Львівської області, протяжністю 144,615 км (в тому числі реконструкція – 24,163 км, капітальний ремонт – 120,452 км) [16].

Серед наведених інвестиційних проєктів у 2019 році було надано державну підтримку у середньостроковій перспективі за рахунок державного бюджету 28 проєктам (Додаток Е), які розподілені за сферами таким чином (рис. 2.3).

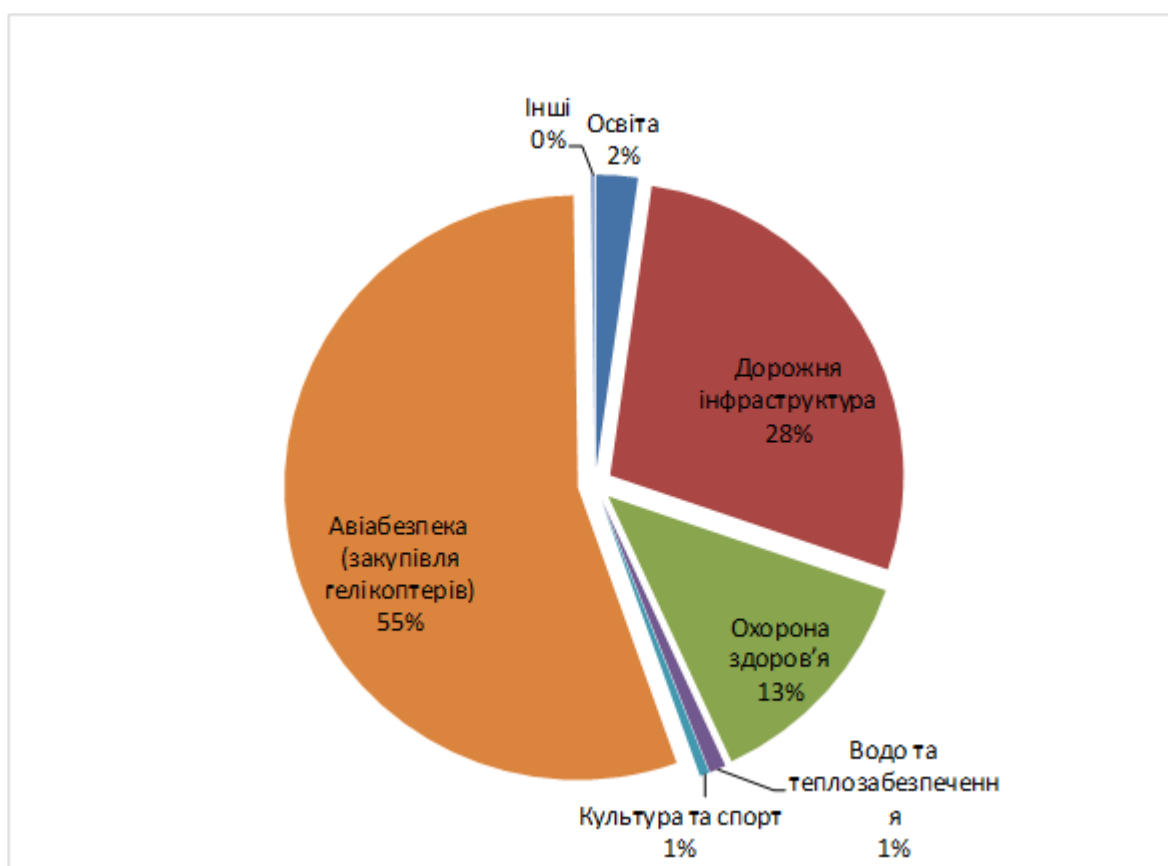


Рис. 2.3. Розподіл державних інвестиційних проєктів, які були профінансовані за рахунок Державного бюджету у порядку, встановленому Законом України «Про інвестиційну діяльність», у 2019 році за їх вартістю (млн. грн.)

Джерело: складено автором на основі даних [3]

Зазначені вище проєкти було відібрано вже після схвалення Національної доповіді та визначення пріоритетних інфраструктурних сфер для забезпечення сталого розвитку. Водночас, при відборі проєктів, яким надається статус держаних інвестиційних проєктів, вони не підлягають аналізу щодо відповідності передбачених ними показників національним індикаторам ЦСР.

Більше половини всіх коштів, що були витрачені в рамках державної підтримки реалізації інвестиційних проєктів на середньострокову перспективу, були витрачені на проєкт з авіаційної безпеки, наступним за обсягом коштів стали проєкти з розвитку дорожньої інфраструктури, далі йдуть проєкти у сфері реконструкції медичних закладів. У той же час, питання забезпечення авіаційної безпеки, хоч і є важливим, але не входить до державних пріоритетів, визначених у Національній доповіді. Проєкти з відновлення дорожньої перспективи відносяться до пріоритетів розвитку інфраструктури, але такі проєкти мають спеціальне джерело для інвестування – державний дорожній фонд.

Як бачимо, пріоритети у відборі проєктів для фінансування як державних інвестиційних проєктів не відповідають тим, які встановлені національними Цілями сталого розвитку, навіть незважаючи на те, що й за відбір державних інвестиційних проєктів, й за Цілі сталого розвитку відповідає одне й теж саме міністерство – Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства.

Фінансування за рахунок запозичень від МФО

Україна має потужний портфель запозичень від міжнародних фінансових організацій, іноземних держав та банків [59, 60], загальний обсяг якого складає 2 453 млн. дол. США, 5 508 млн. євро та 108 193 млн. японських єн. (Додаток Ж). Структура запозичень від МФО, іноземних держав та банків наведена у табл. 2.5. Розподіл проєктів за кредиторами та сферами - на рис. 2.4 – 2.6.

Таблиця 2.5

Проекти, що фінансуються за рахунок запозичень від міжнародних фінансових організацій та іноземних держав, банків

Проекти	Валюта	Загальна сума запозичення станом на 2018 рік	Загальна сума запозичення станом на 2019 рік
Кредитор - Міжнародний банк реконструкції та розвитку:			
Другий проект з передачі електроенергії	дол. США	378 425 000	378 425 000
Проект «Поліпшення охорони здоров'я на службі у людей»	дол. США	214 729 837	214 729 837
Проект «Модернізація системи соціальної підтримки населення України»	дол. США	300 000 000	300 000 000
Проект розвитку міської інфраструктури – 2	дол. США	350 000 000	342 107 000
Проект «Підвищення енергоефективності в секторі централізованого тепlopостачання України»	дол. США	272 050 000	230 000 000
Другий проект покращення автомобільних доріг та безпеки руху	дол. США	450 000 000	450 000 000
Проект розвитку дорожньої галузі	дол. США	337 800 000	337 800 000
Проект «Прискорення інвестицій у сільське господарство України»	дол. США		200 000 000
		2 303 004 837	2 453 061 837
Кредитор - Європейський банк реконструкції та розвитку			
Проект «Реабілітація гідроелектростанцій»	євро	20 000 000	-
Проект «Реконструкція, капітальний ремонт та технічне переоснащення магістрального газопроводу Уренгой-Помари-Ужгород»	євро	150 000 000	150 000 000
Проект «Будівництво високовольтної повітряної лінії 750 кВ Рівненська АЕС – Київська»	євро	150 000 000	-
Проект «Будівництво повітряної лінії 750 кВ Запорізька АЕС – Каховська»	євро	175 000 000	175 000 000
Проект «Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на під'їздах до м. Києва (пан'європейські коридори)»	євро	450 000 000	450 000 000
Проект «Завершення будівництва метрополітену у м. Дніпропетровську»	євро	152 000 000	152 000 000
Проект «Подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові»	євро	160 000 000	160 000 000
		1 257 000 000	1 087 000 000

Продовження таблиці 2.5

Кредитор - Європейський інвестиційний банк:			
Проект «Реабілітація гідроелектростанцій»	євро	200 000 000	200 000 000
Проект «Реконструкція, капітальний ремонт та технічне переоснащення магістрального газопроводу Уренгой-Помари-Ужгород»	євро	150 000 000	150 000 000
Проект «Будівництво високовольтної повітряної лінії 750 кВ Рівненська АЕС – Київська»	євро	150 000 000	150 000 000
Проект «Будівництво повітряної лінії 750 кВ Запорізька – Каховська»	євро	175 000 000	175 000 000
Проект «Вища освіта України»	євро	120 000 000	120 000 000
Проект «Розвиток системи водопостачання та водовідведення в місті Миколаїв»	євро	15 540 000	15 540 000
Проект «Надзвичайна кредитна програма для відновлення України»	євро	200 000 000	200 000 000
Проект «Програма розвитку муніципальної інфраструктури України»	євро	400 000 000	400 000 000
Проект «Розвиток міського пасажирського транспорту в містах України»	євро	200 000 000	200 000 000
«Проект модернізації української залізниці»	євро	150 000 000	150 000 000
Європейські дороги України II (Проект покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва)	євро	450 000 000	450 000 000
Проект «Основний кредит для малих та середніх підприємств та компаній з середнім рівнем капіталізації»	євро	400 000 000	400 000 000
Проект «Основний кредит для аграрної галузі – Україна»	євро	400 000 000	400 000 000
Проект «Завершення будівництва метрополітену у м. Дніпропетровську»	євро	152 000 000	152 000 000
Проект «Подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові»	євро	160 000 000	160 000 000
Проект «Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України»	євро		75 000 000
		3 322 540 000	3 397 540 000
Кредитор - Кредитна установа для відбудови:			
Проект «Підвищення ефективності передачі електроенергії (модернізація підстанцій)»	євро	40 500 000	40 500 000
Незв'язаний фінансовий кредит - Проект «Реконструкція трансформаторних підстанцій східної частини України»	євро	150 000 000	150 000 000

Продовження таблиці 2.5

Проект муніципального водного господарства м. Чернівці, стадія I	євро	17 000 000	17 000 000
Незв'язаний фінансовий кредит	євро	90 000 000	90 000 000
Незв'язаний фінансовий кредит - Проект «Реалізація інфраструктурних проектів для східної частини України»	євро	60 000 000	-
Проект «Підтримка малих і середніх підприємств»	євро	10 000 000	
Проект «Рефінансування енергоефективних інвестицій малих та середніх підприємств України через фінансовий сектор»	євро		7 000 000
		367 500 000	304 500 000
Кредитор - Північна екологічна фінансова корпорація:			
Проект «Вища освіта України»	євро	30 000 000	30 000 000
Кредитор - Уряд Республіки Польща:			
Проект модернізації автоматизованих систем прикордонного контролю			
Проект з будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг західного регіону, для подальшого якісного поєднання їх з автомобільними дорогами Республіки Польща	євро	100 000 000	100 000 000
Проект з розбудови прикордонної дорожньої інфраструктури та облаштування пунктів пропуску українсько-польського кордону			
Кредитор - Японське агентство міжнародного співробітництва:			
Проект «Реконструкція споруд очистки стічних каналізаційних вод і будівництво технологічної лінії по обробці та утилізації осадів Бортницької станції аерації»	японська єна	108 193 000 000	108 193 000 000
Кредитор - Ексімбанк Угорщини (в частині реалізації Рамкового договору між Урядом України та Урядом Угорщини)			
Проект з розбудови прикордонної дорожньої інфраструктури на українсько-угорському державному кордоні	євро	50 000 000	50 000 000
Кредитор - Уряд Французької Республіки та Консорціум французьких банків			
Створення єдиної системи авіаційної безпеки та цивільного захисту в Україні	євро	475 000 000	475 000 000
Проект з постачання питної води у м. Маріуполі	євро		64 000 000
		475 000 000	539 000 000

Джерело: складено автором на основі [59, 60]

Як бачимо, проекти, що фінансуються МФО, є масштабними та підтримують розвиток критичної для забезпечення сталого розвитку інфраструктури, зокрема, задля виконання завдань, що містяться у Національній доповіді. Зазначене можна пояснити тим, що міжнародні фінансові організації приділяють значну увагу питанням забезпечення сталого розвитку та надають підтримку переважно тим проектам, які на це впливають, з урахуванням мандатів та стратегій цих організацій.

Міжнародний банк реконструкції та розвитку є найбільшою філією групи Світового банку. Рада Виконавчих директорів Групи Світового Банку 20 червня 2017 року ухвалила Концепцію партнерства з Україною на 2017-2021 рр. [71] з метою сприяння сталому та комплексному відновленню економіки України. Концепція партнерства є спільною стратегією Міжнародного банку реконструкції та розвитку, Міжнародної фінансової корпорації та Багатостороннього агентства з гарантування інвестицій та повністю відповідає стратегії розвитку України, передбаченій Програмою Уряду та Планом дій, прийнятим у квітні 2017 р. [71]. Як зазначено в концепції партнерства, розкриття потенціалу приватного сектору шляхом інституційної реформи та здійснення ключових інвестицій, покликаних забезпечити функціонування ринків, має критично важливе значення для забезпечення потужнішого та більш сталого зростання в Україні. Тому одним із завдань концепції партнерства було визначено підвищення якості інфраструктурних послуг: особливо у сфері енергетики та транспорту.

Отже, станом на 2020 рік, МБРР надає підтримку у розвитку дорожньої інфраструктури, комунальної інфраструктури (тепло- та водопостачання й водовідведення) та енергетичної інфраструктури (рис. 2.4).

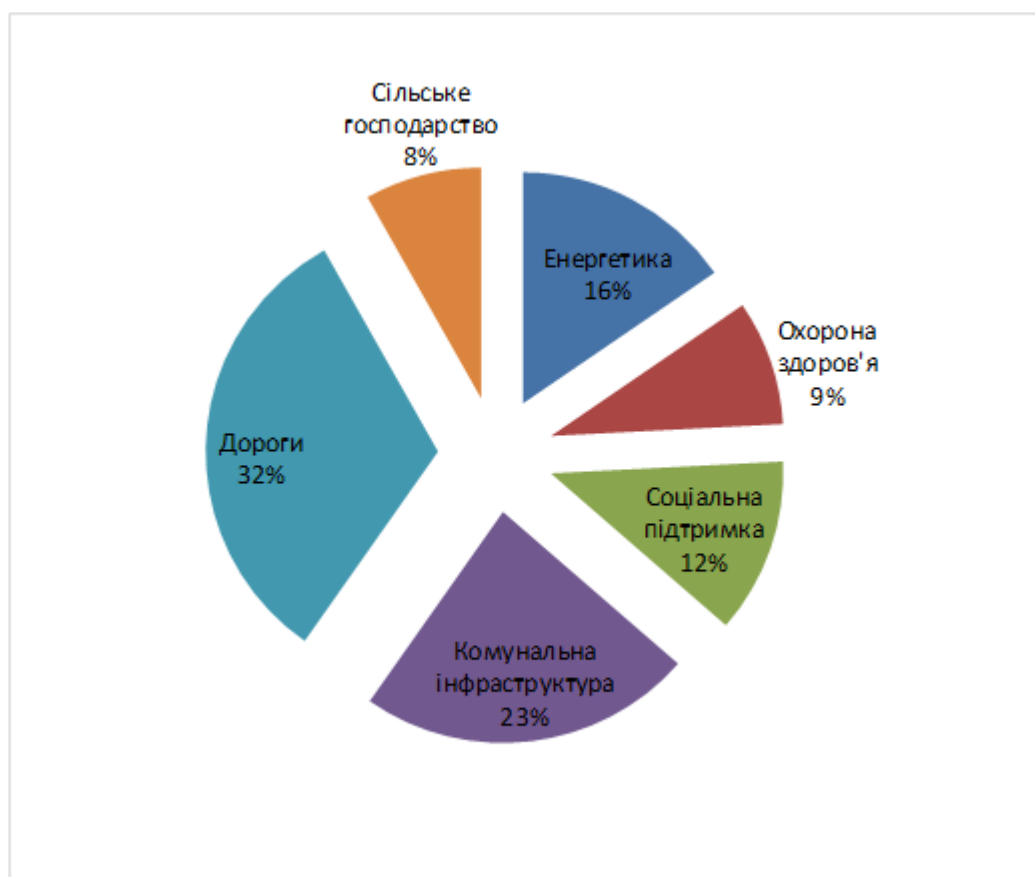


Рис. 2.4. Розподіл запозичень, що надані Україні МБРР, за сферами, %
 Джерело: складено автором на основі [59, 60]

Затверджена Радою директорів ЄБРР 3 жовтня 2018 р. «Стратегія діяльності в Україні на 2018-2023 рр.» [62] визначила стратегічні пріоритети діяльності ЄБРР в Україні на 5 років. Однією з цілей було визначено збільшення участі приватного сектору в усіх секторах зокрема у вигляді: підтримки структур, які збільшують участь приватного сектору в інфраструктурі (ДПП, концесії, договори громадських послуг, договори управління тощо) шляхом участі у формуванні політики та інвестицій; створення можливостей для приватного сектору шляхом надання підтримки Фондом державного майна України, у тому числі у вдосконаленні його системи управління. Також важливим напрямом діяльності було визначено залучення інвестицій в розвиток інфраструктури: в основну національну транспортну мережу (залізничний, повітряний, морський, автомобільний та річковий

транспорт), а також проекти, спрямовані на розширення транскордонних зв'язків та Транс'європейських коридорів (TENT), включаючи розвиток внутрішніх та міжнародних річкових водних шляхів згідно з Транспортною стратегією держави та в модернізацію і розширення можливостей міського транспорту, а також підвищення якості послуг. [62]

Отже, станом на 2020 рік, ЄБРР переважно вкладає кошти у енергетичну та транспортну (автомобільні дороги та метро) інфраструктуру (рис. 2.5).

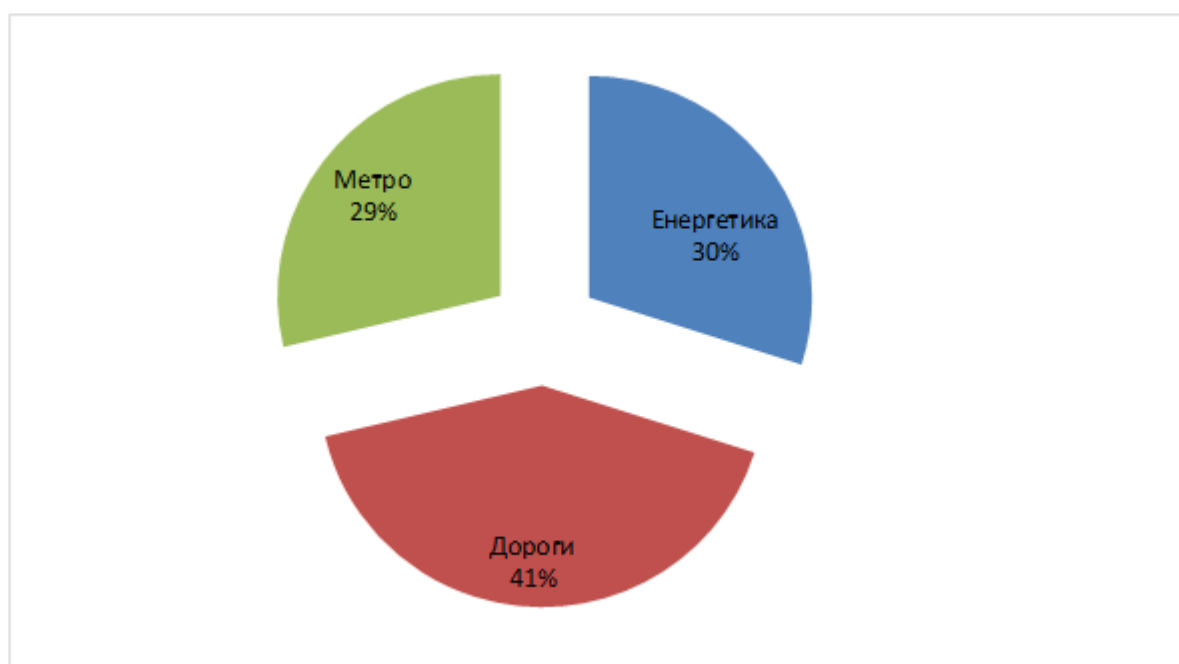


Рис. 2.5. Розподіл запозичень, що надані Україні ЄБРР, за сферами, %
Джерело: складено автором на основі [59, 60]

Україна співпрацює з Європейським інвестиційним банком з 2006 року. Згідно з повноваженнями, отриманими від Європейського Союзу, ЄІБ фінансує проекти у сфері інфраструктури, розвиток приватного сектору, а також інвестує у заходи, які здійснюються у зв'язку зі зміною клімату. Основною метою діяльності ЄІБ в Україні є сприяння розвитку приватного сектору. Оскільки приватний сектор є ключовим фактором економічного зростання, трудової зайнятості та інновацій в Україні. Також важливим для стабільності української

економіки та покращення умов життя громадян є інвестування в соціальну та економічну інфраструктуру. [17]

Отже, станом на 2020 рік, ЄІБ, окрім енергетичної інфраструктури (електроенергія та газопостачання), фінансує модернізацію муніципальної інфраструктури, включаючи міський транспорт, метро та автомобільні дороги, активно працює з залізницею, підтримує розвиток малого та середнього бізнесу, реновацію освітніх закладів та започаткувало проєкт з відновлення зруйнованої інфраструктури на Донбасі (рис. 2.6).

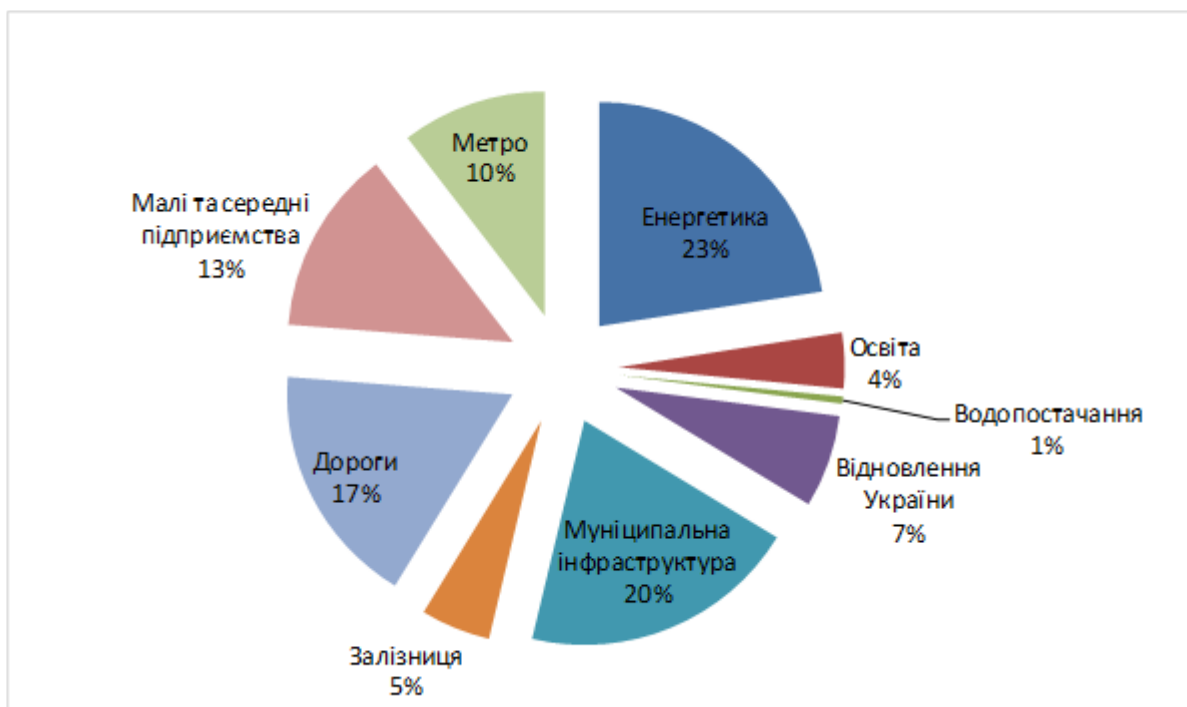


Рис. 2.6. Розподіл запозичень, що надані Україні ЄІБ, за сферами, %
Джерело: складено автором на основі [59, 60]

Так, наприклад, реалізація спільного з Європейським банком реконструкції та розвитку та Європейським інвестиційним банком проєкту «Подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові» сприятиме поліпшенню транспортного обслуговування населення м. Харкова, збільшенню питомої ваги пасажирських перевезень метрополітеном шляхом подовження експлуатації

довжини третьої лінії метрополітену на 3,47 км, у результаті чого загальна потужність лінії становитиме 14,45 км.[9]

Також досить цікавою є «Програма розвитку муніципальної інфраструктури України» – це багатогалузева інвестиційна програма, яка реалізується Європейським інвестиційним банком разом із Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України та Міністерством фінансів України. Метою якої є реалізація муніципальних інфраструктурних проєктів у п'яти секторах:

- централізоване теплопостачання;
- енергоефективність громадських будівель;
- зовнішнє освітлення населених пунктів;
- водопостачання та водовідведення;
- поводження з побутовими відходами. [54]

Україна також співпрацює з Північною екологічною фінансовою корпорацією (НЕФКО) – міжнародна фінансова організація, заснована в рамках міжурядового договору між суверенними Північними країнами – Данією, Ісландією, Норвегією, Фінляндією та Швецією. Однією зі сфер діяльності є фінансування проєктів з підвищення енергоефективності, виробництва чистої енергії та очищення стічних вод. [37]

Так, наприклад, для Проєкту «Вища освіта України», що передбачає проведення ремонтних робіт на існуючих освітніх, дослідних та допоміжних об'єктах низки державних вищих навчальних закладів України для підвищення їхньої енергоефективності, визначено такі джерела фінансування: кредит ЄІБ, кредит НЕФКО та Інвестиційний грант Східноєвропейського партнерства з енергоефективності та екології (E5P). Проте слід зазначити що не менш 90% від Кредиту НЕФКО та не більше 75% Кредиту ЄІБ повинно бути використано з метою фінансування Компоненту з енергоефективності.

У 2015 році Україна підписала кредитний договір з Агентством міжнародного співробітництва Японії (JICA) на 108,193 млрд. ієн (близько 970 млн доларів) для реконструкції Бортницької станції. Кредит виділений на 40

років під 0,1% річних з пільговим періодом 10 років на оплату тіла кредиту. [57]

Як бачимо, в цілому фінансово-кредитна підтримка МФО спрямовується на розвиток критичної для досягнення національних ЦСР інфраструктури [29, с.156].

Позики від МФО надаються на дуже вигідних умовах. Так, наприклад, МБРР надає запозичення за ціною 1,5-2 % річних і одноразовою комісією 0,25 % з терміном кредитування 17-18 років і пільговим періодом 4-6 років. Термін погашення кредитів ЄІБ складає від 12 до 30 років з великим пільговим періодом, ціна кредиту – ставка Euribor (близько - 0,228% на 31.03.2019) плюс маржа, одноразова комісія - 0,25 % від суми позики, і комісія за зобов'язання - 0,1 % річних від невикористаної частини позики [19].

Водночас, за інформацією, наведеною у статті В.П. Колосової «Такие дешевые и такие ненужные кредиты» [19] рівень вибірки коштів за проектами, що фінансуються МФО, є надзвичайно низьким. Так, наприклад за 4 роки реалізації проекту МБРР «Розвиток міської інфраструктури – 2» вибірка коштів становить 17,8%; за проектом МБРР з підвищення енергоефективності в секторі централізованого теплопостачання - 21%; за проектом МБРР «Передача електроенергії – 2» - 9,1 %; за проектом МБРР «Поліпшення охорони здоров'я на службі у людей» - 34,9 % від суми позики [19]. Фактично на сьогодні за інвестиційними проектами Світового банку невідібраними залишаються кошти на суму біля 1,5 млрд дол. США. Тобто за рік, що залишився до завершення строку використання кредитних коштів, необхідно вибрати біля 70 % коштів за проектами, що фактично неможливо. Невибрані кошти буде анульовано.

Не кращою є ситуація й з реалізацією проектів ЄІБ та ЄБРР [19]. Так, наприклад, вибірка коштів за проектом ЄБРР «Реабілітація гідроелектростанцій», який фінансується з 2012 року та закінчується у липні 2021 року, на кінець березня 2019 року склала лише 12,8 % від суми позики. За проектом ЄБРР «Зведеного будівництва метрополітену у м. Дніпро» - 11,91 %.

В цілому із залучених від ЄБРР коштів невибраними залишаються біля 723 млн євро [19].

Вибірка коштів за проектами ЄІБ є також дуже низькою. Так, наприклад, за проектом «Основний кредит для малих та середніх підприємств та компаній з середньою капіталізацією», метою якого є розширення можливостей фінансування реального сектору економіки, вибірка становить 15,75 % від суми позики. Досі не розпочато вибірку коштів за проектом «Міський громадський транспорт в Україні», а також за проектом «Модернізація та реконструкція магістрального газопроводу «Уренгой-Помари-Ужгород». За проектом «Програма розвитку муніципальної інфраструктури України», що розпочався у 2016 році, вибірка коштів становить лише 0,1 % від суми позики. За розпочатим у 2016 році проектом «Вища освіта України», що передбачає охоплення енергоаудитом 147 будівель та здійснення заходів щодо енергозбереження у 7 університетах України, вибірку коштів взагалі не розпочато [9]. За проектом «Надзвичайна кредитна програма для відновлення України», який передбачає інвестування коштів в сектори муніципальної та соціальної інфраструктури в Луганській, Донецькій, Запорізькій, Харківській та Дніпропетровській областях, починаючи з грудня 2014 року до сьогодні вибірка коштів склала лише 15% від суми позики. Невибраними залишаються кошти ЄІБ на суму біля 2,5 млрд. євро.

Проте, за даними Міністерства фінансів України [70], станом на 01 червня 2019 року ситуація з вибіркою коштів за проектами МФО значно покращилася (рис. 2.7), що обумовлено втіленням Міністерством фінансів Концепції підвищення ефективності впровадження спільних з МФО проектів [36]. Станом на 01 червня 2019 року використання коштів МФО зросло на 286,86 млн. доларів США та 141,15 млн. євро у порівнянні з аналогічною датою минулого року. Показник вибірки за позиками Світового банку склав 39,1%, тоді як за всі попередні роки рекордним показником вибірки було 30,2% в 2013-му році. Наразі портфель МФО в Україні складається з 32 проектів загальною

вартістю 5 млрд. євро та 2 млрд. доларів США, залучених як позики державою або під державні гарантії. [70]

Загалом, при позитивній динаміці, вибірка коштів за проектами МФО залишається на досить низькому рівні, особливо за проектами ЄІБ. Причинами нерівномірної реалізації проектів МФО та низького рівня вибірки коштів, в Концепції підвищення ефективності впровадження спільних з МФО проектів [36] визначено такі: низька спроможність з розробки та реалізації проектів на національному та місцевому рівні; тривалі та складні тендерні процедури за правилами МФО; повільна обробка документів і платежів тощо. Наслідком чого може стати повне або часткове анулювання коштів позик та сплата компенсації за відстрочку вибірки коштів.

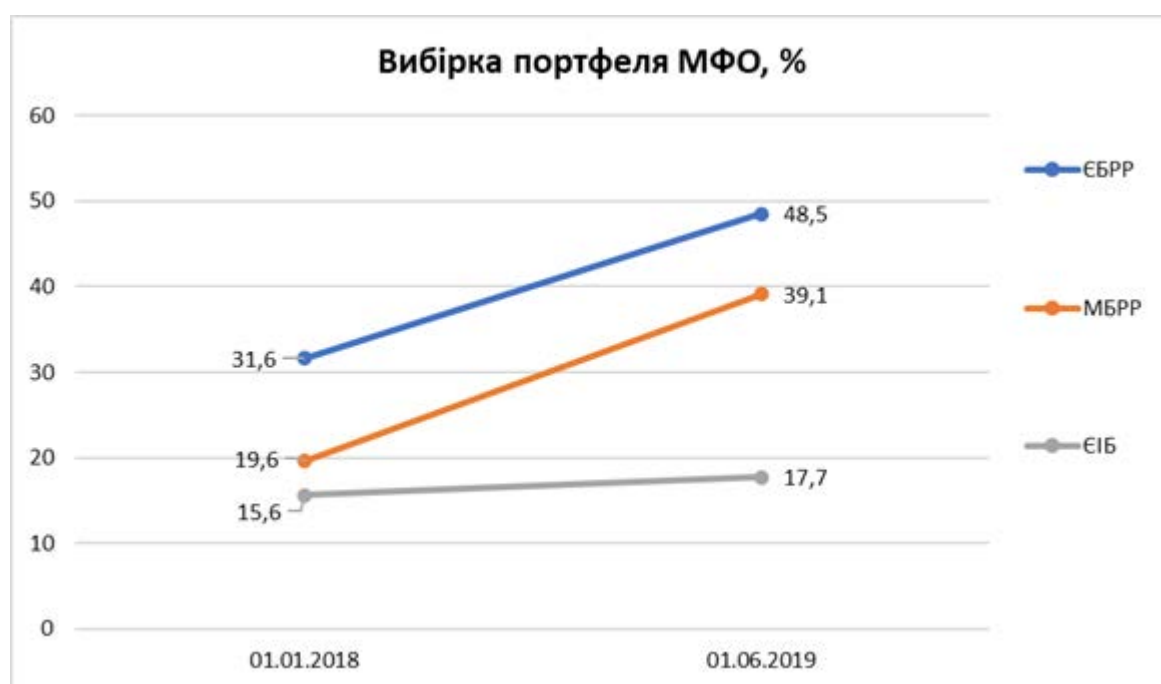


Рис. 2.7. Вибірка портфеля МФО, %

Джерело: складено автором на основі [70]

Влучно зазначила Г.В. Миськів, що кредити міжнародних фінансових організацій дозволяють реалізувати велику кількість проектів, які занадто дорогі для українського уряду та для приватних підприємців, а саме: екологічних, енергозберігаючих, інфраструктурних, із підвищення

енергоефективності виробництв, великомасштабні транспортні проекти тощо [31, с.52].

Отже, міжнародні фінансові організації надають значний обсяг коштів, які могли б бути використані на розбудову критичної для досягнення ЦСР інфраструктури, на дуже сприятливих умовах. Водночас, недостатня інституційна спроможність публічної влади, що опікується реалізацією проектів за кошти МФО, призводить до вкрай неефективного використання наданих ними коштів.

Державно-приватне партнерство

Взаємодія між державою та приватним партнером має найбільший ефект в інфраструктурних галузях, де історично склалися передумови, потреба та можливості для такої співпраці [41, с.17]. Державно-приватне партнерство може стати одним з важливих механізмів модернізації існуючої та створення нової інфраструктури в Україні. По-перше, приватний бізнес може вкладати в інфраструктуру досить великі кошти й сьогодні він зацікавлений працювати в нашій країні, зважаючи на розвинуте та таке, що відповідає міжнародним стандартам, правове регулювання у цій сфері. По-друге, приватний бізнес зазвичай є набагато ефективніше публічної влади у використанні коштів на реалізацію інфраструктурних проектів. Навіть теоретично не можна уявити собі ситуацію, що приватний бізнес використовуватиме кредитні кошти так, як це робить публічна влада, залучаючи кошти від МФО. Як влучно зауважила А. О. Мазалова, головною метою приватного партнера є «оновлення основних фондів, запровадження нових технологій, отримання вигідного активу на тривалу перспективу тощо» [21, с.110].

Останніми роками спостерігається зацікавленість приватного бізнесу, як вітчизняного, так і зарубіжного, до реалізації інфраструктурних проектів в Україні на умовах ДПП. Незважаючи на те, що за жодною з пропозицій про здійснення державно-приватного партнерства, які розглядалися останніми роками, ще не укладено договорів на реалізацію запропонованих у них проектів й всі вони знаходяться на різній стадії розвитку, з наявної у відкритому доступі

інформації можливо оцінити спрямованість цих проєктів та їх показники результативності [20, с.294].

Аналіз інформації, наведеної у табл. 2.6, дає змогу зробити висновок про те, що на сьогодні приватний бізнес є більш активним ніж держава у підготовці та ініціюванні проєктів державного приватного партнерства. Певну активність у цій сфері демонструє лише Міністерство інфраструктури. У той же час, обрані цим міністерством проєкти для реалізації в якості пілотних жодним чином не відповідають державним пріоритетам у сфері забезпечення сталого економічного розвитку країни, визначених у Національній доповіді. Проєкти модернізації морських торговельних портів (у Херсоні та Миколаєві), підготовлені для реалізації Міністерством інфраструктури з залученням коштів Міжнародної фінансової корпорації та Європейського банку реконструкції та розвитку, є суто комерційними. Більш того, успішність їх реалізації як для приватних партнерів (концесіонерів), так і для держави, значною мірою залежить від економічної ситуації в країні, обсягів експорту та імпорту, а також від технічного стану автомобільних та залізних доріг, які використовуються для доставки вантажів у ці порти. Між тим, саме на цих проєктах була зосереджена діяльність міністерства останні три роки.

Слід зазначити, що національні Цілі сталого розвитку не завжди враховуються й при підготовці пропозицій про здійснення державно-приватного партнерства приватним бізнесом. Це можна зрозуміти, оскільки бізнес перш за все думає про свій комерційний інтерес. Крім того, багато в чому такий стан справ обумовлений відсутністю довгострокових стратегій розвитку окремих галузей, які б визначали чіткі орієнтири щодо проєктів, які є пріоритетними для держави. Зазначене змогло б зорієнтувати бізнес, які проєкти були б цікаві для імплементації.

Таблиця 2.6

Пропозиції щодо здійснення ДПП стосовно об'єктів державної форми власності

Назва проєкту	Вартість	Ініціатор проєкту	Ініціюван ня	Стан розгляду
<i>Пропозиції, подані приватним бізнесом</i>				
«Енергетичний міст: Україна – Європейський Союз»	243,5 млн. євро	Поленергія Інтернешнл С.а р.л. [Polenergia International S.à r.l], Авеню Монтерей, 35, L-2163, Люксембург [35 Avenue Monterey, L-2163 Luxembourg]; І Ді Еф Трейдинг Лімітед [EDF Trading Limited], вул. Вікторії, 80, Кардинал Плейс, Лондон, SW1E 5JL [80 Victoria Street, Cardinal Place, London SW1E 5JL]; Акціонерне товариство Вестінгхауз Електрик Свіден [Westinghouse Electric Sweden AB], Фредхольмсгатан, 22, Вестерос, SE-721 63, Швеція [22 Fredholmsgatan SE-721 63 Västerås Sweden].	Липень 2017 р.	Визначено переможця, тривають переговори з підписання договору ДПП
Модернізація об'єктів портової інфраструктури Херсонського та Скадовського морських торгових портів та підвищення ефективності їх використання	34 млн. дол. США	ТОВ «Група компаній «Содружество»	Листопад 2017 р.	Міністерство інфраструктури України відхилило пропозицію у липні 2018 року, як таку, що є недоцільною для реалізації

Продовження таблиці 2.6

Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль»	21 млн. дол. США	ТОВ «СІЛК ВЕЙ КАРГО ЮА» - українська компанія, засновником якої є азербайджанська вантажна компанія «Silk Way Airlines»	Листопад 2018 р.	Триває конкурс на вибір приватного партнера для здійснення ДПП
Паливно-заправний комплекс в Міжнародному аеропорту «Бориспіль»	24,974 млн. дол. США	ТОВ «Балтік Граунд Сервіс ЮА» - українська компанія, заснована компанією BGS	Листопад 2018 р.	Надано позитивний висновок Міністерство інфраструктури про здійснення ДПП. Рішення про здійснення проекту до цього часу не схвалено.
Розвиток центральної заправної станції паливно-заправного комплексу ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»	11,9 млн. євро	ТОВ «УТН-ГРУП»	Грудень 2018 р.	Надано позитивний висновок Міністерство інфраструктури про здійснення ДПП. Рішення про здійснення проекту до цього часу не схвалено.
Пропозиції, розроблені МФО за ініціативою Міністерства інфраструктури				
Концесія у морському порту Херсон	215,735 млн. грн.*	Міністерство інфраструктури	Серпень 2018 року	Визначено переможця конкурсу, триває процедура укладення концесійного договору
Концесія в Спеціалізованому морському порту Ольвія	1,56 млрд. грн.	Міністерство інфраструктури	Серпень 2018 року	Визначено переможця конкурсу, триває процедура укладення концесійного договору

* з можливістю додаткових інвестицій 463,160 млн.грн.

Джерело: складено автором на основі [2]

На жаль, на сьогодні пропозиції про здійснення ДПП, підготовлені та подані на розгляд за ініціативою приватного бізнесу, розглядаються відповідними міністерствами дуже повільно, що не стимулює приватний бізнес до їх розроблення. Адже на підготовку таких пропозицій мають бути витрачені доволі значні фінансові ресурс та час. Як результат, багато важливих для розвитку країни інфраструктурних проєктів позбавлені можливостей бути реалізованими у середньостроковій перспективі, що негативно відбивається на якості життя населення країни.

Зазначимо, що додатково в рамках аналізу кожного проєкту, наведеного в табл. 2.6, розглядалися можливі альтернативні варіанти їх реалізації. Проте механізм ДПП виявився найефективнішим для всіх зазначених проєктів. Деякі з розглянутих проєктів (наприклад, «Енергетичний міст: Україна – Європейський Союз») взагалі не мали шансів бути реалізованими у інший спосіб, ніж на умовах державно-приватного партнерства. По-перше, навіть теоретично винайти такий обсяг коштів у державному бюджеті у середньостроковій перспективі неможливо. По-друге, реалізація цього проєкту потребує певних компетенцій, а саме досвіду роботи на європейських енергетичних біржах, якого не мають державні енергетичні підприємства України. У інших випадках це було обумовлено тим, що залучення приватних інвестицій виявилось більш ефективним для суспільства. У разі реалізації проєкту на умовах державно-приватного партнерства відшкодування внесених приватним партнером інвестицій відбувається вже після того, як збудований (реконструйований) в рамках цього проєкту об'єкт, здано у експлуатацію. При цьому, розмір цього відшкодування залежить від досягнення приватним партнером обумовлених договором результативних показників (наприклад, певних характеристик якості послуг, що надаються з використанням зазначеного об'єкту).

Більш того, застосування механізму державно-приватного партнерства для багатьох наведених вище проєктів дає змогу у середньо- та довгостроковій перспективі отримати додаткові надходження до державного

та місцевих бюджетів (наприклад, такі, як плата за землю, сплата концесійного платежу, надходження у формі пайового внеску на розвиток інфраструктури та інші), створює нові робочі місця тощо, що в перспективі має сприяти економічному зростанню української економіки та підвищенню її конкурентоспроможності, а також покращенню на цій основі якості життя людей.

Висновки до розділу 2

1. Україна приєдналася до країн світу, які взяли на себе зобов'язання забезпечити сталий розвиток відповідно до глобальних ЦСР. В країні розроблена та у вересні 2017 року схвалена Національна доповідь «Цілі сталого розвитку: Україна». У цьому документі визначено 86 завдань розвитку та 172 базових показника (індикатора) для досягнення ЦСР з урахуванням специфіки національного розвитку. Більшість показників національних ЦСР підлягають кількісному вимірюванню. У той же час, органи державної статистики України поки що не готові до їх повноцінної оцінки. На сьогодні інформація збирається лише щодо 96 показників, у тому числі за 52 показниками – у повній відповідності до існуючих міжнародних стандартів; за 44 показниками – у неповній відповідності. У той же час у серпні 2019 року Урядом схвалено розпорядження, що регулює процес збору даних для моніторингу реалізації ЦСР. Отже, процес запровадження моніторингу досягнення національних ЦСР розпочато. Між тим, національна статистична система потребує подальшого розвитку для приєднання України до звітування з питань сталого розвитку в контексті досягнення ЦСР як того вимагає ООН.

2. Відповідальність за досягнення ЦСР в Україні покладена на Мінекономрозвитку, яке здійснює загальну координацію у цій сфері. У той же час, оскільки управління цим процесом здійснюється на рівні

департаменту цього міністерства, можливості здійснення контролю та моніторингу ситуації щодо забезпечення сталого розвитку в Україні є обмеженими. До цього процесу не залучено ані Верховну Раду України, ані контрольно-ревізійні органи, наприклад, такі, як Рахункова палата України. Зазначене не відповідає кращим міжнародним практикам побудови інституційного середовища в сфері досягнення Цілей сталого розвитку, які передбачають визначення національних уповноважених з питань ЦСР, щорічну звітність про виконання відповідних програм у парламентах та дійовий контроль за використанням бюджетних коштів, що спрямовуються на виконання завдань, поставлених в рамках національних ЦСР. Недосконалість інституційної структури управління сталим розвитком значною мірою обумовлена невизначеністю правової природи такого документу, як Національна доповідь «Цілі сталого розвитку: Україна». Цей документ не схвалено ані законом, ані актами Кабінету Міністрів України. Отже, для всіх органів влади, як державної, так і місцевої, він має суто рекомендаційний характер й, по факту, майже не враховується у програмних та стратегічних документах, що схвалюються на галузевому або на місцевому рівні. Більш того, далеко не всі органи влади, особливо на місцях, навіть знають про його існування.

3. Схвалення у вересні 2019 року Указу Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» створило умови для поліпшення ситуації у цій сфері. На його виконання Кабінет Міністрів України має провести аналіз прогностичних і програмних документів з урахуванням національних ЦСР та запровадити дієву систему реалізації національних ЦСР, включаючи визначення механізмів їх досягнення, з подальшим щорічним звітуванням. На виконання цього Указу за ініціативи Мінекономрозвитку розроблено систему моніторингу реалізації ЦСР в Україні, яка передбачає запровадження моніторингу досягнення ЦСР та підготовки й оприлюднення за його результатами моніторингових звітів з оцінки прогресу у цій сфері. Розроблена система моніторингу складається з:

щорічного моніторингу показників досягнення ЦСР в Україні; щорічних моніторингових звітів з оцінки прогресу досягнення конкретних однієї-двох ЦСР; щорічних тематичних національних доповідей, які розкривають досягнення ЦСР крізь призму окремої суспільної групи або окремої проблематики, спільної для всіх ЦСР; моніторингового звіту з оцінки прогресу досягнення всіх 17-ти ЦСР, раз на п'ять років. Перший Моніторинговий звіт «Цілі сталого розвитку – Україна. 2019» вже розроблено Державною службою статистики України разом з Мінекономрозвитку. Таким чином процес моніторингу реалізації ЦСР України розпочато.

4. Українські міста активно працюють у напрямку розроблення стратегій побудови розумних міст та реалізації передбачених ними заходів, розробляючи для цього стратегії сталого розвитку та індикатори оцінки поставлених завдань. Це, зокрема, Київ, Харків, Вінниця, Тернопіль. Між тим, завдання більшості міських стратегій та планів поки що обмежується застосуванням інформаційних та інноваційних технологій для надання адміністративних та інших послуг мешканцям міст, а також забезпеченням організації зворотного зв'язку влади з суспільством з використанням інформаційно-комп'ютерних технологій. Міські стратегії майже не містять завдань, що передбачають реалізацію інвестиційних проєктів. Практики підготовки загальнодержавних, галузевих чи міських інфраструктурних планів в Україні не існує. Зазначене послаблює можливості країни у досягненні тих національних ЦСР, які потребують створення певної критичної для них інфраструктури. Зважаючи на те, що підготовка та реалізація інфраструктурних проєктів є довготривалим процесом, потребує залучення висококваліфікованих фахівців та значних фінансових ресурсів, починати цю діяльність треба терміново. Й першим кроком на цьому шляху має стати розроблення стратегій сталого розвитку міст, які передбачають поглиблений підхід до урахування в них завдань як національних, так і

глобальних ЦСР. Другим кроком є розроблення міських інфраструктурних планів.

5. Останнім часом в Україні вже з'явилися перші приклади застосування системного підходу до розроблення стратегій сталого розвитку міст на засадах ЦСР (м. Олександрія Кіровоградської області та м. Бурштин Львівської області підготували та затвердили стратегії сталого розвитку своїх міст у 2016 та 2018 році, відповідно, базуючись на національних та глобальних ЦСР). У цих стратегіях навіть здійснено попередню пріоритезацію інфраструктурних проєктів, які мають бути реалізовані містами задля досягнення ЦСР та заплановано розроблення місцевих інфраструктурних планів. Зазначений підхід доцільно розповсюдити серед інших міст України. У цьому контексті актуальним є підвищення інституційної спроможності органів місцевого самоврядування у сфері сталого розвитку.

6. Важливим елементом забезпечення сталого розвитку є фінансова складова. Реалізація проєктів спрямованих на створення (модернізацію) критичної для досягнення ЦСР інфраструктури, наприклад, такої, як: енергетична (будівництво високовольтних повітряних ліній, реконструкція магістральних газопроводів); транспортна (будівництво доріг, метро); комунальна (модернізація систем тепло- та водопостачання й водовідведення), потребує значних фінансових ресурсів за рахунок всіх можливих джерел фінансування. Такими джерелами можуть бути капітальні видатки державного та місцевих бюджетів, кошти, залучені державою від міжнародних фінансових організацій, іноземних держав та банків, а також кошти приватного бізнесу, залучені на умовах державно-приватного партнерства. З огляду на обмеженість фінансування за рахунок кожного з цих джерел в Україні, їх використання має здійснюватися з високої ефективністю. Зазначене вимагає, з одного боку, запровадження пріоритезації інфраструктурних проєктів з огляду на їх вплив на досягнення

національних ЦСР, а, з іншого, розроблення та впровадження відповідних фінансових та бюджетних механізмів.

7. В рамках Державного бюджету України існують різноманітні джерела фінансування проєктів розвитку інфраструктури: капітальні видатки, що направляються на реалізацію державних інвестиційних проєктів, відібраних відповідно до вимог Закону України «Про інвестиційну діяльність» та низка спеціальних бюджетних фондів цільового спрямування в рамках державного бюджету (ДФРР, ДФ, ДФРВ). Крім того, у багатьох містах існують окремі цільові фонди, створені в рамках спеціальних фондів місцевих бюджетів, які використовуються задля інфраструктурного розвитку територій. Дослідження довело, що на сьогодні при визначенні проєктів, що фінансуються (співфінансуються) за рахунок державного бюджету, не проводиться аналіз відповідності цих проєктів пріоритетам, визначеним у Національній доповіді «Цілі сталого розвитку: Україна», та відповідно, їх впливу на досягнення національних індикаторів ЦСР. Порядки використання коштів державного бюджету, що спрямовуються на розвиток інфраструктури, не заохочують ініціаторів проєктів, що подаються на розгляд, враховувати пріоритети державної/регіональної політики та ЦСР. Зазначена ситуація свідчить про необхідність удосконалення порядків використання бюджетних коштів за всіма відповідними бюджетними програмами.

8. Важливим елементом системи фінансового забезпечення сталого економічного розвитку у відповідності до національних ЦСР є фінансові ресурси, що залучаються Україною у формі запозичень від МФО для фінансування інфраструктурних проєктів. Зважаючи на те, що МФО виділяє фінансові ресурси базуючись на національних стратегіях та планах, майже всі проєкти, що фінансуються за рахунок цього джерела, є пріоритетними для країни та і цілому здійснюють позитивний вплив на досягнення ЦСР. У той же час, вибірка коштів за проєктами, які фінансуються за рахунок запозичень від МФО, іноземних держав та банків, та мають надзвичайно вигідні для

країни умови довгострокового фінансування критичної для життєдіяльності людей інфраструктури, є низькою, що суттєво обмежує наявні можливості країни для забезпечення сталого розвитку. Однією з найважливіших перепон у цій сфері є недостатня інституційна спроможність публічної влади та відсутність належної відповідальності за неефективну діяльність з супроводження таких проєктів профільними міністерствами та групами управління проєктами. З огляду на зазначене, актуальним є удосконалення інституційних механізмів управління реалізацією проєктів, що фінансуються за рахунок коштів МФО.

9. Кошти державного та місцевих бюджетів, а також фінансові ресурси, що залучаються від МФО, є недостатніми для розв'язання проблем, що існують у сфері інфраструктури, наявність якої є критичною для досягнення національних ЦСР. З огляду на це, важливою є участь у реалізації довгострокових та фінансово ємних проєктів приватного бізнесу на умовах державно-приватного партнерства. Українські міста вже мають певний досвід залучення приватного бізнесу для реалізації суспільно значимих проєктів, зокрема, тих, які здійснюються на виконання стратегій сталого розвитку міст. Водночас таке партнерство поки ще не стосується реалізації інфраструктурних проєктів та здійснюється поза межами державно-приватного партнерства. Зазначене партнерство має бути переведено на новий стратегічний рівень.

10. Україна має гарні потенційні можливості щодо залучення фінансових ресурсів для модернізації своєї інфраструктури на умовах державно-приватного партнерства. Законодавство у сфері ДПП / концесій відповідає кращим міжнародним практикам та є сприятливим для залучення бізнесу. У той же час, наявний потенціал державно-приватного партнерства майже не використовується для реалізації пріоритетних завдань держави щодо підвищення якості життя населення та покращення умов для ведення бізнесу. Значною мірою це пояснюється недостатньою інституційною спроможністю публічної влади; її незацікавленістю ініціювати важливі для

країни, але складні у підготовці інфраструктурні проекти з використанням механізму ДПП; а також неврегульованістю окремих питань застосування механізмів державної підтримки здійснення ДПП, що передбачені Законом України «Про державно-приватне партнерство» та Законом України «Про концесію». Крім того, чинне законодавство не містить стимулів для зацікавленості приватного бізнесу інвестувати в першу чергу в ті інфраструктурні проекти, реалізація яких є важливою з огляду на досягнення національних індикаторів ЦСР. Як результат, основна увага приділяється реалізації на умовах ДПП комерційно привабливих проектів, а не тих, які створюють інфраструктуру, критичну для досягнення ЦСР.

11. Важливим питанням, що дало б змогу залучити приватний бізнес для реалізації суспільно значимих інфраструктурних проектів, які дадуть змогу забезпечити досягнення Цілей сталого розвитку та покращити на цій основі якість життя населення, є розбудова механізмів державної підтримки здійснення ДПП. Зазначене створить підґрунтя для зацікавленості приватного бізнесу інвестувати у суспільно значимі проекти, які не можливо окупути виключно за рахунок плати споживачів за послуги, що надаються в рамках їх реалізації (наприклад, послуги водопостачання та водовідведення, тепlopостачання, електропостачання) внаслідок низького платоспроможного попиту населення. Можливість надання державної підтримки здійснення ДПП передбачена Законом. Проте, до цього часу не встановлено порядку застосування більшості з форм такої підтримки для реалізації проектів у важливих для розвитку держави сферах. Як наслідок, залучення приватного бізнесу до розбудови соціальної та житлово-комунальної інфраструктури вважається проблематичним. Зазначене свідчить про актуальність розроблення механізмів державної підтримки здійснення ДПП у формах, передбачених законодавством.

12. В Україні сформовано підґрунтя для забезпечення сталого розвитку відповідно до глобальних Цілей сталого розвитку. Законодавчо врегульована низка механізмів залучення коштів для реалізації інфраструктурних проектів

як за рахунок державного бюджету, включаючи цільові фонди, так і за рахунок залучення приватного бізнесу на умовах державно-приватного партнерства. Визначено національні цілі сталого розвитку та національні індикатори досягнення ЦСР, більшість з яких підлягають кількісному вимірюванню; закладено підвалини для здійснення моніторингу у цій сфері; визначено завдання щодо приведення стратегій та планів соціально-економічного розвитку у відповідність до Цілей сталого розвитку. У той же час, недостатньо врегульованими лишаються питання визначення цільових показників загальнодержавних, галузевих та міських стратегій, відсутня практика підготовки інфраструктурних планів на виконання цих стратегічних документів. Потребують удосконалення методологічні підходи визначення оптимальних фінансових механізмів реалізації проєктів, що сприятимуть забезпеченню сталого розвитку, зокрема в частині впровадження аналізу пропонувань для фінансування інфраструктурних проєктів на їх відповідність національним індикаторам ЦСР.

Результати дослідження розділу опубліковані в наукових працях автора [20, 22-29].

Список використаних джерел до розділу 2

1. Бюджетний кодекс України: Закон України від 08.07.2010 р. №2456-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17> (дата звернення: 19.02.2018).
2. Висновки за результатами аналізу ефективності здійснення ДПП. Офіційний сайт Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9a47d67e-6546-4caa-9ab0-dce86654169e&title=SistemaZboruTaUtilizatsiiBiogazuNaPoligoniTverdikhPobutovikhVidkhodivVM-KremenChuk> (дата звернення: 05.02.2020).

3. Витяг з Державного реєстру інвестиційних проєктів. Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, 2019. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=79051caa-58eb-435c-8cd4-38d008c2b679&tag=ProtseduraNadanniaDerzhavnoiPidtrimkiDliaRozrobkiAboRealizatsiiInvestitsiinihProektiv> (дата звернення: 05.02.2020).
4. Вовк С.М. Механізми державного управління системними змінами у сфері охорони здоров'я: дис. на здобуття наук. ступня д-ра наук з держ. упр.: 25.00.02. Маріуполь, 2019. 492 с.
5. Геннадій Кернес і «Dell Technologies» підписали меморандум про співпрацю. URL: <https://www.city.kharkov.ua/uk/news/-42697.html> (дата звернення: 20.10.2019).
6. Гусєв Ю.В. Система регулювання державно-приватного партнерства в країнах Європи. Международный научный журнал «Интернаука». Серия: «Экономические науки». 2017. № 4 (4). С. 45-48.
7. Данные проекта «Ведение бизнеса». URL: <https://russian.doingbusiness.org/ru/data> (дата звернення: 08.08.2019).
8. Державний Фонд Регіонального Розвитку. URL: <http://dfrr.minregion.gov.ua/Projects-list> (дата звернення: 19.12.2019).
9. Деякі питання використання коштів в рамках реалізації спільного з Європейським банком реконструкції та розвитку та Європейським інвестиційним банком проєкту “Подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові”: постанова Кабінету Міністрів України від 11 вересня 2019 р. № 842.
10. Деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства: у новій редакції: постанова Кабінету Міністрів України від 11 квітня 2011 р. № 384
11. Диба М.І. Проблеми розвитку концесії в Україні. Фінанси України. 2017. №5. С. 53-62.

12. Дубенко П.И. Возможности международных банков развития в реализации проектов ГЧП и развитие трансграничной инфраструктуры. Евразийская Экономическая Интеграция. 2009. №4 (5). С. 70-83.
13. Єрменчук О.П. Основні підходи до організації захисту критичної інфраструктури в країнах Європи: досвід для України : монографія / О.П. Єрменчук. Дніпро: ДДУВС, 2018. 180 с.
14. Запатріна І.В. Керівництво «Посилення ролі бізнесу в досягненні ЦСР в Україні», 2018. URL: <http://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/library/entrepreneurship-support/sdg-business-role-enhancement.html> (дата звернення: 08.08.2019).
15. Зеленые города-2. URL: <file:///C:/Users/Марина/Downloads/50440r.pdf> (дата звернення: 17. 01.2020).
16. Інвестиційний проект «Покращення стану автомобільних доріг загального користування у Львівській області». URL: https://ukravtodor.gov.ua/4489/zvity/investytsiinyi_proekt_pokrashchennia_stanu_avtomobilnykh_dorih_zahalnoho_korystuvannia_u_lvivskii_oblasti.html (дата звернення: 25.03.2020).
17. Інвестуємо в майбутнє України. URL: https://www.eib.org/attachments/country/eib_in_ukraine_uk.pdf (дата звернення: 25.03.2020).
18. Ковальчук В.В. Концесія як форма реалізації проектів державно-приватного партнерства: загальна характеристика об'єкта бухгалтерського обліку. Вісник ЖДТУ. 2019. №1 (87) С. 83–91.
19. Колосова В.П. Такие дешевые и такие ненужные кредиты. Зеркало недели. Украина. 2019. Вип. 30. URL: https://zn.ua/finances/takie-deshevue-i-takie-nenuzhnye-kredity-327199_.html (дата звернення: 17.01.2020).
20. Лук'яненко І.Г., Мар'янович М.Е. Роль державно-приватного партнерства в розбудові критичної інфраструктури для досягнення Цілей сталого розвитку в Україні. Бізнес Інформ. 2020. №1. С. 291–297.

21. Мазалова А.О. Публічно-приватне партнерство: місце в системі взаємин держави та бізнесу. Проблеми законності. 2018. Вип. 143. С. 108–117.
22. Мар'янович М.Е. Адаптація глобальної стратегії до національних завдань Цілей сталого розвитку в Україні. Стратегії та тренди економічного розвитку країн під впливом інновацій: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 24 січня 2018 р.). Київ: НаУКМА, 2018. С. 42–43.
23. Мар'янович М.Е. Державні капітальні видатки та державні фонди в системі фінансового забезпечення розвитку інфраструктури України. Ефективна економіка. 2019. № 12. DOI: 10.32702/2307-2105-2019.12.157
24. Мар'янович М.Е. Європейський досвід реалізації проектів державно-приватного партнерства: перспективи для України. Економічний розвиток держави, регіонів і підприємств: проблеми та перспективи: матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 18–19 травня 2017 р.). Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. С. 46–47.
25. Мар'янович М.Е. Національні індикатори досягнення Цілей сталого розвитку та їх роль у порядку денному ООН до 2030 року. Інноваційна економіка. 2019. № 5-6. С. 133-138.
26. Мар'янович М.Е. Перспективи розвитку партнерства в Україні в рамках досягнення Цілей сталого розвитку. Управління економічними процесами на макро- і мікрорівні: проблеми та перспективи вирішення: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 24–25 квітня 2018 р.). Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2018. С. 171–172.
27. Мар'янович М.Е. Розвиток розумних міст як шлях до сталого розвитку. Національні та світові фінансово-економічні системи в умовах сучасних викликів: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 23 січня 2019 р.). Київ: НаУКМА, 2019. С. 39–40.
28. Мар'янович М.Е. Роль державно-приватного партнерства в досягненні Цілей сталого розвитку до 2030 року. Наукові записки НаУКМА. Серія: Економічні науки. 2017. Том 2. Вип. 1. С. 98-102.

29. Мар'янович М.Е. Роль міжнародних фінансових організацій у розбудові критичної інфраструктури для досягнення Цілей сталого розвитку в Україні. Інвестиції: практика та досвід. 2020. № 2. С. 152–157.

30. Миколаївщину відвідали міжнародні експерти в рамках проекту Smart-City. URL: <http://www.mk.gov.ua/UA/news/?id=42737> (дата звернення: 20. 01.2020).

31. Миськів Г.В. Кредити міжнародних фінансових організацій в економіці України. Фінансовий простір. 2015. № 2 (18). С. 48-53.

32. На сесії Львівської міської ради презентували «План заходів «Зеленого міста» для Львова. URL: <https://city-adm.lviv.ua/news/science-and-health/ecology/276127-na-sesii-lvivskoi-miskoi-rady-prezentuvaly-plan-zakhodiv-zelenoho-mista-dlia-lvova> (дата звернення: 25. 02.2020).

33. Науменкова С.В., Овсянникова Я.О. Фінансування проектів публічно-приватного партнерства. Теоретичні та прикладні питання економіки. 2015. № 1(30). С. 54-66.

34. Національна доповідь «Цілі сталого розвитку: Україна». 2017. URL: http://www.un.org.ua/images/SDGs_NationalReportUA_Web_1.pdf (дата звернення: 24.06.2019).

35. Оленцевич Н.В., Ковальова О.В. Державно-приватне партнерство у розвинених країнах світу: досвід для України / Н.В. Оленцевич, О.В. Ковальова. Економічний аналіз: зб. наук. пр. Тернопіль: «Економічна думка», 2014. Том 15. № 1. С.134–143.

36. Особливості залучення фінансування Міжнародних Фінансових Організацій. URL: <https://mof.gov.ua/uk/spivrobotnictvo-shhodo-zaluchannja-finansuvannja-mfo> (дата звернення: 25.03.2020).

37. Офіційний сайт NEFCO. URL: <https://www.nefco.org/про-нефко/> (дата звернення: 25.03.2020).

38. Офіційний сайт Харківської міської ради. URL: <https://www.city.kharkov.ua/uk/> (дата звернення: 15. 04.2019).

39. Пащенко Ю.Є., Корінь М.В. Державно-приватне партнерство як механізм фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2015. № 49. С. 74–79.

40. Перемога на щорічному конкурсі від Kyiv Smart Forum в номінації «Відкрите місто року». URL: <https://drohobych-rada.gov.ua/перемога-на-щорічному-конкурсі-від-kyiv-smart-foru/> (дата звернення: 15. 04.2019).

41. Перспективи розвитку державно-приватного партнерства в галузі житлово-комунального господарства: кол. монографія / І. І. Килимник, Т. А. Коляда, А. В. Домбровська, А. М. Бровдій. Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018. 139 с.

42. Питання збору даних для моніторингу реалізації цілей сталого розвитку. Розпорядження КМУ від 21 серпня 2019 р. № 686-р. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/menu/st_rozv/doc/rozp_KMU_686.pdf (дата звернення: 27. 01.2020).

43. Підписано угоду між урядами України та Франції, за якою вертолітний парк МВС поповниться 55 надсучасними гелікоптерами. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/pidpisano-ugodu-mizh-uryadami-ukrayini-ta-franciyi-za-yakoju-vertolitnij-park-mvs-popovnitsya-55-nadsuchasnimi-gelikopterami> (дата звернення: 25.03.2020).

44. План заходів з її реалізації Стратегії розвитку Харківської області на 2021-2023 роки. URL: <http://strategy.kharkiv.ua/27-02.html> (дата звернення: 25.03.2020).

45. План заходів з реалізації Стратегії розвитку Івано-Франківської області на 2021-2023 роки. URL: <https://orada.if.ua/decision/1381-34/> (дата звернення: 25.03.2020).

46. План заходів з реалізації у 2021-2023 роках Стратегії розвитку Львівської області на період 2021-2027 років. URL: https://loda.gov.ua/upload/users_files/22/upload/Plan%20zahodiv%202021-2023_NEW.pdf (дата звернення: 25.03.2020).

47. План заходів із реалізації у 2021-2023 роках Стратегії розвитку Одеської області на період 2021-2027 років. URL: <https://oda.odessa.gov.ua/en/socioeconomic/strategy21-27> (дата звернення: 25.03.2020).

48. Позднякова А.М. Впровадження концепції розумних сталих міст в Україні: особливості та рекомендації. Проблеми системного підходу в економіці. 2019. Вип. № 2 (70). С. 49-57.

49. Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. URL: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R (дата звернення: 03.08.2018).

50. Про державно-приватне партнерство. Закон України від 01.07.2010 р. № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (дата звернення: 12. 07.2018).

51. Про затвердження Порядку заміни приватного партнера за договором, укладеним в рамках державно-приватного партнерства. Постанова КМУ від 26.04.2017 р. № 298. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/298-2017-п> (дата звернення: 17. 01.2020).

52. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18.09.1991 р. № 1987-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text> (дата звернення: 15. 04.2019).

53. Про концесію: Закон України від 03.10.2019 р. № 155-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20> (дата звернення: 20. 01.2020).

54. Про ПРМІУ. URL: <http://umip.org.ua/pro-umip/> (дата звернення: 25.03.2020).

55. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku> (дата звернення: 15. 04.2019).

56. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року. Указ Президента України від 30 вересня 2019 року № 722/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019> (дата звернення: 17. 11.2019).

57. Проект реконструкції враховує проектно-технічні рішення, запропоновані консорціумом японських компаній. URL: <https://ua.korrespondent.net/city/kyiv/4106660-rekonstruktsiia-bortnytskoi-stantsii-aeratsii-podorozhchala-maizhe-do-40-mlrd> (дата звернення: 25.03.2020).

58. Публічне управління соціально-економічними системами в умовах транзитивних змін: кол. монографія / за заг. ред. Д.О. Сугоняко. Ніжин: ТПК «Орхідея», 2017. 146 с.

59. Річний звіт про виконання Державного бюджету України за 2018 рік. Державна казначейська служба України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/richnij-zvit-pro-vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu-ukrayini-za-2018-rik?page=4> (дата звернення: 19.12.2019).

60. Річний звіт про виконання Державного бюджету України за 2019 рік. Державна казначейська служба України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/richnij-zvit-pro-vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu-ukrayini-za-2019-rik?page=4> (дата звернення: 19.12.2019).

61. Слободянюк Н.О. Зарубіжний досвід стратегічного державно-приватного партнерства в інвестиційній сфері. Інвестиції: практика та досвід. 2016. №13. С. 49-53

62. Стратегія діяльності в Україні на 2018-2023 рр. URL: <file:///C:/Users/Марина/Downloads/ukraine-strategy-ukr.pdf> (дата звернення: 25.03.2020).

63. Стратегія розвитку Івано-Франківської області на 2021-2027 роки. URL: <https://new.dfrr.minregion.gov.ua/storage/app/sites/2/uploaded-files/Стратегія%20розвитку%20Івано->

Франківської%20області%20на%202021-2027%20роки.pdf (дата звернення: 25.03.2020).

64. Стратегія розвитку Львівської області на період 2021-2027 років. URL: https://loda.gov.ua/upload/users_files/22/upload/948_Strategija.pdf (дата звернення: 25.03.2020).

65. Стратегія розвитку міста Бурштин до 2030 року. URL: <http://burshtyn-rada.if.gov.ua/vidomosti-pro-misku-radu/strategiya-burshtyna-do-2030-r/> (дата звернення: 19. 02.2020).

66. Стратегія розвитку Одеської області на період 2021-2027 роки. URL: <https://oda.odessa.gov.ua/en/socialeconomic/strategy21-27> (дата звернення: 25.03.2020).

67. Стратегія розвитку Харківської області на 2021-2027 роки. URL: <http://strategy.kharkiv.ua/27-02.html> (дата звернення: 25.03.2020).

68. Стратегія сталого розвитку міста Олександрії до 2030 року. URL: http://olexrada.gov.ua/doc/eco/strategy2030_uk.pdf (дата звернення: 19. 02.2020).

69. У рамках Kyiv Smart City Forum 2018 відбулося нагородження найкращих проектів українських міст. URL: <https://www.kyivsmartcity.com/news/forum-rewarding/> (дата звернення: 19. 02.2019).

70. Україна нарощує темпи вибірки спільних з МФО проектів. URL: <https://mof.gov.ua/uk/news/ukraine-naroshchuie-tempy-vybirky-spilnykh-z-mfo-proektiv> (дата звернення: 25.03.2020).

71. Україна: концепція партнерства з країною на 2017–2021 фінансові роки. URL: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/501881501141799939/pdf/114516-UKRAINIAN-PUBLIC-WBUkraineCPFUKR.pdf> (дата звернення: 25.03.2020).

72. Харків і «Cisco» співпрацюватимуть в реалізації «Розумного міста». URL: <https://www.city.kharkov.ua/uk/news/kharkiv-i-cisco->

spivpratsyuvatimut-v-realizatsii-rozumnogo-mista-40898.html (дата звернення: 20.10.2019).

73. Харків спільно з компанією «Huawei» розробить концепцію «Розумного міста». URL: <https://www.city.kharkov.ua/uk/news/kharkiv-spilno-z-kompanieyu-huawei-rozrobit-kontseptsiyu-rozumnogo-mista-42091.html> (дата звернення: 20.08.2019).

74. Харків та «lifecell» співпрацюватимуть в реалізації проєктів «Smart City». URL: <https://www.city.kharkov.ua/uk/news/kharkiv-ta-lifecell-spivpratsyuvatimut-v-realizatsii-proektiv-smart-city-41970.html> (дата звернення: 19. 02.2020).

75. Цілі сталого розвитку. Україна – 2019. Моніторинговий звіт. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/menu/st_rozv/publ/SDGs-MonitoringReport_v08_24.09.2019.pdf (дата звернення: 19. 02.2020).

76. Шилепницький П.І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика: монографія. Чернівці, 2011. 455 с.

77. Ярлыкова А. Как построить "умный город": кейсы от мэров Киева и Дрогобыча. *Рубрика*. URL: <https://rubryka.com/ru/article/yak-zbuduvaty-rozumne-misto/> (дата звернення: 19. 02.2020).

78. «Hewlett Packard» став партнером Харкова у побудові «Розумного міста». URL: <https://www.city.kharkov.ua/uk/news/hewlett-packard-stav-partnerom-kharkova-u-pobudovi-rozumnogo-mista-41398.html> (дата звернення: 20.10.2019).

79. Global Innovation Index. URL: <https://www.globalinnovationindex.org/about-gii#reports> (дата звернення: 08.08.2019).

80. IMD and SUTD's unique ranking shows importance of citizens' needs in policymaking. URL: <https://www.imd.org/smart-city-observatory/smart-city-index/> (Last accessed: 17.01.2020).

81. Kyiv Smart City Hub. URL: <https://www.kyivsmartcity.com/projects/> (Last accessed: 10.03.2019).

82. Marcelo D., Mandri-Perrott C., House S., Schwartz J.Z. An alternative approach to project selection: The Infrastructure Prioritization Framework. URL: <http://pubdocs.worldbank.org/en/844631461874662700/16-04-23-Infrastructure-Prioritization-Framework-Final-Version.pdf> (Last accessed: 17.08.2019).

83. Official site of the European Bank for Reconstruction and Development. URL: <https://www.ebrd.com/> (Last accessed: 10.03.2019).

84. Smart City Index. URL: file:///C:/Users/%D0%9C%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0/Downloads/digital-smart_city_index.pdf (Last accessed: 17.01.2020).

РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНОЇ ФІНАНСОВОЇ ПІДТРИМКИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

3.1. Формування національних та місцевих стратегій у відповідності до Цілей сталого розвитку

30 вересня 2019 року було схвалено Указ Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» від [41], яким проголошено про підтримку схвалених резолюцією Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй від 25 вересня 2015 року № 70/1 глобальних Цілей сталого розвитку до 2030 року та результатів їх адаптації з урахуванням специфіки розвитку України, що викладені у Національній доповіді «Цілі сталого розвитку: Україна» [28]. У зазначеному документі Президент України визначив завдання для Кабінету Міністрів України щодо забезпечення дотримання Цілей сталого розвитку України на період до 2030 року, якими передбачено:

- у двомісячний строк провести із залученням вчених, експертів, представників громадських об'єднань аналіз прогностичних і програмних документів з урахуванням Цілей сталого розвитку України на період до 2030 року та за результатами такого аналізу у разі необхідності вжити заходів щодо їх удосконалення;

- упровадити дієву систему моніторингу реалізації Цілей сталого розвитку України на період до 2030 року та оприлюднювати його результати щороку до 1 березня року, який настає за звітним. [41]

Крім того, цим Указом Національній академії наук України, Національній академії аграрних наук України, Національній академії медичних наук України, Національній академії педагогічних наук України, Національній академії правових наук України, Національній академії мистецтв України було рекомендовано враховувати Цілі сталого розвитку

України на період до 2030 року під час визначення напрямів наукових досліджень.

Слід зазначити, що Указ Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» [41] став важливим документом, який визначив статус Національної доповіді «Цілі сталого розвитку: Україна» [28] як основу для формування прогностичних і програмних документів в нашій країні та зобов'язав Кабінет Міністрів України вжити для цього належних заходів. Отже, тим самим офіційно на рівні державної політики визначено, що Національна доповідь та схвалені у ній національні індикатори досягнення ЦСР мають враховуватися при розробленні нових документів, що визначають стратегію розвитку країни, тієї чи іншої галузі економіки, регіону або міста, а також бути інкорпоровані у чинні стратегії та програми.

Державні стратегії (плани) сталого розвитку

Оцінювати результати реалізації цього завдання ще зарано; не так багато часу пройшло з моменту схвалення Указу Президента, якими вони були поставлені. У той же час, слід зазначити, що схвалена Верховною Радою України 4 жовтня 2019 року Програма діяльності Кабінету Міністрів України [40] не базувалася на національних ЦСР. Це можна пояснити тим, що з моменту ухвалення відповідного Указу Президента до моменту затвердження цієї програми минуло лише 10 днів. З іншого боку, у розробленні урядової програми активну участь брало Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, яке є координатором щодо забезпечення сталого розвитку країни базуючись на Цілях сталого розвитку. З огляду на це та зважаючи на той факт, що Національна доповідь «Цілі сталого розвитку: Україна» [28] була схвалена ще у вересні 2017 року, не є зрозумілим, чому національні індикатори досягнення ЦСР не стали базою при підготовці Програми діяльності Кабінету Міністрів України.

До цього часу не з'явилося жодного нормативного акту Кабінету Міністрів України, яким би було передбачено обов'язковість врахування

національних індикаторів ЦСР при підготовці програм галузевого розвитку та завдання щодо перегляду діючих програмних документів з метою урахування в них завдань щодо досягнення Україною Цілей сталого розвитку. Не з'явилися у актах Кабінету Міністрів України й вимоги щодо оцінки впливу на досягнення національних індикаторів ЦСР реалізації проєктів, фінансування яких повністю або частково здійснюється за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів. Отже, завдання Президента України щодо адаптації існуючих та розроблення нових стратегічних документів відповідно до національних ЦСР поки що не набуло практичного втілення.

Проаналізуємо завдання, що визначені Національною доповіддю як найбільш складні й такі, що потребують значного часу та значних фінансових ресурсів для їх виконання, а отже сподіватися на здійснення яких неможливо без включення їх до стратегій (планів) розвитку тих чи інших галузей.

Мінекономрозвитку відповідно до Національної доповіді має здійснити такі заходи:

- удвічі підвищити продуктивність сільського господарства за рахунок використання інноваційних технологій;
- удвічі знизити енергоємність ВВП;
- майже вдвічі збільшити кількість робочих місць у сфері туризму.

Жодного заходу щодо досягнення цільових індикаторів виконання відповідних завдань у Програмі діяльності Кабінету Міністрів України для Мінекономрозвитку не передбачено. Тобто, необхідність досягнення національних індикаторів ЦСР не передбачена навіть міністерством, яке відповідає за забезпечення сталого розвитку країни з урахуванням Цілей сталого розвитку ООН.

До завдань, які мали би стати пріоритетними для організації діяльності Міністерства розвитку громад та територій України віднесено:

- довести до 100% частку міського та сільського населення, яке має доступ до питної води гарантованої якості;

- майже втричі скоротити обсяги скидів забруднених стічних вод у водні об'єкти;
- втричі скоротити частку скидів забруднених стічних вод у загальному обсязі скидів до морського середовища;
- майже у 2 рази збільшити частку спалених та утилізованих відходів у загальному обсязі їх утворення;
- забезпечити 100% затвердження регіонами стратегій розвитку та планів заходів щодо їх реалізації за участю громадськості.

Крім того, діяльність зазначеного міністерства може мати вплив на вирішення завдання удвічі знизити енергоємність ВВП.

У той же час, Програмою діяльності Кабінету Міністрів України [40] для Міністерства розвитку громад та територій України визначено лише такі цільові показники, що тим чи іншим чином стосуються зазначених вище питань:

- збільшення кількості громадян, які задоволені отриманими комунальними послугами, до 80%;
- зменшення енергоспоживання на опалення та гаряче водопостачання мешканцями багатоквартирних будинків не менш як на 20%;
- зменшення на 1% щорічного питомого енергоспоживання на опалення та гаряче водопостачання громадських будівель (з 158 кВт×год/м² до 150 кВт×год/ кв.м. опалювальної площі будівлі);
- 90% населених пунктів, в яких процес роздільного збирання і перероблення побутових відходів здійснюється за участю «розширеної відповідальності виробника товарної продукції в упаковці»;
- збільшення частки перероблених побутових відходів з 3% до 15%.

Інші питання, передбачені Національною доповіддю, зокрема, щодо скорочення обсягів скидів забруднених стічних вод у водні об'єкти та частки скидів забруднених стічних вод у загальному обсязі скидів до морського середовища, лишилися осторонь уваги цього міністерства.

Серед завдань, які дадуть змогу досягти результативних показників оцінки діяльності Міністерства розвитку громад та територій, Програмою діяльності Кабінету Міністрів [40] визначено:

- проаналізувати проекти впровадження централізованого питного водопостачання у населених пунктах, що забезпечуються привізною водою, та централізованого водовідведення в населених пунктах з кількістю населення (популяційним еквівалентом) більше 2 тис. жителів;

- стимулювати споживачів інвестувати в зменшення енерговитрат за допомогою інструментів фінансової, організаційної та експертної підтримки з боку держави (зокрема, з використанням Фонду енергоефективності);

- розробити та впровадити довгострокову стратегію з термомодернізації житлових будівель, реалізувати заходи Національного плану дій з енергоефективності до 2030 року, Стратегії термомодернізації будівель в частині як громадських, так і житлових будівель, Національного плану збільшення кількості будівель з близьким до нульового рівнем споживання енергії;

- створити єдину систему моніторингу споживання енергії споруд і будівель органів державної та місцевої влади шляхом запуску бази даних енергетичних та експлуатаційних характеристик будівель;

- змінити домінуючий спосіб поводження з побутовими відходами, яким досі залишається їх вивезення та захоронення на полігонах та сміттєзвалищах; збільшити потужності для перероблення побутових відходів;

- збільшити фінансування сфери поводження з побутовими відходами за рахунок запровадження в Україні «розширеної відповідальності виробника» та залучення інвестицій;

- забезпечити державний рівень контролю та функціонування належної системи поводження з побутовими відходами;

- створити на законодавчому рівні економічні стимули для залучення інвестицій в інфраструктуру з поводження з відходами;

- забезпечити координацію та інформаційну підтримку органів місцевого самоврядування щодо залучення інвестицій в місцеву інфраструктуру з поводження з відходами;

- забезпечити органи місцевого самоврядування правовими механізмами укладення договорів з учасниками ринку поводження з побутовими відходами, які будуть містити гарантії повернення інвестицій в зазначену сферу;

- посилити контроль за притягненням до відповідальності за порушення законодавчих вимог щодо поводження з відходами.

Слід зазначити, що значна кількість цих завдань, в разі їх виконання, дала б змогу позитивно вплинути на досягнення національних індикаторів ЦСР. Водночас, перелік цих завдань мав би бути доповненим, та краще структурованим.

До сфери відповідальності Міністерства інфраструктури відносяться такі завдання Національної доповіді:

- у 10 разів зменшити частку сільського населення, яке проживає на відстані понад 3 км від доріг із твердим покриттям;

- у 3,3 рази підвищити частку транспорту громадського користування та в 4 рази – частку транспортної інфраструктури й дорожнього сервісу, що враховують потреби людей з інвалідністю;

- у 7 разів підвищити частку доріг загального користування державного значення з твердим покриттям, що відповідають нормативним вимогам.

Жодного з цих завдань не міститься у Програмі діяльності Кабінету Міністрів України [40], якою передбачені стратегічні пріоритети та завдання щодо їх виконання для Міністерства інфраструктури.

Міністерство енергетики та захисту довкілля України відповідно до Національної доповіді мало б опікуватися досягненням, зокрема, таких показників, як:

- удвічі знизити енергоємність ВВП;

- у 3,5 рази збільшити частку енергії, виробленої з відновлюваних джерел;

- майже в 3 рази збільшити площу природно-заповідного фонду загальнодержавного значення.

У Програмі діяльності Кабінету Міністрів України [40] міститься низка результативних показників, що співвідносяться з цими, а також з іншими важливими національними індикаторами ЦСР а саме:

- зниження витрат енергії на одиницю ВВП;
- зменшення кількості споживачів, що знаходяться за межею енергетичної бідності та потребують державної підтримки;
- зменшення кількості домогосподарств, що перебувають за межею енергетичної бідності;
- зменшення питомої частки вартості енергетичних послуг і товарів у щомісячних витратах домогосподарств;
- збільшення частки виробництва економічно пріоритетних джерел енергії;
- оцінка необхідності і початок процесу планового відновлення енергетичних мереж;
- зменшення частки одного джерела в загальному обсязі будь-якого енергетичного ресурсу (крім ядерного палива) до 30%;
- зменшення рівня забруднення довкілля від життєдіяльності людини, зокрема, зменшення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від стаціонарних та пересувних джерел;
- зменшення скидів забруднених стічних вод у водні об'єкти;
- максимальне використання в енергетичному міксі джерел енергії, що мають менший шкідливий вплив на навколишнє середовище;
- зменшення нітратного забруднення ґрунтів та водойм;
- збільшення кількості населення, яке здійснює роздільне збирання побутових відходів;

- збільшення повторного використання та перероблення відходів упаковки від загальної маси;

- збільшення обсягів відходів, що утилізуються, разом з виробництвом енергії - до 2 млн. т; (у тому числі побутових відходів, до 1 млн. т);

- зменшення загального обсягу відходів, що захоронюються на 30%, а побутових відходів до 50%;

- збільшення кількості об'єктів природно-заповідного фонду межі яких встановлені на місцевості;

- створення нових національних природних парків та транскордонного біосферного резервату.

Серед завдань, що мають бути здійснені Міністерством енергетики та захисту довкілля України задля досягнення цих результативних показників, зокрема, визначені [40]:

- оновлення основних фондів підприємств енергетики та житлово-комунального господарства, зокрема через спрямування коштів інвестиційної складової тарифів на модернізацію енергетичної інфраструктури, стимулювання використання механізму ЕСКО;

- запровадження економічних інструментів для зменшення втрат у мережах тепло-, водопостачання та водовідведення;

- забезпечення впровадження ефективних систем централізованого тепlopостачання, зокрема з використанням відновлюваних джерел енергії, скидної теплової енергії, когенерації або сукупності таких джерел та технологій;

- приведення всіх енергетичних товарів до однієї еквівалентної величини (Ккал/год);

- збільшення вуглецевого податку, запровадження оподаткування екологічних екстерналій через спеціальний акциз на такі товари на рівні 1%, що дасть змогу спрямувати додаткові ресурси на зменшення (компенсацію) вартості кредитних ресурсів, які надаватимуть державні та комерційні банки на енергоефективні заходи;

- запровадження обліку використання всіх форм енергії та ресурсів;
- відкриття даних щодо енергоспоживання бюджетними установами;
- спрямування зусиль на розвиток та інвестиції в економічно пріоритетні джерела енергії;
- розвиток вітчизняного видобутку енергетичних ресурсів, локалізація обладнання, створення нових робочих місць та розширення бази оподаткування по всьому ланцюжку задіяних послуг та товарів у суміжних галузях;
- розвиток відновлюваних джерел енергії за рахунок державного стимулювання розвитку виробництва енергії з відновлюваних джерел енергії;
- диверсифікація джерел та маршрутів постачання енергетичних ресурсів;
- запровадження системи автоматичного моніторингу викидів на підприємствах та створення системи збирання, аналізу та поширення даних про стан атмосферного повітря;
- перегляд показників роботи генерації, що використовує вугілля як паливо, й, у разі необхідності, зменшення обсягів видобутку вугілля;
- запровадження єдиного реєстру суб'єктів господарювання, які мають вплив на навколишнє середовище;
- посилення екологічної відповідальності та впровадження принципу «забруднювач платить»;
- запровадження на основі директив ЄС ієрархії операцій поводження з відходами, принципу розширеної відповідальності виробника / депозитної системи, принципу «забруднювач платить»;
- визначення переліку відходів, переліку найкращих доступних технологій операцій поводження з відходами;
- запровадження системи ефективних екологічних податків, що стимулюватимуть запобігання утворенню відходів та зроблять захоронення максимально економічно не вигідним, а також відповідальність виробника за

утилізацію відпрацьованих батарейок та акумуляторів, відходів електричного та електронного обладнання;

- створення електронної системи здійснення дозвільних процедур у сфері поводження з відходами, яка забезпечить видачу дозволів на здійснення операцій поводження з відходами, подання декларацій про відходи, подання та зберігання звітної інформації від суб'єктів господарювання у сфері поводження з відходами, зберігання інформаційно – реєстраційних документів у сфері поводження з відходами;

- наповнення реєстру незаконних звалищ та полігонів та посилення відповідальності за несанкціоноване поводження з відходами;

- створення системи моніторингу біорізноманіття та ведення кадастру рослинного та тваринного світу;

- встановлення меж прибережних захисних смуг водних об'єктів;

- запровадження інтегрованого управління водними ресурсами за басейновим принципом та впровадження Водної рамкової Директиви ЄС;

- покращення стану об'єктів природно-заповідного фонду, збільшення площі лісів та їх відновлення.

Як бачимо, Міністерством енергетики та захисту довкілля України заплановано досягнення низки показників які співзвучні з національними індикаторами ЦСР, а також велика кількість завдань, які, в разі їх виконання, дозволять здійснити позитивний вплив на досягнення національних індикаторів ЦСР. Водночас, по-перше, багато з показників та заходів, що мають бути здійснені задля їх виконання, носять загальних характер, не достатньо конкретизовані, та не містять конкретних строків їх виконання. По-друге, низка результативних показників та завдань, передбачених для виконання цим міністерством, також дублюється для Міністерства розвитку громад та територій України. При цьому, як показники, так і завдання щодо одних й тих самих питань для цих двох міністерств є різними (поводження з побутовими відходами, надання послуг у сфері водопостачання та водовідведення, а також теплопостачання), іноді навіть такими, що

протирічать одне одному. Отже, можна констатувати відсутність належної координації в питань планування сталого розвитку в Україні.

Проведений аналіз дає змогу зробити висновок про те, що незважаючи на той факт, що питанням досягнення Україною Цілей сталого розвитку надано високий пріоритет, на практиці на урядовому рівні не вживається достатніх заходів щодо втілення цього пріоритету у програмні та прогностичні документи, що сприяють сталому розвитку, як це має бути впроваджено відповідно до Указу Президента з цього питання. Зазначене свідчить про низький рівень обізнаності профільних міністерств України з питань Цілей сталого розвитку, а також про недостатньо ефективну діяльність Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства в частині підвищення інституційної спроможності органів державної влади та місцевого самоврядування з питань сталого розвитку, а також в сфері забезпечення контролю за реалізації державної економічної політики у відповідності до завдань, визначених у Національній доповіді.

Зважаючи на успішний міжнародний досвід державного планування та прогнозування, вважається за доцільне порекомендувати підсилити роль та відповідальність Мінекономрозвитку в питаннях реалізації державної соціально-економічної політики відповідно до Цілей сталого розвитку України за рахунок:

- визначення одного з заступників Міністра державним уповноваженим з питань ЦСР, надавши йому додаткові повноваження щодо моніторингу й контролю у цій сфері;

- розроблення Мінекономрозвитку методологічних засад (інструктивних матеріалів) щодо врахування національних індикаторів ЦСР при розробленні нових та адаптації до сучасних реалій існуючих програм стратегічного розвитку (як загальнодержавних, так і програм розвитку окремих галузей);

- здійснення заходів з підвищення інституційної спроможності органів державної влади з питань Цілей сталого розвитку;

- запровадження щорічного звітування уповноваженого з питань ЦСР про стан виконання заходів в сфері досягнення національних індикаторів ЦСР перед Верховною Радою України, у тому числі, що стосується відображення їх у результативних показниках документів стратегічного характеру.

Програми розвитку міст та територій

Як вже зазначалося у розділі 2 дисертаційної роботи, важливою складовою у досягненні ЦСР є адаптація регіональних стратегій розвитку та стратегій сталого розвитку міст до Національної стратегії. Стратегія повинна являти собою процес двосторонньої постійної взаємодії між національним та місцевим (децентралізованим) рівнями [4, с.102].

Слід зауважити, що всі області України та переважна більшість українських міст мають стратегії соціально-економічного розвитку своїх територій. У той же час, для їх розроблення використовувалися різні підходи, вони мають різні часові рамки, а отже вони є не співставними між собою. Значна частина стратегій міст завершується у 2020 році. З огляду на це, у теперішній час міста або планують перегляд і продовження існуючих стратегій, або розроблення нових програмних документів.

Останніми роками в нашій країні набула популярності ідея створення розумних міст, так званих «Смарт міст», яку розпочали активно впроваджувати як великі міста, такі як Київ [62] та Харків [57], так і середні (Вінниця [9], Тернопіль [46], Дрогобич [15]). Для реалізації своїх планів цими містами були або оновлені існуючі стратегії розвитку міст, або схвалено окремі програми, спрямовані на побудову Смарт міста. Зазначені програми передбачають впровадження в містах успішних інноваційних рішень, які роблять життя мешканців безпечним і комфортним, а процеси управління містом — відкритими та прозорими. Міста поступово впроваджують у свою діяльність такі компоненти електронного врядування, як: «відкритий бюджет», «система відкритих закупівель», «електронні реєстри відкритого

доступу», «електронні петиції», «безпечне місто», «управління LED-освітленням», «вільний WI-FI», «інтелектуальні системи управління дорожнім рухом», «безготівковий розрахунок у транспорті», «розумна громада» тощо.

Подібний підхід в цілому відповідає принципам та підходам до побудови місцевих стратегій сталого розвитку, що застосовується ООН. У той же час, при плануванні розвитку території міста не мають обмежуватися впровадженням інформаційно-комп'ютерних технологій для надання публічних послуг та організації зворотного зв'язку з громадськістю.

Важливою передумовою забезпечення комфорту та якості життя людини є наявність на певній території надійної та екологічно дружньої інфраструктури в сфері забезпечення (доріг, систем теплопостачання, водопостачання та водовідведення, систем поводження з побутовими відходами, міського транспорту, якісних лікарень та освітніх закладів). На жаль, питання створення такої інфраструктури майже не відображені у міських стратегіях, або поставлені дуже узагальнено, без визначення конкретних інфраструктурних проєктів, що мають бути реалізовані протягом дії відповідної стратегії, з чіткими строками їх реалізації, а також оцінкою необхідних фінансових ресурсів та фахівців. Не представлені у цих стратегічних документах й чіткі цільові індикатори, які могли б бути співставлені з національними індикаторами ЦСР. Як наслідок, не можливо відслідковувати вплив міст на досягнення ЦСР, що ставить під сумнів реалізацію програми сталого розвитку в Україні зважаючи на те, що значна частина інфраструктурних об'єктів, які є критичними для досягнення ЦСР, знаходиться у комунальній власності. А отже, відновлення та модернізація цих об'єктів відноситься до сфери відповідальності органів місцевого самоврядування.

Слід зазначити, що певний досвід підготовки та реалізації стратегій сталого розвитку міст на засадах ЦСР на сьогодні Україна вже має. За своєю власною ініціативою невеликі міста, якими є м. Олександрія Кіровоградської

області та м. Бурштин Львівської області, які підготували та затвердили стратегії сталого розвитку своїх міст у 2016 та 2018 році, відповідно, базуючись на національних та глобальних ЦСР у широкому розумінні [22, с.39]. Результативними показниками обох стратегій є Цілі сталого розвитку.

Стратегія Олександрії [53] орієнтована на Цілі сталого розвитку ООН, оскільки місто схвалило її за рік до схвалення Національної доповіді «Цілі сталого розвитку: Україна» (у вересні 2016 року). Стратегія м. Бурштин [50] містить результативні показники, що відповідають національним ЦСР. Ця стратегія була затверджена у 2018 році.

Важливо, що у цих стратегіях навіть здійснено попередню пріоритезацію інфраструктурних проєктів, які мають бути реалізовані цими містами задля досягнення ЦСР. На порядку денному цих міст розроблення місцевих інфраструктурних планів.

Також свої стратегії сталого розвитку та плани заходів з їх реалізації в кінці 2019 року та на початку 2020 року затвердили такі області як: Івано-Франківська [34, 48], Одеська [36, 51], Львівська [35, 49] та Харківська [33, 52].

Водночас, слід зазначити, що при підготовці обласних стратегій економічного розвитку недостатньо враховуються стратегії розвитку населених пунктів, які входять до відповідних областей. Як результат, ускладнюється бюджетне планування як на рівні окремих міст, так і на рівні області в цілому.

Останнім часом спостерігається практика підготовки містами за сприяння міжнародних фінансових організацій стратегій сталого розвитку з чітко визначеною екологічною спрямованістю. Розпочався цей процес і в Україні.

У 2020 році на сесії Львівської міської ради був презентований «План заходів «Зеленого міста» для Львова» [27]. Цей план був підготовлений містом за сприяння ЄБРР в рамках програми «Зелені міста» [14]. Він містить детальні індикатори її реалізації, співзвучні з національними індикаторами

ЦСР; перелік інвестиційних проєктів щодо розвитку сприятливої для поліпшення навколишнього середовища інфраструктури, які переважно будуть фінансуватися за рахунок запозичень від ЄБРР; а також детально прописаний механізм моніторингу та контролю реалізації цього стратегічного документу, у тому числі громадськістю.

Досвід підготовки подібних стратегій українськими населеними пунктами міг би бути застосований для розроблення нових міських стратегій розвитку та адаптації існуючих стратегій до національних Цілей сталого розвитку, як це передбачено відповідним Указом Президента України. Зазначене дало б змогу оцінити готовність українських міст до досягнення ЦСР, а у подальшому - відслідковувати їх розвиток, базуючись на єдиних показниках, та забезпечувати державну підтримку у реалізації їх програм та стратегій зважаючи на пріоритетні для держави завдання, сформульовані у Національній доповіді.

На жаль, ініціатива цих міст не підтримується належним чином ані Мінекономрозвитку, відповідальним за Цілі сталого розвитку в Україні, ані Міністерством розвитку громад та територій, яке має здійснювати методологічне забезпечення у сфері регіонального розвитку.

З огляду на зазначене, актуальними завданнями у сфері забезпечення сталого розвитку регіонів та міст на принципах Цілей сталого розвитку має стати:

- вивчення та розповсюдження досвіду українських міст, які розробили та впроваджують стратегії сталого розвитку на базі ЦСР;
- розроблення методологічних засад формування стратегій сталого розвитку територій (регіонів, міст, об'єднань територіальних громад);
- стимулювання органів місцевого самоврядування щодо підготовки ними нових (адаптації існуючих) стратегій до Цілей сталого розвитку;

- створення у складі виконавчих органів ОМС спеціальних інституційних одиниць, що опікуватимуться питаннями стратегічного планування розвитку територій на засадах ЦСР;
- підвищення інституційної спроможності органів місцевого самоврядування щодо ЦСР;
- запровадження моніторингу в сфері досягнення цілей сталого розвитку у містах України.

Моніторинг та контроль щодо досягнення ЦСР

Важливою умовою досягнення сталого розвитку є забезпечення моніторингу та контролю щодо ЦСР [21, с.137]. Для впровадження такого моніторингу необхідно налагодити збір інформації за всіма показниками, які визначені як національні індикатори ЦСР, переважна більшість яких підлягає кількісному вимірюванню. Зазначене, у свою чергу вимагає розбудови національної статистичної системи та розроблення методологічних засад обчислення певних індикаторів ЦСР.

В серпні 2019 року Кабінет Міністрів України врегулював питання збору даних для моніторингу реалізації Цілей сталого розвитку, схваливши відповідне розпорядження. Цим документом було затверджено 183 індикатори, у розрізі яких має здійснюватися збір даних для моніторингу реалізації 17 Цілей сталого розвитку, а Державна служба статистики зобов'язана забезпечити збір таких даних. Зазначене є важливим кроком для запровадження моніторингу та контролю щодо ЦСР.

Базуючись на цих індикаторах та планах щодо їх досягнення, визначених у Національній доповіді, за ініціативи Мінекономрозвитку було розроблено систему моніторингу реалізації ЦСР в Україні, яка передбачає проведення щорічного моніторингу показників досягнення ЦСР в Україні; підготовку щорічних моніторингових звітів з оцінки прогресу досягнення конкретних однієї-двох ЦСР та тематичних національні доповідей, які розкривають досягнення ЦСР крізь призму окремої суспільної групи або

окремої проблематики, спільної для всіх ЦСР, а також моніторингового звіту з оцінки прогресу досягнення всіх 17-ти ЦСР, раз на п'ять років.

З застосуванням цієї методології вже розроблено перший Моніторинговий звіт «Цілі сталого розвитку – Україна. 2019» [58].

Діяльність держави у цій сфері можна вважати ефективною та такою, що відповідає кращому міжнародному досвіду. Водночас, додаткові переваги у впровадженні ідеології сталого розвитку у практичну діяльність всіх органів публічної влади, як державної, так і місцевої, могло б надати широке розповсюдження напрацювань Мінекономрозвитку як серед інших міністерств та відомств України, так і на місцевому рівні, а також запровадження звітування за результатами моніторингу у Верховній Раді України. Крім того, до складу такого моніторингу могло би бути включено оцінку державних та міських програм на їх відповідність національним ЦСР. Доцільно також було б передбачити підготовку подібних моніторингових звітів органами місцевого самоврядування. Зазначені заходи дали б змогу підсилити дієвість моніторингу та контролю щодо ЦСР.

Роль науки у досягненні ЦСР

Важливою є роль науки у забезпеченні сталого розвитку відповідно до ЦСР. Це було відзначено Указом Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» [41], яким, зокрема, рекомендовано враховувати Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року під час визначення напрямів наукових досліджень Національній академії наук України, Національній академії аграрних наук України, Національній академії медичних наук України, Національній академії педагогічних наук України, Національній академії правових наук України, Національній академії мистецтв України.

Важливість науки підкреслюється й безпосередньо у національних Цілях сталого розвитку. Одним з індикаторів національних ЦСР є підвищення у 5 разів витрат на виконання наукових і науково-технічних

робіт, а також більш ніж у 10 разів – частку реалізованої інноваційної продукції в обсязі промислової. Досягнення цих показників є важливим не лише з огляду на забезпечення сталого економічного розвитку країни в цілому, а й зважаючи на ту роль, яку може відігравати наука у розробленні методологічних засад діяльності публічної влади у напрямку досягненні ЦСР. Грунтовні наукові дослідження є необхідними у багатьох сферах, пов'язаних з Цілями сталого розвитку, зокрема, науковці можуть бути залучені до розроблення державних та місцевих стратегій сталого розвитку, підготовки інструктивних матеріалів з цього питання, удосконалення інституційного та правового регулювання у відповідних сферах, удосконалення системи фінансового забезпечення сталого розвитку, у тому числі розроблення та застосування відповідних фінансових механізмів.

Відповідні індикатори певною мірою враховані у пріоритетах Міністерства освіти та науки України. Програмою діяльності Кабінету Міністрів України [40] для цього міністерства у сфері науки визначено такі цільові показники:

- кількість публікацій та кількість цитувань українських вчених у журналах, які індексуються провідними міжнародними наукометричними базами даних;
- зростання частки грантового фінансування в загальному обсязі фінансування наукових досліджень та розробок;
- зростання питомої ваги видатків на фінансування наукових проєктів, грантових та стипендіальних програм для молодих вчених у загальному обсязі видатків державного бюджету на науку.

Для їх досягнення заплановано здійснити такі заходи [40]:

- забезпечити надання доступу вченим та науковим колективам до прозорого багатоканального фінансування на наукові дослідження та до дослідницької інфраструктури;
- забезпечення фінансування всіх наукових установ та університетів виключно за результатами наукової прозорості та об'єктивної атестації, що

проводитиметься за міжнародними стандартами, із залученням іноземних вчених;

- збільшення частки грантового фінансування в загальному обсязі фінансування наукових досліджень та розробок за рахунок бюджетних коштів до не менш як 25%, у тому числі частки грантового фінансування Національного фонду досліджень у бюджетному фінансуванні науки - не менш як 15%;

- створення не менше 100 центрів колективного користування обладнанням, доступ до яких матимуть науковці незалежно від того, в якій організації працюють;

- скасування фінансових та митних обмежень, що призводять до неефективного витрачання коштів (дозвіл на прямі закупівлі за кордоном та безмитне ввезення наукового обладнання та матеріалів тощо);

- забезпечення доступу науковців до провідних світових дослідницьких інфраструктур, грантів на реалізацію права академічної мобільності;

- створення стимулів для старту та здійснення наукової кар'єри та для широкого доступу громадян, бізнесу, державних структур до результатів наукових досліджень та розробок, для можливості оцінити їх якість.

Реалізація зазначених вище завдань дасть змогу розширити потенціал для залучення науковців до реалізації пріоритетних завдань соціально-економічного розвитку країни та, відповідно, забезпечити високу ефективність цього процесу.

Важливим для інкорпорації національних Цілей сталого розвитку у стратегічні документи, спрямовані на розвиток територій, є також широке залучення суспільства до процесу планування та реалізації стратегій сталого розвитку на рівні держави та міст. Тим самим буде забезпечено інклюзивність сталого розвитку, яка є одним з ключових принципів глобальної стратегії сталого розвитку ООН.

Отже, як влучно зазначив В.В. Буряк, втілення концепції сталого розвитку гарантуватиме поступове зростання добробуту нації, натомість вимагатиме напруженої роботи й консолідованих зусиль політиків, управлінців, учених та всього прогресивного населення [4, с.103].

3.2. Підвищення ефективності використання державних капітальних видатків та запозичень від міжнародних фінансових організацій

Важливим питанням реалізації політики сталого розвитку на рівні країн та регіонів (міст) є формування системи фінансового забезпечення реалізації національної (галузевих, місцевих) стратегій сталого розвитку, у першу чергу, шляхом фінансування реалізації інфраструктурних проєктів, які є пріоритетними з огляду на досягнення Цілей сталого розвитку.

Існує декілька основних джерел фінансування інфраструктурних проєктів: капітальні видатки державного та місцевих бюджетів, запозичення від МФО під державні або муніципальні гарантії; кошти приватних інвесторів на умовах державно-приватного партнерства.

Станом на сьогодні в Україні інфраструктурні проєкти фінансуються виключно за рахунок коштів державного та місцевого бюджетів, а також за рахунок запозичень в рамках програм співробітництва з міжнародними фінансовими організаціями, іноземними державами та банками. Поодинокі проєкти, що планується здійснювати на умовах державно-приватного партнерства, поки що знаходяться на підготовчій стадії, за жодним з них поки ще не укладено договір про здійснення ДПП / концесійний договір [20, с.21]. З огляду на зазначене, та зважаючи на те, що обсяг бюджетних та запозичених коштів, які б могли бути використані для модернізації існуючої та створення нової інфраструктури, є обмеженим, актуальним є

запровадження пріоритезації інфраструктурних проєктів, які планується реалізувати з використанням коштів державного бюджету та за рахунок запозичень від МФО, що надаються під державні гарантії. Такі проєкти мають бути включені до національного (галузевого, муніципального) інфраструктурного плану та мати гарантоване фінансування відповідно до передбаченого у них графіку.

Для того, щоб визначитись з пріоритетними проєктами, які підлягають включенню до інфраструктурних планів, пропонується розглянути можливість застосування в Україні методології пріоритезації інфраструктурних проєктів на основі мультикритеріальної оцінки цільових індикаторів, визначених у державних, галузевих або міських стратегіях і програмах, яка була розроблена Світовим банком [61] й про яку йшла мова у підрозділі 1.3 дисертаційної роботи.

Для застосування цієї методології [61] необхідно здійснити такі кроки:

- визначитися з цільовими індикаторами в сфері реалізації проєкту (проєктної пропозиції), які мають відповідати національним індикаторам ЦСР. Бажано, щоб ці показники були зафіксовані у відповідних стратегіях сталого розвитку;
- сформулювати перелік проєктів та проєктних пропозицій, які претендують на отримання коштів за рахунок бюджетних коштів (в рамках окремих бюджетних програм або за рахунок спеціальних бюджетних фондів) або за програмами МФО;
- здійснити оцінку впливу реалізації проєктів (проєктних пропозицій), включених до переліку, стосовно їх впливу на досягнення тих чи інших цільових індикаторів. Така оцінка має бути здійснена або базуючись на розрахунках, наведених у техніко-економічних обґрунтуваннях проєктів (за наявності) або базуючись на експертних оцінках фахівців;
- визначитися з обмеженнями щодо фінансування цих проєктів (для коштів, що надаються з державного бюджету, відповідно до

середньострокового прогнозу; для проєктів, що фінансуються за рахунок МФО, - граничний обсяг фінансування відповідної програми);

- застосувати для розрахунків програмний продукт Світового банку, який дає змогу здійснити мультикритеріальний аналіз проєктів щодо їх пріоритетності.

Методологія пріоритезації інфраструктурних проєктів [61] передбачає розгляд та оцінку проєктних пропозицій щодо модернізації (розбудови) інфраструктури за двома категоріями цільових індикаторів, що містяться у відповідних стратегіях сталого розвитку (національних, галузевих або міських): соціально-екологічною та фінансово-економічною. Показники, що входять до кожної з цих груп, мають бути пріоритезовані відповідно до експертної оцінки їх важливості з огляду на цілі державної політики у певній сфері.

Соціально-екологічні показники формуються з цільових індикаторів, що стосуються соціальних (рівень життя людей, рівень бідності тощо) та екологічних (вплив на навколишнє середовище) факторів, а також враховують кількість населення, яке відчує позитивний вплив від реалізації запропонованого проєкту за визначеними вище характеристиками.

Фінансово-економічні показники формуються відповідно до аналізу витрат та вигід від реалізації проєкту, впливу на реалізацію проєктів зовнішніх факторів, та ризиків його реалізації.

Аналіз проєктних пропозицій за кожною з цих категорій дає змогу здійснити їх пріоритезацію у соціально-екологічній та фінансово-економічній площині базуючись на узагальнених соціально-екологічному та фінансово-економічному індикаторах, які розраховуються системою відповідно до важливості показників, що входять до їх складу (рис. 3.1 - 3.2).

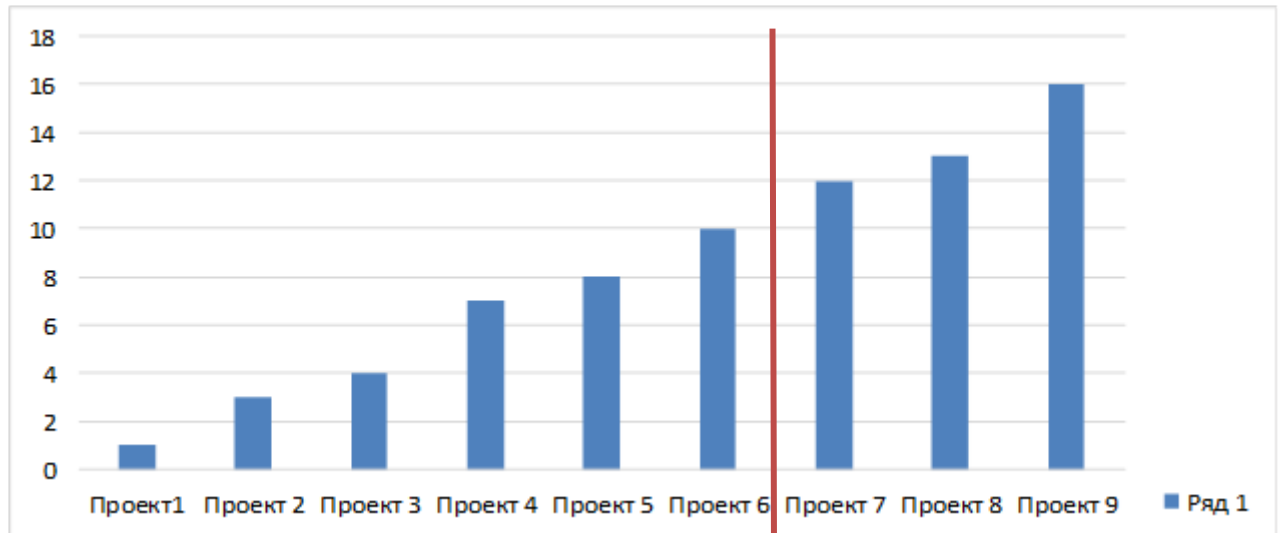


Рис. 3.1. Пріоритизація проєктів (проєктних пропозицій) відповідно до їх узагальненого соціально-екологічного індикатора з урахуванням ліміту фінансових ресурсів (червона лінія), що можуть бути витрачені на їх фінансування

Джерело: зроблено автором на умовних показниках відповідно до публікації [61]

На базі обрахованих для кожного проєкту (проєктної пропозиції) узагальнених соціально-екологічного показника та фінансово-економічного показника система буде матрицю пріоритизації проєктів (рис. 3.3), в верхньому правому куту якої розміщено проєкти, що мають найвищий пріоритет та мають фінансуватися за рахунок бюджетних коштів у перш чергу. У верхньому лівому куту розміщено найбільш пріоритетні проєкти з соціально-екологічної точки зору, їх теж доцільно включати в перелік тих, яким виділяється фінансування за рахунок коштів державного бюджету. У нижньому правому куту - проєкти з високим фінансово-економічним показником; ці проєкти можуть бути профінансовані на умовах спільного фінансування з їх ініціаторами (наприклад, спільно з приватним бізнесом на умовах ДПП). [61]

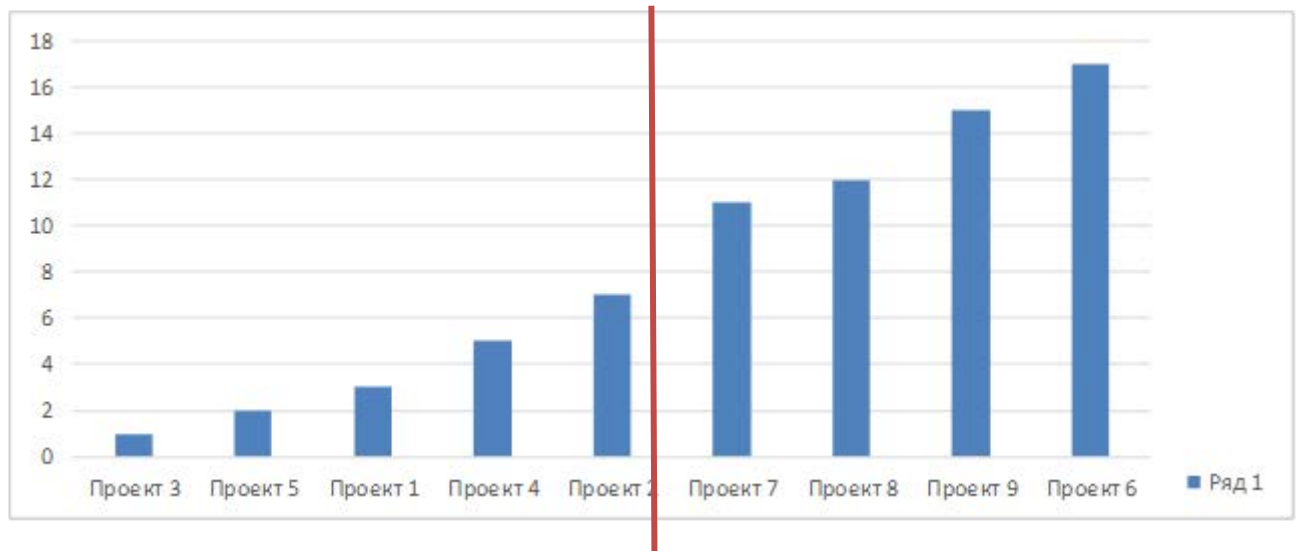


Рис. 3.2. Пріоритезація проєктів (проєктних пропозицій) відповідно до їх узагальненого фінансово-економічного індикатора з урахуванням ліміту фінансових ресурсів (червона лінія), що можуть бути витрачені на їх фінансування

Джерело: зроблено автором на умовних показниках відповідно до публікації [61]

Як вже зазначалося у першому розділі дисертаційної роботи, Світовий банк рекомендує застосовувати цю методологію [61] або інші подібні підходи у країнах з високими інвестиційними потребами, наявністю фіскальних обмежень, відсутністю детальної інформації по проєктах, а також недостатньою інституційною спроможністю публічної влади в плануванні інвестицій, що призводить до застосування суб'єктивних підходів до вибору інфраструктурних проєктів. Всі зазначені характеристики притаманні Україні, а отже ця або інша подібна методологія рекомендується для застосування з метою підвищення ефективності використання бюджетних коштів та підсилення впливу бюджетної політики на забезпечення сталого економічного розвитку. Крім іншого, для України є важливим, що подібний підхід дасть змогу відійти від суб'єктивізму при формуванні інфраструктурних планів, забезпечуючи включення до них дійсно пріоритетних з точки зору публічного інтересу інфраструктурних проєктів.

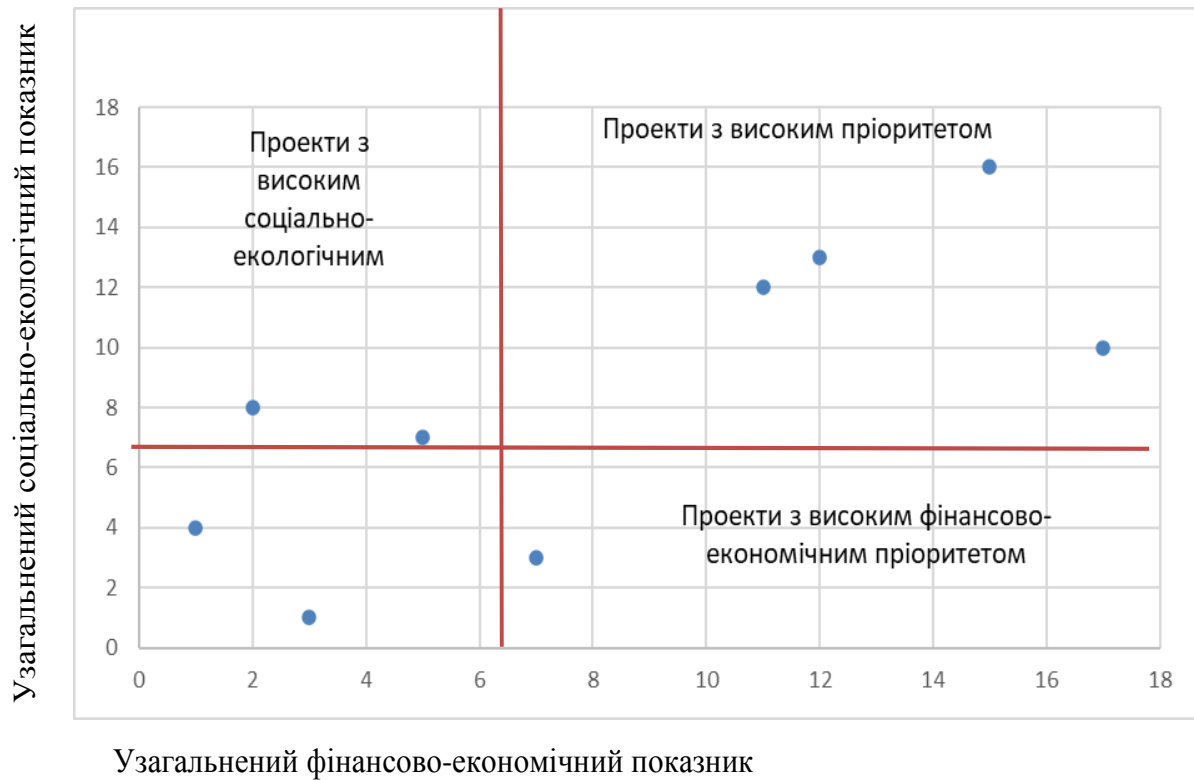


Рис. 3.3. Матриця пріоритезації проєктів, побудована на умовних узагальнених соціально-екологічних та фінансово-економічних індикаторах відповідно до рис. 3.1 - 3.2 вище

Джерело: побудовано автором, базуючись на методології, представлений у публікації [61]

Перевагою використання даної методології також є можливість впровадити на державному і місцевому рівні єдиний підхід до оцінки планованих інвестиційних проєктів і до їх пріоритетності, базуючись на оцінці проєктних пропозицій, а не проєктів. За результатами такої оцінки схвалюється рішення щодо підготовки техніко-економічних обґрунтувань для тих проєктів, які є пріоритетними для держави (міста) та мають бути реалізовані найближчим часом.

Пропонований підхід докорінно відрізняється від тих, що застосовуються в Україні зараз. Вибір проєктів для фінансування їх за рахунок державного бюджету переважно здійснюється за результатами розгляду техніко-економічних обґрунтувань цих проєктів на підставі їх

експертної оцінки. Як наслідок, держава / місцева влада витрачає кошти на підготовку техніко-економічних обґрунтувань проєктів (далі – ТЕО), реалізація яких не є пріоритетом у найближчій перспективі й може відбутися лише через тривалий проміжок часу. Підготовка ТЕО займає тривалий час та потребує значних фінансових витрат. Здійснювати такі витрати для проєктів, які потім не будуть обрані для фінансування, є марним витрачанням як коштів, так і часу. Отже застосування цієї або іншої подібної методології для пріоритезації проєктних пропозицій є економічно ефективним. З огляду на це, рекомендується розглянути питання щодо впровадження подібної методології у діяльність органів публічної влади України й, у першу чергу, у діяльність Міністерства фінансів України.

Кошти державного та місцевого бюджетів

Фінансування інфраструктурних проєктів за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів зазвичай відбувається або безпосередньо через включення відповідних видатків до щорічного державного та/або місцевого бюджету, або через спеціально створені бюджетні фонди, які мають цільове спрямування.

Проблеми фінансування інфраструктурних проєктів за рахунок загального фонду Державного бюджету України, у першу чергу, державних інвестиційних проєктів, на нашу думку, полягають у такому.

Визначена законодавством процедура відбору державних інвестиційних проєктів здійснюється у два етапи. Спочатку готується концептуальна записка і вже на другому етапі, в разі позитивної оцінки концептуальної записки, розпочинається підготовка ТЕО. Вибір проєктів для їх включення до переліку державних інвестиційних проєктів здійснюється на базі оцінки цих ТЕО.

В цілому ця процедура є обґрунтованою та логічною. Разом з тим, вона не позбавлена суб'єктивізму. Критерії відбору державних інвестиційних проєктів є неконкретизованими, змінюються від року до року, не завжди

корелюються з пріоритетами державної політики у відповідній сфері, проведення аналізу їх впливу на досягнення національних індикаторів ЦСР не передбачено [25, с.148]. З огляду на це, існуючий порядок не можна вважати ефективним з огляду на вирішення завдань держави в сфері сталого розвитку відповідно до національних ЦСР.

Для удосконалення цієї процедури, на нашу думку, для вибору державних інвестиційних проєктів доцільно було б застосувати науково-обґрунтовану методологію пріоритезації проєктів, базуючись на національних індикаторах ЦСР, а також змістити акцент оцінки проєктів на рівень проєктних пропозицій (відповідно до законодавства України - концептуальної записки). Такою методологією могла би бути, зокрема, Методологія пріоритезації інфраструктурних проєктів Світового банку [61]. Водночас ця методологія має бути адаптована до національних умов.

Подібний підхід доцільно застосувати й для відбору проєктів, які планується фінансувати за рахунок коштів спеціальних державних фондів: ДФРР, ДФ, ДФВР. Витрачання коштів кожного з цих фондів відбувається відповідно до порядків використання коштів, затверджених Кабінетом Міністрів України. Всі ці порядки не містять вимог щодо необхідності проведення аналізу проєктів, що плануються для реалізації за рахунок цих фондів, на предмет їх впливу на досягнення ЦСР. Більш того, існуючі критерії вибору проєктів для фінансування у багатьох випадках є недостатньо конкретизовані, що обумовлює суб'єктивність при здійсненні такого вибору. Для участі в конкурсі для фінансування за рахунок окремих фондів, наприклад ДФРР, необхідно готувати техніко-економічні обґрунтування, яким не передує оцінка проєктних пропозицій. Аналіз проєктів, що фінансуються за рахунок цих фондів, свідчить про неефективність цього підходу з точки зору забезпечення відповідності фінансової політики країни завданням сталого розвитку з урахуванням національних ЦСР [19].

Серйозною проблемою здійснення фінансування інфраструктурних проєктів за рахунок бюджетних коштів також є недодержання запланованих обсягів фінансування у середньостроковій перспективі. Витрати на капітальні видатки весь час переглядаються при затвердженні щорічних бюджетів, зважаючи на виникнення інших термінових потреб у фінансуванні, зміну політичних уподобань або структури політичних партій у парламенті (місцевій раді), коаліційних домовленостей тощо. Зазначене спостерігається як при затвердженні Державного бюджету України, так і на рівні місцевих рад. Все це призводить до ситуативного вибору інфраструктурних проєктів, які фінансуються за рахунок державного та/або місцевих бюджетів; призводить до затримки у реалізації проєктів, фінансування яких було розпочато у минулі роки; здороження проєктів та відтермінування досягнення запланованих ними результатів. Все це не сприяє ефективному використанню коштів та не «працює» у повній міні на суспільно значимий результат. Розтягування реалізації інфраструктурних проєктів на роки у кінцевому результаті призводить до відтермінування можливостей суспільства користуватися відповідними інфраструктурними об'єктами, на які витрачаються значні обсяги бюджетних коштів.

Запозичення від МФО

Важливим джерелом фінансування довгострокових інфраструктурних проєктів в Україні є запозичення від міжнародних фінансових організацій, які надаються на надзвичайно сприятливих умовах, та зазвичай супроводжуються підтримкою МФО проведення економічних реформ, заходів з підвищення інституційної спроможності публічної влади, сприянням у впровадженні сучасних фінансових та інституційних механізмів у сфері забезпечення сталого розвитку. З огляду на це, участь у програмах МФО щодо розвитку інфраструктури є надзвичайно важливим для України з точки зору забезпечення сталого розвитку.

Як довело проведенне дослідження, МФО ретельно відносяться до вибору проєктів, що фінансуються за рахунок наданих ними запозичень, у тому числі враховуючі вплив проєктів на цільові показники національних та регіональних стратегій, а також враховують Цілі сталого розвитку ООН. Проєкти, що фінансуються за рахунок запозичень від МФО, здійснюють позитивний вплив на досягнення національних індикаторів ЦСР та відповідають пріоритетам, що визначені у Національній доповіді «Цілі сталого розвитку: Україна» [28].

Водночас й у цій сфері існують певні проблеми, які мають бути врегульовані задля підвищення ефективності використання наявних фінансових ресурсів на забезпечення сталого розвитку. Основною з яких є неефективна система управління реалізацією проєктів з боку бенефіціарів такої допомоги (органів публічної влади України). Групи управління проєктами, створені при державних інституціях, відповідальних за реалізацію проєктів в рамках тих чи інших програм МФО, не мають достатнього інституційного потенціалу для ефективного управління реалізацією програм МФО. Порядок їх діяльності недостатньо унормований. Належний моніторинг та контроль за результативністю їх роботи є недостатнім. Як наслідок, кошти МФО витрачаються неефективно, що негативно відбувається на темпах економічного зростання країни.

Проте у серпні 2018 року Міністерство фінансів України у співпраці з МФО створило Департамент міжнародних фінансових проєктів для ефективнішої координації роботи з ініціювання, підготовки та реалізації проєктів, підтриманих МФО [30]. А вже 27 грудня 2018 року Кабінет міністрів України схвалив Концепцію підвищення ефективності впровадження спільних з МФО проєктів [30]. Цей документ містить у собі перелік ключових проблемних питань, що виникають на різних етапах проєктного циклу та можливі шляхи їх вирішення. Проте слід зазначити проблемні питання визначені у Концепції підвищення ефективності впровадження спільних з МФО проєктів, які потребують, на нашу думку,

особливої уваги: відсутність пріоритезації проєктів МФО; брак кваліфікованих кадрів в міністерствах, нестача досвідчених спеціалістів в групах управління проєктів та неякісна підготовка проєктів; фрагментарність оцінки проєктів; складні процедури закупівель. Між тим Концепція містить і можливі варіанти вирішення зазначених проблем. Так, наприклад, було запропоновано каскадний підхід до відбору та оцінки проєктів із врахуванням національних та галузевих стратегічних документів, керуючись такою логікою аналізу:

1. Чи проєкт відповідає цілям та завданням стратегії розвитку в певному регіоні / секторі?
2. Чи можливо профінансувати цей проєкт з державного або місцевого бюджету?
3. Чи можливе державно-приватне партнерство?
4. Чи є можливість запозичити кошти під муніципальні або часткові державні гарантії?
5. Чи наявна власна інституційна спроможність / необхідна технічна допомога для підготовки проєкту? [30]

Також, було наголошено на необхідності налагодження чіткої координації впровадження проєктів МФО, впровадження багаторівневої системи моніторингу проєктів, створення бази даних експертів та реєстру проєктів МФО, а також залучення адресної технічної допомоги від МФО для підтримки проєктів від моменту переговорів щодо ініціації проєкту до власне підписання кредитних угод [30].

Задля поліпшення ситуації у цій сфері було би доцільно забезпечити удосконалення інституційного середовища у сфері управління проєктами, що фінансуються за рахунок запозичень від МФО [24, с.156]. Важливо залучити до цього процесу представників МФО, які можуть допомогти запровадити в Україні кращий світовий досвід у цій сфері, та науковців, які можуть здійснити підготовку методологічного забезпечення діяльності публічної влади у цій сфері.

Потребують удосконалення й підходи до використання Україною коштів, що надаються в рамках технічної допомоги від міжнародних інституцій та зарубіжних країн в рамках офіційної допомоги розвитку [25, с.149]. Адаптація МТД до Цілей сталого розвитку, а також підвищення ефективності її впливу на досягнення індикаторів ЦСР й забезпечення транспарентності надання та використання такої допомоги відбувається сьогодні у багатьох країнах світу.

Актуальним це питання є й для України. У цій сфері також існують проблеми, які потребують розв'язання. Зокрема, мають бути визначені чіткі та зрозумілі пріоритети спрямування коштів МТД з огляду на завдання, визначені у Національній доповіді. Зокрема, доцільним було б використовувати МТД для підтримки місцевих ініціатив у сфері сталого розвитку та для розповсюдження кращих практик реалізації країнами та містами завдань в рамках ЦСР, а також для вирішення інших завдань, які необхідні для підвищення ефективності державної підтримки проєктів, що можуть позитивно вплинути на досягнення національних ЦСР. Водночас, зважаючи на те, що МТД надається на безоплатних засадах, у визначенні напрямів її удосконалення мають брати донори.

Державно-приватне партнерство

Ще одним важливим потенційним джерелом фінансування інфраструктурних проєктів, критичних для досягнення Цілей сталого розвитку, є приватні інвестиції, що здійснюються на умовах державно-приватного партнерства. Як зазначили Ю.Є. Пашенко та М.В. Корінь «дослідження механізмів фінансування розвитку транспортної інфраструктури в Європі дозволило встановити, що саме завдяки використанню ДПП знайшла практичне втілення більша частина соціально значимих інфраструктурних проєктів» [31, с.77]. На думку М.І. Діба реалізація потенціалу та диференційованих форм державно-приватного партнерства є «одним із стратегічних пріоритетів соціально-економічного

розвитку» [11, с.54]. А проекти в сфері транспортної інфраструктури займають значну частку в проєктах державно-приватного партнерства в країнах з перехідною економікою [59, с.146]. До цього часу, Україна не скористалася можливостями, які існують в рамках застосування цього механізму, незважаючи на розвинуте правове регулювання у цій сфері, яке відповідає кращим міжнародним зразкам [25, с.149]. Проблемні питання, що існують у цій сфері, та заходи, які б могли покращити ситуацію у цій сфері, значно збільшивши обсяг коштів, що можуть надійти на модернізацію інфраструктури, буде розглянуто у наступному підрозділі дисертаційної роботи.

Підсумовуючи оцінку системи фінансового забезпечення сталого розвитку в Україні та її спрямованість на вирішення завдань щодо досягнення національних Цілей сталого розвитку, можна зробити такі висновки.

В цілому Україна має розвинуту та логічну систему управління державними капітальними видатками, яка дає змогу здійснювати підтримку реалізації важливих для держави проєктів розвитку інфраструктури за рахунок їх повного або часткового фінансування за кошти державного та/або місцевих бюджетів, а також за рахунок запозичень, що здійснюються державою в рамках програм МФО, з урахуванням особливостей таких проєктів.

Проєкти, що фінансуються за рахунок запозичень МФО, обираються з використанням притаманних цим організаціям підходам та відповідно до принципів, які мають бути схвалені відповідними міжнародними фінансовими організаціями. Як наслідок, проєкти, що фінансуються в рамках таких програм, відповідають пріоритетам, що встановлені глобальними Цілями сталого розвитку та, відповідно, корелюються з національними ЦСР. У той же час, викликає занепокоєння недостатньо ефективне управління проєктами, для реалізації яких надаються кошти МФО, групами управління проєктів, створеними при органах виконавчої влади України, які є

відповідальними за реалізацію відповідних програм. Зазначене призводить до низької вибірки вже виділених кредитних коштів, що штучно обмежує можливості країни у фінансуванні критичних для досягнення ЦСР інфраструктурних проєктів. За таких умов актуальним є здійснення заходів щодо підвищення інституційної спроможності публічної влади, а також розвиток методологічних підходів до впровадження оптимальної інституційної структури у цій сфері з подальшим нормативним врегулюванням їх застосування.

У той же час, підходи до фінансування інфраструктурних проєктів за рахунок бюджетних коштів, поки що не передбачають проведення оцінки інфраструктурних проєктів – претендентів на бюджетне фінансування щодо їх впливу на досягнення національних індикаторів ЦСР. Це стосується як вибору державних інвестиційних проєктів, так і вибору проєктів, що фінансуються за кошти спеціальних бюджетних фондів. З огляду на зазначене, актуальним є удосконалення порядку вибору таких проєктів з застосуванням методологій, що дають змогу пріоритезувати проєкти (проєктні пропозиції) за результатами аналізу їх впливу на досягнення певних індикаторів, які встановлюються відповідними програмами сталого розвитку на рівні країни (галузі, міста).

У цьому контексті можливо як адаптувати до умов України вже існуючі в світі методології, наприклад, методологію Світового банку щодо пріоритезації інфраструктурних проєктів на основі мультикритеріальної оцінки цільових індикаторів, визначених у державних, галузевих або міських стратегіях і програмах (Infrastructure Prioritization Framework (IPF)) [61] так і розробити власну методологію, залучивши до цього вітчизняних науковців. Доцільним також є розглянути питання переходу від оцінки техніко-економічних обґрунтувань до оцінки проєктних пропозицій, що дасть змогу зекономити кошти, які направляються на розроблення ТЕО для проєктів, які у подальшому не отримують фінансування за рахунок бюджетних коштів та лишаються «на папері».

3.3. Шляхи удосконалення механізмів залучення приватного бізнесу до досягнення Цілей сталого розвитку

Державно-приватне партнерство є дієвим та ефективним механізмом розбудови інфраструктури, який добре зарекомендував себе у багатьох країнах світу, зокрема у країнах економік, що розвиваються, та можливості публічних бюджетів яких є обмеженими [17, с.293].

Значну увагу вивченню механізмів державно-приватного партнерства приділяли такі науковці як М. Авксентьев [1], І. Барбір [12], Н. Бондар [2], І. Брайловський [3], В. Варнавский [6], Ю. Вдовенко [7], О. Вінник [8], І. Дробот [12], Т. Єфименко [45].

Як зазначила О. Сімсон, ДПП розглядається в європейських країнах «як пріоритетний інструмент реалізації інноваційної політики за такими напрямками, як:

1. Стратегічне співробітництво у сферах критично важливих для держави (суспільства) соціальних інновацій і високих технологій.

2. Забезпечення зв'язків між наукою і бізнесом та трансферу технологій у ринковий обіг.

3. Розумна підтримка суб'єктів підприємництва, малих і середніх підприємств, приватних інвестицій у дослідження та інновації, за допомогою партнерського фінансування та розподілу ризиків між публічним і приватним партнерами.

4. Кластероорієнтована політика.» [47, с.227]

Основною метою державно-приватного партнерства є залучення приватного сектору і його ресурсів шляхом різного роду стимулювання для участі в реалізації соціально значущих проєктів [32, с.10]. Приватний бізнес стає не лише джерелом фінансових ресурсів, яких не вистачає для реалізації важливих для країни інфраструктурних проєктів. Додатковими перевагами залучення бізнесу до модернізації інфраструктури є сучасні технології,

компетенції, досвід реалізації аналогічних проєктів, що у певних випадках є не менш важливим ніж фінанси.

На думку П.І. Шилепницького, «перевагами використання механізму державно-приватного партнерства в розвитку інфраструктури загального користування, в т.ч. і транскордонної інфраструктури, є наступні: залучення ресурсів приватного бізнесу, в т. ч. і фінансових; інновації приватного сектору; запровадження конкурентних відносин у монопольну сферу; досвід приватного сектору, включаючи управлінський; підвищення ефективності витрат; зниження собівартості та підвищення якості інфраструктурних послуг; більш ефективне використання активів; забезпечення прибутковості та податкових надходжень; економія часу реалізації; виявлення потенційних партнерів; рівномірний розподіл інвестицій на весь життєвий цикл проєкту; економія бюджетних коштів; орієнтація на кінцевого споживача; доступ на ринки капіталів; вдосконалення процесу калькулювання; підвищення кваліфікації працівників державних та комунальних підприємств тощо» [60, с.13].

Проте, як зазначила Є.А. Удовицька, «розбудова національної моделі економічного розвитку України передбачає реалізацію стратегії інноваційного розвитку, спрямованої на істотне просування на ринок технологічних і організаційно-управлінських інновацій», що в свою чергу потребує формування інституту державно-приватного партнерства «на ліберально-демократичних засадах, коли обмежуватиметься свавілля влади та забезпечуватиметься функціонування якісного регуляторного середовища, в якому існує можливість реалізації підприємницьких ініціатив». [55, с.102]

Аналіз, проведений у дисертаційній роботі, засвідчив, що в світі існує достатня кількість успішних проєктів ДПП; опрацьовано численні механізми фінансування таких проєктів; досліджено їх вплив на забезпечення сталого розвитку. Обґрунтовано, що потреба у залученні бізнесу до реалізації інфраструктурних проєктів особливо висока у країнах, що розвиваються, до яких відноситься й Україна, що обумовлено обмеженістю бюджетних коштів,

що можуть бути залучені в інфраструктуру. З огляду на це, одним з найважливіших завдань нової глобальної стратегії сталого розвитку було визнано створення умов для залучення фінансових ресурсів приватного сектору розвинутих країн для розбудови інфраструктури у країнах, що розвиваються, на засадах державно-приватного партнерства. На важливості залучення приватного бізнесу для досягнення Цілей сталого розвитку було наголошено вже на наступний день після схвалення ЦСР й сьогодні всі регіональні агенції ООН працюють над пристосуванням діючих моделей державно-приватного партнерства до застосування їх в рамках реалізації стратегій сталого розвитку.

Результатом цієї діяльності стало створення під егідою ЄЕК ООН нової моделі державно-приватного партнерства – «Державно-приватні партнерства, спрямовані на людину» (People First PPPs [63]), метою якої є удосконалення механізму державно-приватного партнерства у напрямку стимулювання щодо використання ДПП у першу чергу для реалізації тих проєктів, якими передбачено створення (модернізація) критичної для досягнення ЦСР інфраструктури. Ця модель пропонує принципово новий підхід до прийняття рішень у сфері ДПП як публічною владою, так і бізнесом. Оцінка проєкту, запропонованого для реалізації за участю приватного бізнесу, перш за все, повинна базуватися на його важливості для забезпечення належної якості життя людей, а не на фінансовій привабливості проєкту, як це часто відбувається зараз. Якщо той чи інший проєкт дійсно важливий для людей та відповідає національній стратегії сталого розвитку, розробленій з урахуванням ЦСР, то публічна влада повинна знайти можливість його реалізувати або за рахунок бюджетних коштів (за наявності), або залучивши для цього приватний бізнес. У останньому випадку проєкт має бути структурований таким чином, щоб він був привабливий для приватного бізнесу (прибутковим і з прийнятними для бізнесу ризиками). Останнє вимагає застосування різних форм державної підтримки у реалізації проєкту.

Внаслідок впровадження цієї моделі ДПП вже найближчим часом прогнозується зміна акцентів у залученні приватного бізнесу для модернізації інфраструктури. Якщо до недавнього часу ДПП переважно застосовувалося для розвитку соціальної інфраструктури та надання публічних послуг лише у економічно розвинутих країнах, то сьогодні ці проекти вже стають пріоритетними й для країн економік, що розвиваються. Хоча й проекти удосконалення економічної інфраструктури (модернізація існуючих та будівництво нових транспортних магістралей, систем життєзабезпечення тощо) не втрачають своєї актуальності, особливо якщо така економічна інфраструктура є важливою для досягнення національних індикаторів ЦСР. Зазначене призведе до більш широкого застосування неконцесійних ДПП у країнах, що розвиваються. Це ставить на порядок денний завдання щодо подальшого розвитку механізмів державної підтримки здійснення ДПП, гармонізацію підходів до її надання з традиційним бюджетним регулюванням [26, с.21].

Необхідність залучення приватного бізнесу до досягнення Цілей сталого розвитку впливає з ЦСР 17 «Партнерство заради сталого розвитку», одним з завдань якої є розвиток партнерських відносин влади і бізнесу для досягнення ЦСР. Зазначене завдання міститься й у ЦСР 17 для України, результатом виконання якого має стати реалізація у 2030 році 45 проектів на умовах державно-приватного партнерства. Якщо проаналізувати національні завдання в рамках досягнення ЦСР, стає зрозумілим, що у першу чергу ці проекти мають бути реалізовані задля будівництва доріг у депресивних регіонах та сільській місцевості, які по визначенню не можуть бути платними; модернізації систем водопостачання та забезпечення централізованим водопостачанням мешканців, що проживають у сільській місцевості; будівництва підприємств з очищення стоків та перероблення / утилізації побутових відходів; розвитку міського транспорту, пристосованого до потреб інвалідів тощо. Зважаючи на поточний соціально-економічний стан у країні та низький платоспроможний попит населення, такі проекти

переважно реалізовуватимуться з застосуванням неконцесійної форми ДПП. Досвіду застосування цієї форми ДПП Україна не має, хоча відповідна можливість передбачено Законом України «Про державно-приватне партнерство» [37]. До цього часу в нашій країні в основному реалізовувалися концесійні проекти; орієнтація органів публічної влади на такі проекти зберігається й нині. Першими й поки що єдиними пропозиціями про здійснення ДПП, які були підготовлені публічною владою (Міністерством інфраструктури України) після набуття чинності нової редакцією Закону України «Про державно-приватне партнерство» у травні 2017 року, стали проекти щодо розвитку портової інфраструктури на умовах концесії у м. Миколаїв (морський торговельний порт «Ольвія») [42] та у м. Херсоні (Херсонський морський торговельний порт) [43]. При цьому, розвиток портової інфраструктури України не є пріоритетом державної політики відповідно до національних ЦСР.

З огляду на завдання, що визначені у Національній доповіді «Цілі сталого розвитку: Україна» [28], та враховуючі Указ Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» [41] підходи публічної влади до залучення приватного бізнесу в інфраструктуру мають бути докорінно змінені. Проекти, що пропонуються для реалізації на умовах ДПП, мають відповідати національним ЦСР. Для стимулювання приватного бізнесу брати участь у таких проектах йому мають бути запропоновані сприятливі для нього форми державної підтримки. Механізми надання такої підтримки мають бути чіткими та зрозумілими і для публічної влади, і для приватного бізнесу. Як зауважила А. О. Мазалова, державно-приватне партнерство «виступає таким альянсом між державою і бізнесом, яке має на меті реалізацію національних і міжнародних, масштабних і локальних, але завжди суспільно значущих проектів у широкому спектрі сфер діяльності – від створення і розвитку інфраструктури до розробки та адаптації нових перспективних технологій» [18, с.111].

Реалізація цих завдань потребує кропіткої роботи зважаючи на відсутність позитивного досвіду здійснення ДПП в Україні не лише з застосування неконцесійних ДПП, а й на умовах концесії. До теперішнього часу не реалізовано жодного проєкту на умовах ДПП (концесії), результатом якого було б будівництво або суттєва реконструкція інфраструктурних об'єктів. У жодному концесійному проєкті не брав участь зарубіжний бізнес. Проте варто зазначити, що концесійний механізм є ефективним способом залучення додаткового капіталу, а також розвитку галузей інфраструктури, використання якого в свою чергу може посприяти виходу з кризи основних галузей інфраструктури [16, с.89].

ДПП на сьогоднішній день є ефективним механізмом фінансової підтримки транспорту, який дозволяє не тільки залучати інвестиції з приватного сектору в розвиток інфраструктури, але й сприяє активізації процесів економічного зростання в країні [31, с.77].

У той же час слід зазначити, що останнім часом механізм ДПП почав активно розвиватися в нашій країні. Зазначене обумовлено створенням сприятливого та такого, що відповідає кращим міжнародним практикам, правого середовища щодо залучення приватного бізнесу в інфраструктуру. Ситуація у цій сфері значно покращилася восени 2019 року із схваленням нового закону про концесію, оновленням закону про державно-приватне партнерство та внесення змін у інші закони України.

Висока якість наявного правового регулювання ДПП в Україні підтверджується тим, що останніми роками багато пропозицій про здійснення державно-приватного партнерства було розроблено та подано на розгляд державної влади приватним бізнесом, й не лише вітчизняним, але й зарубіжним. Це свідчить про те, що бізнес готовий вкладати свої кошти у інфраструктуру України, незважаючи на конфлікт на Сході та непросту політичну ситуацію.

Відповідно до чинного законодавства державно-приватне партнерство може реалізовуватися в Україні у двох основних формах: концесія та

неконцесійні державно-приватні партнерства. Зазначені форми відрізняються тим, що при реалізації проєкту на умовах концесії приватний партнер (концесіонер) має відшкодувати внесені ним інвестиції переважно за рахунок плати від споживачів за послуги, які надаються концесіонером з використанням побудованого (або реконструйованого) ним інфраструктурного об'єкту. Тобто, у цьому випадку, ризик попиту бере на себе приватний партнер (концесіонер). Проте, як наголосила Вовк С. М., незважаючи на те, що концесійні проєкти в силу їх тривалості і складності організації пов'язані з певними ризиками, для держави це реальна можливість залучити додаткові фінансові ресурси і таким чином тимчасово зняти навантаження на бюджет [10, с.307]. У випадку неконцесійних ДПП відшкодування інвестицій приватного партнера здійснюється переважно або цілком за рахунок плати на користь приватного партнера з боку державного партнера, розмір якої залежить від додержання приватним партнером результативних показників при наданні послуг, передбачених договором ДПП. У цьому випадку ризик попиту лежить на державному партнері.

Є у цих формах і загальні риси.

Як у першому, так і у другому випадку в разі, якщо на умовах державно-приватного партнерства (концесії) будується новий об'єкт, то відшкодування інвестицій починає здійснюватися з моменту здачі цього об'єкту в експлуатацію та початку надання з його використанням суспільно значимих послуг населенню та/або бізнесу. Тобто спочатку приватний партнер (концесіонер) за власні або залучені кошти будує інфраструктурний об'єкт, а вже потім, коли цей об'єкт починає використовуватися суспільством, споживачі або держава поступово відшкодовує інвестиції приватного партнера.

Для обох форм розмір відшкодування інвестицій, внесених приватним партнером (концесіонером), залежить від якості послуг, що надаються з використанням об'єкту ДПП (концесії). У випадку концесії в разі надання неякісних послуг до концесіонера застосовуються штрафи, у разі

неконцесійних ДПП – зменшується розмір плати за експлуатаційну готовність, яка сплачується державним партнером на користь приватного партнера.

При реалізації проєктів як на умовах концесії, так і на умовах неконцесійної форми ДПП є можливим надання державної підтримки у здійсненні проєкту. Перелік форм державної підтримки для обох форм ДПП майже однаковий, але він трохи ширше для неконцесійних ДПП. Крім того, загальна вартість державної підтримки для проєктів, що реалізуються на умовах концесії, не може бути більшою ніж 50% від внесених концесіонером інвестицій. Для неконцесійних державно-приватних партнерств така підтримка може складати до 100%.

Державна підтримка здійснення ДПП є важливою умовою для залучення приватного бізнесу для реалізації інфраструктурних проєктів у країнах економік, що розвиваються [23, с.101]. Як зазначила С.М. Вовк, держава «може забезпечити успішну реалізацію проєктів ДПП шляхом створення стабільної нормативної правової бази, проведення організаційних заходів, в тому числі щодо взаємодії з громадянським суспільством, а також використання фінансово-економічних важелів: субсидій, гарантій, стимулюючого оподаткування та інших видів підтримки» [10, с.305]. Більш того, державна підтримка є обов'язковим елементом нової сучасної моделі «Державно-приватні партнерства, спрямовані на людину», яка спрямована на залучення приватного бізнесу для розбудови інфраструктури, критичної для досягнення ЦСР. Зазначене можна пояснити таким чином.

По-перше, в країнах економік, що розвиваються, платоспроможний попит населення на цілий ряд послуг у сфері життєзабезпечення надзвичайно низький. Як наслідок, забезпечити окупність інвестицій приватного бізнесу у важливі для суспільства проєкти, наприклад, у розвиток систем теплопостачання, водопостачання та водовідведення, міського транспорту, виключно за рахунок плати споживачів не є можливим. Отже, якщо держава (міська влада) не візьме на себе зобов'язання щодо часткового

відшкодування інвестицій у ці об'єкти, приватний бізнес не буде готовий вкладати кошти у важливу для суспільства та критичну для досягнення ЦСР інфраструктуру.

По-друге, у деяких випадках критичною для держави, у том числі в контексті ЦСР, є відсутність інфраструктури, яка використовується для надання безоплатних послуг (наприклад, інфекційні лікарні, дороги у сільській місцевості чи депресивних регіонах, електронні системи надання адміністративних послуг). Бюджетних коштів для її створення у середньостроковій, а іноді й у довгостроковій перспективі не існує.

У той же час, приватний бізнес готовий інвестувати у відповідні проєкти за умов, якщо держава візьме на себе зобов'язання відшкодувати витрачені ним кошти за рахунок виплати йому плати за експлуатаційну готовність. Таке співробітництво є вигідним і приватному бізнесу, який реалізує довгостроковий проєкт за відсутності ризику попиту, і державі, яка починає поступово відшкодовувати інвестиції приватного бізнесу вже після того, як населення (бізнес) починає користуватися побудованим бізнесом об'єктом, й для суспільства, яке отримує можливість отримувати якісні та необхідні йому послуги.

Перевагами проєктів ДПП для держави є високий ступінь прозорості та зручність регулювання проєкту, значна оптимізація витрат при дотриманні найвищих стандартів якості, а для приватного партнера - відкритий доступ до сфери монопольного регулювання, отримання податкових та / або митних преференцій, можливе субсидіювання в рамках проєкту, поділ ряду істотних ризиків, в тому числі політичних [13, с.82].

З огляду на це та зважаючи на публічний інтерес, державно-приватне партнерство в Україні доцільно розглядати переважно як джерело створення критичної для досягнення ЦСР інфраструктури, такої як дороги у сільській місцевості, системи водопостачання та водовідведення, підприємства з очищення стоків та поводження з побутовими відходами, інфекційні лікарні тощо, орієнтуючись на відповідні національні індикатори ЦСР. Оскільки

послуги, що надаватимуться з використанням цих інфраструктурних об'єктів будуть або безоплатними, або на них існує низький платоспроможний попит, відповідні проєкти можуть бути реалізовані переважно у формі неконцесійних державно-приватних партнерств, які вимагають застосування механізмів державної підтримки здійснення ДПП.

Можливість надання державної підтримки здійснення державно-приватного партнерства передбачено законодавством (ст. 18 Закону України «Про державно-приватне партнерство» [37]).

Цим законом державну підтримку здійснення ДПП виключено з сфери регулювання Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» [38] за умови дотримання кожної з таких вимог:

- 1) приватного партнера було визначено в результаті конкурсу з визначення приватного партнера;
- 2) надання державної підтримки передбачено умовами конкурсу з визначення приватного партнера;
- 3) приватним партнером визначено учасника, пропозиція якого отримала найвищу оцінку.

Це є важливою нормою, оскільки тим самим фактично будь яка форма державної підтримки, що надається для реалізації проєкту на умовах ДПП, є дозволеною відповідно до директив Європейського Союзу та законодавства України про державну допомогу й не потребує додаткового погодження з боку Антимонопольного комітету України.

Законом України «Про державно-приватне партнерство» [37] передбачено широкий перелік форм державної підтримки здійснення ДПП, зокрема:

- надання державних гарантій та місцевих гарантій;
- фінансування за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів та інших джерел згідно із загальнодержавними та місцевими програмами;

- виплата приватному партнеру платежів, передбачених договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства, зокрема плати за експлуатаційну готовність;
- придбання державним партнером певного обсягу товарів (робіт, послуг), що виробляються (виконуються, надаються) приватним партнером за договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства;
- постачання приватному партнеру товарів (робіт, послуг), необхідних для здійснення державно-приватного партнерства;
- будівництво (нового будівництва, реконструкції, реставрації, капітального ремонту, технічного переоснащення) державними, комунальними підприємствами, установами, організаціями та/або господарськими товариствами, 100 відсотків акцій (часток) яких належить державі, Автономній Республіці Крим чи територіальній громаді, об'єктів суміжної інфраструктури (залізничних, автомобільних шляхів, ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій тощо), що не є об'єктами державно-приватного партнерства, але необхідні для виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства.

Зазначені форми державної підтримки, в разі їх застосування, дають змогу сподіватися на залучення приватного бізнесу для реалізації суспільно значимих проєктів в Україні, у тому числі тих, які є критичними задля досягнення національних індикаторів ЦСР. У той же час, механізмів реалізації всіх цих форм державної підтримки та, відповідно, досвіду їх застосування в Україні поки що немає.

Законом передбачено, що механізми державної підтримки ДПП визначаються рішеннями Кабінету Міністрів України чи уповноваженого ним органу виконавчої влади – для об'єктів державної власності та рішеннями органів місцевого самоврядування – для об'єктів комунальної власності. До цього часу таких рішень для реалізації проєктів ДПП схвалено не було.

Слід зазначити, що для розроблення цих механізмів необхідно визначитися з деякими концептуальними питаннями у сфері бюджетного регулювання в Україні.

Перше таке питання стосується надання *державних та місцевих гарантій*.

Надання державної гарантії відповідно до Бюджетного кодексу України [5] передбачає забезпечення державою виконання позичальником (резидентом країни) зобов'язань перед кредитором (повністю або частково). Це дає змогу суттєво зменшити кредитний ризик позичальника, а отже сприяє залученню ним кредитних коштів за зниженими процентними ставками. З іншого боку, якщо отримувач державної гарантії не виконає своїх зобов'язань як позичальник, держава набуває право покрити за рахунок отримувача гарантійного зобов'язання свої збитки незалежно від того, що стало причиною невиконання таких зобов'язань. Для проєктів, що реалізуються на умовах державно-приватного партнерства, такі гарантії не є цікавими.

Державні гарантії, що надаються у випадку ДПП, мають іншу сутність. Відповідно до міжнародного досвіду вони розглядаються як механізм гарантування ризиків приватного партнера (концесіонера) за договором, укладеним в рамках ДПП (концесійним договором), що можуть виникнути в разі невиконання державним партнером (концесієдавцем) своїх зобов'язань за відповідним договором, або у разі матеріалізації ризиків, які відповідно до договору віднесені до сфери відповідальності державного партнера (концесієдавця). Як правило, це ризики, якими не може управляти приватний партнер (концесіонер), але які є під контролем держави.

Це дуже відрізняється від ситуації з звичайними державними гарантіями. У випадку надання державних гарантій, як це передбачено Бюджетним кодексом України, держава майже не впливає на отримувача гарантії щодо виконання ним гарантованих нею зобов'язань. Тому вона надає такі гарантії лише за проєктами, які є стратегічно важливими; ретельно

перевіряє потенційних отримувачів гарантії щодо їх можливостей відповідати за своїми зобов'язаннями; отримує плату за надання таких гарантій та має право, в разі настання гарантійного випадку, покрити за рахунок отримувача гарантійного зобов'язання свої збитки.

В разі надання гарантійних зобов'язань в рамках здійснення ДПП виникає зовсім інша ситуація. У цьому випадку держава має гарантувати приватному партнеру (концесіонеру) виконання державним партнером (концесієдавцем) його зобов'язань, передбачених договором про ДПП (концесійним договором). Виплати приватному партнеру (концесіонеру) або кредиторам за такою гарантією виникають лише за умов невиконання державним партнером (концесієдавцем) зобов'язань, обумовлених договором, укладеним в рамках ДПП, (концесійним договором) або у разі настання ризиків, відповідальність за які відповідно до договору, укладеного в рамках ДПП, (концесійного договору) покладені на державного партнера (концесієдавця).

Гарантійне зобов'язання в рамках здійснення ДПП лише частково покриває обсяг фінансування, залученого приватним партнером (концесіонером) для реалізації відповідного проекту (в частині обумовлених договором ризиків). Ризики, які відповідно до договору покладені на приватного партнера (концесіонера), державою не гарантуються.

Гарантії підлягає лише невиконання державним партнером (концесіонером) своїх зобов'язань за проектом у разі виникнення тих ризиків, відповідальність за які належить державі. Обсяг фінансових зобов'язань за такими ризиками має бути зафіксований у договорі, укладеному в рамках ДПП (концесійному договорі).

Зважаючи на зазначене, форма державної підтримки здійснення ДПП, яка передбачає надання державних та місцевих гарантій, у теперішній час не може бути застосована без внесення змін до Бюджетного кодексу України [5], а отже поки що вона є суто декларативною.

Не є зрозумілим, яким чином може застосовуватися і така форма державної підтримки здійснення ДПП, як *фінансування за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів та інших джерел згідно із загальнодержавними та місцевими програмами*.

Останніми роками процес затвердження нових загальнодержавних програм практично зупинений, отже для того, щоб скористатися цією формою державної підтримки, необхідно вносити зміни до чинних загальнодержавних та місцевих програм. Для цього такі програми мають існувати у сфері реалізації проєкту.

Ще одна проблема застосування цієї форми державної підтримки здійснення ДПП полягає у тому, що строк дії договору ДПП (концесії) може тривати від 5 до 50 років, а загальнодержавні та місцеві програми зазвичай схвалюються на строк не більш 5 років. Отже навіть теоретично державна підтримка у цій формі не може надаватися на весь термін дії договору про ДПП (концесійного договору). Отже, наявність такої форми державної підтримки здійснення ДПП позбавлена сенсу.

Наступна форма державної підтримки, яка передбачає виплату приватному партнеру платежів, передбачених договором про ДПП, зокрема, *плати за експлуатаційну готовність*, є основним фінансовим механізмом, який застосовується для реалізації проєктів у формі неконцесійних ДПП. Саме цей механізм є найбільш важливим для залучення приватного бізнесу для реалізації суспільно значимих, критичних для досягнення ЦСР проєктів, переважна більшість яких не може окупитися за рахунок плати споживачів.

Ця форма державної підтримки може буде реалізована в рамках чинного правового регулювання. Водночас, оскільки така підтримка має надаватися протягом всього строку реалізації проєкту, поки що це можливо забезпечити у випадку, якщо така плата здійснюватиметься за рахунок коштів державних фондів, що формуються у складі спеціального фонду державного бюджету України. Наприклад вже сьогодні у відповідності до Бюджетного кодексу така плата може здійснюватися за рахунок коштів

Дорожнього фонду. У той же час, її застосування вимагатиме внесення змін до порядку використання коштів цього фонду.

Можливим є застосування цієї плати й з використанням спеціальних фондів місцевих бюджетів, повноваження щодо створення яких мають органи місцевого самоврядування.

Для розширення можливостей застосування цього надзвичайно важливого для модернізації суспільно значимої інфраструктури в Україні, а саме, для забезпечення гарантованої виплати плати за експлуатаційну готовність за рахунок загального фонду державного бюджету, необхідно включити до Бюджетного кодексу України [5] право для державного партнера (концесієдавця) брати довгострокові зобов'язання в рамках здійснення ДПП. Подібна норма вже передбачена у Бюджетному кодексі для енергосервісних контрактів, а отже може бути розповсюджена й на проєкти, що реалізуються на умовах ДПП.

Законом України «Про державно-приватне партнерство» [37] також передбачені такі форми державної підтримки, як *«придбання державним партнером певного обсягу товарів (робіт, послуг), що виробляються (виконуються, надаються) приватним партнером за договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства»* та *«постачання приватному партнеру товарів (робіт, послуг), необхідних для здійснення державно-приватного партнерства»*.

Обидві ці форми державної підтримки не передбачають перерахування коштів державного чи місцевого бюджетів приватному партнеру на реалізацію проєкту ДПП. У той же час, підхід до надання такої підтримки має бути майже таким, як у разі встановлення плати за експлуатаційну готовність. Це обумовлено тим, що як придбання державним партнером певного обсягу товарів (робіт, послуг), що виробляються (виконуються, надаються) приватним партнером за договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства», так «постачання приватному партнеру товарів (робіт, послуг), необхідних для здійснення державно-приватного

партнерства» вимагають витрат з державного та/або місцевих бюджетів. Але, на відміну від плати за експлуатаційну готовність, обсяг коштів, передбачених на ці цілі, чітко прив'язується до кількості та вартості товарів (робіт, послуг), які мають купуватися у приватного партнера (концесіонера), або постачатися приватному партнеру (концесіонеру). Отже й у цьому випадку важливим є внесення змін до Бюджетного кодексу України [5] щодо довгострокових зобов'язань в рамках ДПП (концесій).

Ще однією порівняно новою формою державної підтримки здійснення ДПП стало «будівництво (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт, технічне переоснащення) державним партнером або за його дорученням державними або комунальними підприємствами об'єктів суміжної інфраструктури (залізничних, автомобільних шляхів, ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій тощо)». Зазначені об'єкти не є об'єктами ДПП, але їх наявність є необхідною умовою здійснення запропонованого для реалізації проєкту. Наприклад, проєктом передбачено будівництво нової лікарні, але для цього держава (орган місцевого самоврядування) має забезпечення підведення до неї мереж тепло-, газо-, водо- або електропостачання, або інших інженерних комунікацій. Така форма державної підтримки може бути застосована відповідно до Бюджетного кодексу України [5]. Наявність довгострокових зобов'язань тут не критична. Кошти на будівництво таких об'єктів можуть спрямовуватися як з бюджетних фондів, так і за рахунок капітальних видатків бюджету, наприклад, шляхом реалізації державних інвестиційних проєктів.

З проведеного аналізу можна зробити висновок про те, що вже на сьогодні в Україні є можливим використовувати окремі, передбачені Законом України «Про державно-приватне партнерство» форми державної підтримки здійснення ДПП з метою залучення бізнесу для реалізації інфраструктурних проєктів на виконання завдань, що містяться у Національній доповіді «Цілі сталого розвитку: Україна» [28]. Водночас, перелік цих форм може бути

розширено в разі внесення відповідних змін до Бюджетного кодексу України, що дасть змогу підвищити потенціал залучення приватного бізнесу в інфраструктуру задля підвищення якості життя українців.

Слід звернути увагу, що у цьому контексті актуальності набуває завдання запровадження належної оцінки фіскальних ризиків державного партнера за проєктами ДПП, впровадження дієвого моніторингу у цій сфері та системи управління ризиками за проєктами ДПП.

Перший крок у цьому напрямку вже зроблено. У 2019 році до Бюджетного кодексу України [5] включено нову статтю 32-1 «Управління фіскальними ризиками», якою на Міністерство фінансів України покладено повноваження щодо управління фіскальними ризиками шляхом їх виявлення, оцінки, моніторингу та розроблення заходів з їх мінімізації. На виконання цієї статті постановою Кабінету Міністрів України від 24 квітня 2019 р. № 351 затверджено Методику оцінювання фіскальних ризиків [39], якою, зокрема, передбачено підходи до оцінки фіскальних ризиків, пов'язаних з реалізацією проєктів державно-приватного партнерства.

Цією постановою на Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України покладено обов'язок систематизувати інформацію про фіскальні ризики проєктів ДПП та надавати відповідну інформацію Міністерству фінансів України, а також визначено заходи з мінімізації фіскальних ризиків у цій сфері. До таких заходів постановою віднесено [39]:

- проведення аналізу ефективності здійснення ДПП;
- забезпечення ефективного управління ризиками під час виконання договорів ДПП;
- встановлення обмежень на зобов'язання держави у рамках проєктів ДПП;
- забезпечення прозорості та публічності звітності за проєктами ДПП.

Наразі необхідним є удосконалення правового регулювання, яким передбачена оцінка ризиків за проєктами ДПП, розвиток методологічного забезпечення у цій сфері та підвищення інституційної спроможності публічної влади з питань надання державної підтримки здійснення ДПП та оцінки фіскальних ризиків, які виникають у зв'язку з її наданням як на центральному, так і на місцевому рівні. Для розв'язання цих завдань важливо залучати вітчизняних науковців.

На думку Н.В. Оленцевич, «для України ключовими завданнями стає усунення бюрократичних перешкод на шляху реалізації ДПП, розробка механізму доступності та привабливості ДПП на муніципальному рівні, забезпечення прозорості та публічного доступу до конкурсів і тендерів на реалізацію проєктів ДПП, створення центру розвитку ДПП на державному рівні у вигляді особливої інституції, яка б здійснювала координацію дій щодо розвитку різних форм і напрямів державно-приватного партнерства, акумулювала, аналізувала і розповсюджувала досвід реалізації проєктів ДПП на місцях та в національних масштабах» [29, с.141].

Проте, як зазначили І.А. Косач та О.К. Дорошенко, «саме проєкти державно-приватного партнерства дозволяють об'єднати інвестиційну активність держави і приватного капіталу» [44, с.33].

Більш того, розробка та впровадження сучасних механізмів формування партнерських відносин між державою та бізнесом є дієвим інструментом подолання кризових явищ, здатним забезпечувати стимулювання внутрішнього попиту, розв'язання проблем зайнятості та збереження рівня життя населення [54, с.44].

Висновки до розділу 3

1. Важливим кроком, який заклав основу для розвитку механізмів державної фінансової підтримки сталого розвитку в Україні стало схвалення Указу Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до

2030 року», яким було визначено стратегічні орієнтири довгострокового соціально-економічного розвитку країни, що мають враховуватися при формуванні прогностичних і програмних документів та на досягнення яких має бути спрямована державна підтримка. Водночас, незважаючи на наявність цього документу, до сьогодні на урядовому рівні поки що не вживається достатніх заходів щодо адаптації прогностичних та програмних документів до національних завдань досягнення ЦСР. При підготовці останньої програми Кабінету Міністрів України лише декілька міністерств запланували для реалізації заходи, які корелюються з Цілями сталого розвитку та можуть позитивно вплинути на досягнення національних індикаторів ЦСР. Але навіть ці заходи майже не містять чітких та вимірюваних показники їх виконання. Деякі завдання, передбачені національними ЦСР, не враховані жодним міністерством; деякі - дублюються для різних міністерств. Жодного заходу щодо досягнення ЦСР не передбачено програмами Міністерства інфраструктури України та Мінекономрозвитку, незважаючи на те, що останнє є органом, відповідальним за ЦСР. Зазначене свідчить про актуальність удосконалення системи планування та управління сталим розвитком.

2. Зважаючи на кращі практики створення інституційного середовища сталого розвитку та з урахуванням проблем, що існують у цій сфері в Україні, вважається за доцільне рекомендувати здійснення таких заходів: визначити державного уповноваженого з питань ЦСР на рівні не нижче заступника Міністра; розробити методологічні засади врахування національних індикаторів ЦСР при підготовці нових та адаптації існуючих програм стратегічного розвитку; забезпечити підвищення інституційної спроможності органів державної влади та місцевого самоврядування з питань ЦСР.

3. Окрему увагу слід приділити роботі з органами місцевого самоврядування щодо підготовки та реалізації ними місцевих стратегій сталого розвитку. Сьогодні такі стратегії переважно спрямовані на побудову

розумних міст, основною рисою яких є широке впровадження інформаційно-комп'ютерних технологій для надання публічних послуг та організації зворотного зв'язку з громадськістю. При цьому, недостатньо уваги приділяється розвитку інфраструктури в сфері життєзабезпечення, яка безпосередньо впливає на комфорт та якість життя людей. Ці питання або взагалі не відображені у міських стратегіях, або поставлені дуже узагальнено, без визначення конкретних інфраструктурних проєктів, що мають бути реалізовані в рамках таких стратегій, та без оцінки необхідних фінансових ресурсів й механізмів їх залучення. Бракує цим стратегіям й чітких цільових індикаторів, які корелюються з національними індикаторами ЦСР. У той же час, останніми роками в Україні з'явилися міста, які підготували та схвалили стратегії свого розвитку на базі Цілей сталого розвитку, цільові результативні показники яких повністю корелюються з національними індикаторами ЦСР. Застосування цього досвіду для інших міст дало б змогу оцінювати їх готовність до досягнення ЦСР, відслідковувати їх розвиток базуючись на єдиних показниках та забезпечувати державну підтримку у реалізації тих проєктів, які є важливими в контексті досягнення ЦСР. У цьому контексті актуальним вважається виконання таких завдань: забезпечити сприяння з боку держави розповсюдженню досвіду тих міст, які вже розробили та впроваджують стратегії сталого розвитку на базі ЦСР; розробити на цій основі методологічні засади формування стратегій сталого розвитку територій (регіонів, міст, об'єднань територіальних громад); запровадити стимули для підготовки органами місцевого самоврядування нових та адаптації існуючих стратегій до Цілей сталого розвитку; надати сприяння створенню у складі виконавчих органів ОМС спеціальних інституційних одиниць, що опікуватимуться питаннями стратегічного планування розвитку територій на засадах ЦСР; підвищувати їх інституційну спроможність у цій сфері.

4. Важливим питанням у досягненні ЦСР є організація дієвого моніторингу та контролю. Діяльність держави у цій сфері можна вважати

ефективною та такою, що відповідає кращому міжнародному досвіду. Урядом врегульовано питання збору даних для моніторингу реалізації ЦСР, що дало змогу Держкомстату розпочати збір даних для проведення такого моніторингу. За ініціативи Мінекономрозвитку розроблено систему моніторингу реалізації ЦСР в Україні, яка передбачає проведення щорічного моніторингу показників досягнення ЦСР в Україні; підготовку щорічних моніторингових звітів з оцінки прогресу досягнення конкретних однієї-двох ЦСР та тематичних національні доповідей, які розкривають досягнення ЦСР крізь призму окремої суспільної групи або окремої проблематики, спільної для всіх ЦСР, а також моніторингового звіту з оцінки прогресу досягнення всіх 17-ти ЦСР, раз на п'ять років. З застосуванням цієї методології вже розроблено перший Моніторинговий звіт «Цілі сталого розвитку – Україна - 2019». З огляду на міжнародний досвід вважається за необхідне передбачити додаткові заходи задля підвищення ефективності здійснення моніторингу та контролю з питань ЦСР. Зокрема, доцільним було б запровадити звітування Уряду за результатами моніторингу його діяльності щодо досягнення ЦСР у Верховній Раді України. Корисним би також було розширити перелік питань, що підлягають моніторингу, включивши до нього оцінку відповідності державних та міських програм національним ЦСР, а також передбачивши підготовку моніторингових звітів за ЦСР органами місцевого самоврядування. Це надало б додаткові переваги у впровадженні ідеології сталого розвитку у практичну діяльність всіх органів публічної влади, як державної, так і місцевої.

5. Важливим питанням реалізації політики сталого розвитку є формування системи фінансового забезпечення реалізації національної (галузевих, місцевих) стратегій сталого розвитку, у першу чергу, шляхом створення ефективних механізмів фінансування реалізації критичних для досягнення ЦСР інфраструктурних проєктів. У цьому контексті актуальним є розроблення методологічних засад пріоритетезації інфраструктурних проєктів, що фінансуються за рахунок капітальних видатків державного

бюджету та бюджетних фондів у складі державного бюджету, на основі їх відповідності національним індикаторам ЦСР; запровадження сучасних підходів до розгляду проєктів (проєктних пропозицій), що пропонуються для фінансування за рахунок бюджетних коштів; удосконалення на цій основі порядків використання бюджетних коштів, що спрямовуються на розвиток інфраструктури.

6. Проєкти, що фінансуються за рахунок запозичень від міжнародних фінансових організацій, іноземних держав та банків, є пріоритетними для країни та здійснюють позитивний вплив на досягнення Цілей сталого розвитку. Умови їх реалізації є надзвичайно вигідними для фінансування критичної для життєдіяльності людей інфраструктури. У той же час, вибірка коштів за цими проєктами є низькою, що суттєво обмежує наявні можливості країни для забезпечення сталого розвитку. За цих умов актуальним вважається удосконалення інституційних механізмів управління реалізацією проєктів, що фінансуються за рахунок запозичень від міжнародних фінансових організацій, підвищення інституційної спроможності публічної влади у цій сфері та підсилення контролю за використанням відповідних коштів.

7. В країні створено сприятливі умови для залучення фінансових ресурсів для модернізації інфраструктури, критичної для досягнення Цілей сталого розвитку, на умовах державно-приватного партнерства. Законодавство у цій сфері відповідає кращим міжнародним практикам та є сприятливим для залучення бізнесу. У той же час, наявний потенціал не використовується повною мірою внаслідок низької інституційної спроможності публічної влади у цій сфері; неврегульованості окремих питань застосування механізмів державної підтримки здійснення ДПП, відсутності стимулів для приватного бізнесу інвестувати у інфраструктурні проєкти, реалізація яких є важливою з огляду на досягнення національних індикаторів ЦСР.

8. У теперішній час всі агенції ООН працюють над пристосуванням діючих моделей державно-приватного партнерства до Цілей сталого розвитку. Результатом цієї діяльності стало створення під егідою ЄЕК ООН нової моделі державно-приватного партнерства – «Державно-приватні партнерства, спрямовані на людину» (People First PPPs), метою запровадження якої є стимулювання приватного бізнесу інвестувати у проекти, якими передбачено створення (модернізація) критичної для досягнення ЦСР інфраструктури. Зазначена модель запроваджує принципово новий підхід до прийняття рішень у сфері ДПП як публічною владою, так і бізнесом. Оцінка проекту, запропонованого для реалізації за участю приватного бізнесу, перш за все, повинна базуватися на його важливості для забезпечення належної якості життя людей, а не на фінансовій привабливості проекту, як це часто відбувається зараз. Якщо той чи інший проект дійсно важливий для людей та відповідає національній стратегії сталого розвитку, розроблений з урахуванням ЦСР, то публічна влада повинна знайти можливість його реалізувати або за рахунок бюджетних коштів (за наявності), або залучивши для цього приватний бізнес. У останньому випадку проект має бути структурований таким чином, щоб він був привабливий для приватного бізнесу (прибутковим та з прийнятними для бізнесу ризиками), що не є можливим без застосування державної підтримки.

9. При формуванні системи державної фінансової підтримки забезпечення сталого розвитку слід врахувати, що у теперішній час більшість проектів, метою реалізації яких є створення (модернізація) інфраструктури, критичної для досягнення національних Цілей сталого розвитку, не є окупними виключно за рахунок плати споживачів з огляду на низький платоспроможний попит населення. А за користування деякими інфраструктурними об'єктами, що є надзвичайно важливими для суспільства (наприклад, інфекційні лікарні, дороги у сільській місцевості чи депресивних регіонах), взагалі не можливо встановити плату. З огляду на зазначене, залучення до реалізації таких проектів приватного бізнесу на умовах

державно-приватного партнерства потребує надання державної підтримки. Без цього приватний бізнес обмежиться фінансуванням суто комерційно привабливих проєктів та не долучиться до завдань створення критичної для досягнення ЦСР інфраструктури.

10. Законом передбачена можливість надання державної підтримки здійснення ДПП, визначено її форми, що в цілому відповідають кращим міжнародним практикам. У той же час, застосування окремих з них, наприклад, надання державних та місцевих гарантій, потребує внесення змін до Бюджетного кодексу України, а отже є суто декларативним. Деякі форми державної підтримки, наприклад, фінансування за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів та інших джерел згідно із загальнодержавними та місцевими програмами, не корелюються з строками реалізації проєктів, що реалізуються на умовах ДПП, а отже позбавлені сенсу. Ряд передбачених законом форм має обмежені можливості для застосування, які можуть бути суттєво розширені в разі внесення змін до бюджетного законодавства щодо запровадження довгострокових бюджетних зобов'язань в рамках здійснення ДПП, як це вже існує для енергосервісних контрактів.

11. Система державної фінансової підтримки забезпечення сталого розвитку полягає у сукупності створення інституційних засад в сфері стратегічного розвитку на державному і місцевому рівні та забезпечення ефективного використання коштів державного бюджету і приватних інвестицій задля досягнення національних Цілей сталого розвитку, зокрема шляхом удосконалення механізмів державної підтримки здійснення державно-приватного партнерства в частині розвитку бюджетного регулювання надання державних гарантій для проєктів державно-приватного партнерства, запровадження довгострокових бюджетних зобов'язань при застосуванні цього механізму для реалізації суспільно значимих проєктів, а також використання спеціальних бюджетних фондів у складі державного бюджету як джерела виплати плати за експлуатаційну готовність.

12. Державна підтримка здійснення ДПП є важливою умовою для залучення приватного бізнесу до реалізації інфраструктурних проєктів у країнах економік, що розвиваються, та є обов'язковим елементом нової сучасної моделі «Державно-приватні партнерства, спрямовані на людину». Розроблення механізмів державної підтримки здійснення ДПП має відбуватися одночасно з удосконаленням системи оцінки фіскальних ризиків в частині запровадження моніторингу ризиків державних партнерів за проєктами державно-приватного партнерства та управління ними протягом дії відповідних договорів. На інституційному рівні закладено основи для розвитку відповідних механізмів, водночас, правове та методологічне забезпечення у цій сфері потребує подальшого удосконалення з широким залученням до цього процесу науковців.

Результати дослідження розділу опубліковані в наукових працях автора [17, 19-26].

Список використаних джерел до розділу 3

1. Авксентьев М.Ю. Державно-приватне партнерство як сучасний механізм залучення інвестицій в інфраструктурні галузі України: автореферат дис. на здоб. наук. ступеня к.е.н.; за спеціальністю 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / М.Ю. Авксентьев. Київ: Науково-дослідний економічний інститут, 2010. 22 с.
2. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія / Н.М. Бондар. Київ: НТУ, 2014. 336 с.
3. Брайловський І.А. Державно-приватне партнерство: методологія, теорія, механізми розвитку: дис. д-ра екон. наук: 08.00.01. Харківський національний університет імені В.Н.Каразіна. Харків, 2015. 461 с.

4. Буряк В.В. Методичні підходи до формування стратегії сталого розвитку промислового міста. Інноваційна економіка. 2016. 7-8. С. 99-104.
5. Бюджетний кодекс України: Закон України від 08.07.2010 р. №2456-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17> (дата звернення: 19.02.2018).
6. Варнавский В.Г., Клименко А.В., Королев В.А. Государственно-частное партнерство: теория и практика. Москва: ГУ-ВШЭ, 2010. 287 с.
7. Вдовенко Ю.С. Приватно-державне партнерство в автодорожній сфері: монографія / Ю.С. Вдовенко. Чернігів: ЧДТУ, 2009. 198 с.
8. Вінник О.М. Корпоративна форма державно-приватного партнерства: проблеми правового забезпечення на тлі зарубіжного досвіду: монографія. Суми: МакДен, 2012. 204 с.
9. Власюк А. Наскільки «порозумнішала» Вінниця за дев'ять років (Інфографіка). URL: <https://vn.20minut.ua/Groshi/naskilki-porozumnishala-vinnitsya-za-devyat-rokiv-infografika-10924701.html> (дата звернення: 19.02.2020).
10. Вовк С.М. Механізми державного управління системними змінами у сфері охорони здоров'я: дис. на здобуття наук. ступня док. наук з держ. упр.: 25.00.02. Маріуполь, 2019. 492 с.
11. Диба М.І. Проблеми розвитку концесії в Україні. Фінанси України. 2017. №5. С. 53-62.
12. Дробот І.О., Барбір І.М. Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України. Ефективність державного управління: зб. наук. пр. Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2019. С. 98–109.
13. Дубенко П.И. Возможности международных банков развития в реализации проектов ГЧП и развитие трансграничной инфраструктуры. Евразийская Экономическая Интеграция. 2009. №4 (5). С. 70-83.
14. Зеленые города-2. URL: <file:///C:/Users/Марина/Downloads/50440r.pdf> (дата звернення: 17.01.2020).

15. Каталог сервісів та послуг Smart City. URL: <https://drohobych-rada.gov.ua/smart-city/> (дата звернення: 19.02.2020).
16. Ковальчук В.В. Концесія як форма реалізації проектів державно-приватного партнерства: загальна характеристика об'єкта бухгалтерського обліку. Вісник ЖДТУ. 2019. № 1 (87). С. 83-91.
17. Лук'яненко І.Г., Мар'янович М.Е. Роль державно-приватного партнерства в розбудові критичної інфраструктури для досягнення Цілей сталого розвитку в Україні. Бізнес Інформ. 2020. №1. С. 291–297.
18. Мазалова А.О. Публічно-приватне партнерство: місце в системі взаємин держави та бізнесу. Проблеми законності. 2018. Вип. 143. С. 108–117.
19. Мар'янович М.Е. Державні капітальні видатки та державні фонди в системі фінансового забезпечення розвитку інфраструктури України. Ефективна економіка. 2019. № 12. DOI: 10.32702/2307-2105-2019.12.157
20. Мар'янович М.Е. Запровадження пріоритезації інфраструктурних проектів в контексті досягнення Цілей сталого розвитку в Україні. Управління економічними процесами на макро- і мікрорівні: проблеми та перспективи вирішення: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 29–30 квітня 2020 р.). Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2020. С. 21–22.
21. Мар'янович М.Е. Національні індикатори досягнення Цілей сталого розвитку та їх роль у порядку денному ООН до 2030 року. Інноваційна економіка. 2019. № 5-6. С. 133-138.
22. Мар'янович М.Е. Розвиток розумних міст як шлях до сталого розвитку. Національні та світові фінансово-економічні системи в умовах сучасних викликів: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 23 січня 2019 р.). Київ: НаУКМА, 2019. С. 39–40.
23. Мар'янович М.Е. Роль державно-приватного партнерства в досягненні Цілей сталого розвитку до 2030 року. Наукові записки НаУКМА. Серія: Економічні науки. 2017. Том 2. Вип. 1. С. 98-102.

24. Мар'янович М.Е. Роль міжнародних фінансових організацій у розбудові критичної інфраструктури для досягнення Цілей сталого розвитку в Україні. Інвестиції: практика та досвід. 2020. № 2. С. 152–157.

25. Мар'янович М.Е. Становлення системи фінансового забезпечення сталого розвитку в Україні. Scientific Letters of Academic Society of Michal Baludansky. Kosice, Slovakia, 2020. Vol. 8. № 3. P.147-150.

26. Мар'янович М.Е. Фінансове забезпечення досягнення Цілей сталого розвитку. Фінансова політика як складова економічного розвитку: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Київ, 15–16 квітня 2020 р.). Київ: Київ.нац. торг.-екон. ун-т, 2020. С. 19–21.

27. На сесії Львівської міської ради презентували «План заходів «Зеленого міста» для Львова. URL: <https://city-adm.lviv.ua/news/science-and-health/ecology/276127-na-sesii-lvivskoi-miskoi-rady-presentuvaly-plan-zakhodiv-zelenoho-mista-dlia-lvova> (дата звернення: 25.02.2020).

28. Національна доповідь «Цілі сталого розвитку: Україна». 2017. URL: http://www.un.org.ua/images/SDGs_NationalReportUA_Web_1.pdf (дата звернення: 24.06.2019).

29. Оленцевич Н.В., Ковальова О.В. Державно-приватне партнерство у розвинених країнах світу: досвід для України / Н.В. Оленцевич, О.В. Ковальова. Економічний аналіз: зб. наук. пр. Тернопіль: «Економічна думка», 2014. Том 15. № 1. С.134–143.

30. Особливості залучення фінансування Міжнародних Фінансових Організацій. URL: <https://mof.gov.ua/uk/spivrobotnictvo-shhodo-zaluchannja-finansuvannja-mfo> (дата звернення: 25.03.2020).

31. Пащенко Ю.Є., Корінь М.В. Державно-приватне партнерство як механізм фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2015. № 49. С. 74–79.

32. Перспективи розвитку державно-приватного партнерства в галузі житлово-комунального господарства: кол. монографія / І. І. Килимник, Т. А.

Коляда, А. В. Домбровська, А. М. Бровдій. Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018. 139 с.

33. План заходів з її реалізації Стратегії розвитку Харківської області на 2021-2023 роки. URL: <http://strategy.kharkiv.ua/27-02.html> (дата звернення: 25.03.2020).

34. План заходів з реалізації Стратегії розвитку Івано-Франківської області на 2021-2023 роки. URL: <https://orada.if.ua/decision/1381-34/> (дата звернення: 25.03.2020).

35. План заходів з реалізації у 2021-2023 роках Стратегії розвитку Львівської області на період 2021-2027 років. URL: https://loda.gov.ua/upload/users_files/22/upload/Plan%20zahodiv%202021-2023_NEW.pdf (дата звернення: 25.03.2020).

36. План заходів із реалізації у 2021-2023 роках Стратегії розвитку Одеської області на період 2021-2027 років. URL: <https://oda.odessa.gov.ua/en/socialeconomic/strategy21-27> (дата звернення: 25.03.2020).

37. Про державно-приватне партнерство. Закон України від 01.07.2010 р. № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (дата звернення: 12.07.2018).

38. Про державну допомогу суб'єктам господарювання. Закону України від 01.07.2014 р. № 1555-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1555-18#Text> (дата звернення: 19.02.2020).

39. Про затвердження Методики оцінювання фіскальних ризиків. Постанова КМУ від 24.04.2019 р. № 351. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/351-2019-п#Text> (дата звернення: 19.02.2020).

40. Про затвердження Програми діяльності Кабінету Міністрів України. Постанова ВРУ від 04 жовтня 2019 р. № 188-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/849-2019-п#Text> (дата звернення: 19.02.2020).

41. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року. Указ Президента України від 30 вересня 2019 року № 722/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019> (дата звернення: 17.11.2019).

42. Проект концесії у порту Ольвія. URL: <https://mtu.gov.ua/content/proekt-koncesii-u-portu-olviya.html> (дата звернення: 19.02.2020).

43. Проект концесії у порту Херсон. URL: <https://mtu.gov.ua/content/proekt-koncesii-u-portu-herson.html> (дата звернення: 19.02.2020).

44. Публічне управління соціально-економічними системами в умовах транзитивних змін: кол. монографія / за заг. ред. Д.О. Сугоняко. Ніжин: ТПК «Орхідея», 2017. 146 с.

45. Публічно-приватне партнерство у відносинах держави з міжнародними організаціями та транснаціональними компаніями: кол. наук. монографія / за ред. Т. І. Єфименко. ДУ “Ін-т екон. та прогнозув. НАН України”. Київ, 2015. 444 с.

46. Сергій Надал презентував у Києві транспортні інновації, які успішно впроваджуються в Тернополі. URL: <https://ternopilcity.gov.ua/news/33095.html> (дата звернення: 19.02.2020).

47. Сімсон О. Державно-приватне партнерство в інноваційній сфері. Вісник Академії правових наук України. 2011. № 4. С. 222-230.

48. Стратегія розвитку Івано-Франківської області на 2021-2027 роки. URL: <https://new.dfrr.minregion.gov.ua/storage/app/sites/2/uploaded-files/Стратегія%20розвитку%20Івано-Франківської%20області%20на%202021-2027%20роки.pdf> (дата звернення: 25.03.2020).

49. Стратегія розвитку Львівської області на період 2021-2027 років. URL: https://loda.gov.ua/upload/users_files/22/upload/948_Strategija.pdf (дата звернення: 25.03.2020).

50. Стратегія розвитку міста Бурштин до 2030 року. URL: <http://burshtyn-rada.if.gov.ua/vidomosti-pro-misku-radu/strategiya-burshtyna-do-2030-r/> (дата звернення: 19.02.2020).
51. Стратегія розвитку Одеської області на період 2021-2027 роки. URL: <https://oda.odessa.gov.ua/en/socialeconomic/strategy21-27> (дата звернення: 25.03.2020).
52. Стратегія розвитку Харківської області на 2021-2027 роки. URL: <http://strategy.kharkiv.ua/27-02.html> (дата звернення: 25.03.2020).
53. Стратегія сталого розвитку міста Олександрії до 2030 року. URL: http://olexrada.gov.ua/doc/eco/strategy2030_uk.pdf (дата звернення: 19.02.2020).
54. Тофанюк О.В. Організаційно-економічне та бюджетне регулювання регіонального розвитку із застосуванням механізмів державно-приватного партнерства. Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. 2012. №1(17). С. 33-46.
55. Удовицька Є.А. Сутність і роль державно-приватного партнерства в інноваційному розвитку. Економіка і суспільство. 2016. №3 С. 99-102.
56. Україна нарощує темпи вибірки спільних з МФО проектів. URL: <https://mof.gov.ua/uk/news/ukraina-naroshchuie-tempy-vybirky-spilnykh-z-mfo-proektiv> (дата звернення: 25.03.2020).
57. Харків першим в Україні почав проект «Smart City UA». URL: <https://www.city.kharkov.ua/uk/news/-39465.html> (дата звернення: 19.02.2020).
58. Цілі сталого розвитку – Україна. 2019. Моніторинговий звіт. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/menu/st_rozv/publ/SDGs-MonitoringReport_v08_24.09.2019.pdf (дата звернення: 19.02.2020).
59. Чукаєва І.К. Державно-приватне партнерство – сучасний механізм залучення інвестицій до інфраструктурних галузей. Інтернаука. 2017. №2. С. 145–148.

60. Шилепницький П.І. Державно-приватне партнерство у транскордонному співробітництві. Інвестиції: практика та досвід. 2016. № 11. С. 10-15.
61. Marcelo D., Mandri-Perrott C., House S., Schwartz J.Z. An alternative approach to project selection: The Infrastructure Prioritization Framework. URL: <http://pubdocs.worldbank.org/en/844631461874662700/16-04-23-Infrastructure-Prioritization-Framework-Final-Version.pdf> (Last accessed: 17.08.2019).
62. Smart міста: Київ увійшов до 100 найрозумніших міст світу. URL: <https://www.kyivsmartcity.com/news/smart-mista-kiiv-uvijshov-do-100-najrozumnishix-mist-svitu/> (дата звернення: 19.02.2020).
63. What are People-first PPPs? URL: <https://www.unecppp-icoe.org/people-first-ppps/what-are-people-first-ppps/> (Last accessed: 19.02.2020).

ВИСНОВКИ

У результаті проведеного дослідження теоретико-методологічних засад формування системи державного фінансового забезпечення сталого розвитку зроблені наступні висновки:

1. Теоретико-методологічні засади формування системи державної фінансової забезпечення сталого розвитку як нової парадигми суспільного розвитку потребують удосконалення з урахуванням сутності підходів, що запроваджуються ООН в контексті Цілей сталого розвитку. Основними факторами, на яких має базуватися розвиток цієї системи, є визначення державних пріоритетів на довгострокову перспективу у відповідності до Цілей сталого розвитку та завдань, які мають бути вирішені задля досягнення відповідних національних індикаторів; створення інституційного середовища щодо управління сталим розвитком; запровадження моніторингу та контролю у цій сфері; визначення інфраструктури, критичної для досягнення Цілей сталого розвитку, та потенційних фінансових джерел її створення; формування механізмів державної фінансової підтримки сталого розвитку.

2. Аналіз зарубіжного досвіду вирішення комплексних та складних у реалізації питань, що виникають на шляху формування та реалізації стратегій сталого розвитку й системи їх фінансового забезпечення, довів, що основним фактором у цій сфері є адаптація національних систем планування сталого розвитку до Цілей сталого розвитку, співвіднесення цілей державних та місцевих стратегій і планів, а також завдань та цільових показників їх виконання до відповідних національних індикаторів, запровадження моніторингу та контролю щодо Цілей сталого розвитку. Досягти Цілі сталого розвитку можливо за умови створення інфраструктури, яка є критичною для забезпечення належної якості життя, та розвитку системи державної фінансової підтримки реалізації пріоритетних для країн інвестиційних проєктів.

3. Необхідною умовою досягнення Цілей сталого розвитку є наявність розвинутої національної інституційної структури управління сталим розвитком. Позитивною є практика визначення національних уповноважених з питань Цілей сталого розвитку, налагодження статистичних спостережень у цій сфері, запровадження дійової системи моніторингу та контролю, включаючи парламентський контроль за діяльністю урядів щодо досягнення Цілей сталого розвитку, залучення до цього процесу всіх верств суспільства. Важливим є підвищення інституційної спроможності публічної влади з питань планування розвитку на засадах Цілей сталого розвитку та проведення інформаційних заходів з питань сталого розвитку.

4. Реалізація політики сталого розвитку є можливою за умов формування ефективної системи фінансового забезпечення національних, галузевих, місцевих стратегій сталого розвитку та відповідних інфраструктурних планів. Для успішної реалізації пріоритетних для країни проєктів, що включаються до таких планів, необхідно проаналізувати наявні джерела їх фінансування, та здійснити заходи, що забезпечать їх ефективне використання з огляду на досягнення національних Цілей сталого розвитку. З огляду на міжнародний досвід такими заходами можуть стати встановлення критеріїв відбору проєктів, що плануються до фінансування за рахунок коштів державного бюджету або за рахунок запозичень від міжнародних фінансових організацій, залучених під державні гарантії, базуючись на національних Цілях сталого розвитку; застосування апробованих в світі методологій здійснення мультикритеріального аналізу для вибору пріоритетних проєктів з урахуванням зазначених критеріїв; стимулювання спрямування інвестицій приватного бізнесу, що здійснюються з використанням механізму державно-приватного партнерства, у проєкти створення інфраструктури, критичної для досягнення Цілей сталого розвитку; підвищення інституційної спроможності публічної влади в сфері фінансового забезпечення сталого розвитку.

5. В Україні сформовано підґрунтя для забезпечення сталого розвитку відповідно до глобальних Цілей сталого розвитку. Визначено національні цілі сталого розвитку та національні індикатори досягнення Цілей сталого розвитку, більшість з яких підлягають кількісному вимірюванню; закладено підвалини для здійснення моніторингу у цій сфері; визначено завдання щодо приведення стратегій та планів соціально-економічного розвитку країни у відповідність до Цілей сталого розвитку.

У той же час, недостатньо врегульованими лишаються питання визначення цільових показників загальнодержавних, галузевих та міських стратегій, відсутня практика підготовки інфраструктурних планів на виконання цих стратегічних документів. Потребують удосконалення методологічні підходи визначення оптимальних фінансових механізмів реалізації проєктів, що сприятимуть забезпеченню сталого розвитку, зокрема в частині впровадження аналізу пропонованих для фінансування інфраструктурних проєктів на їх відповідність національним індикаторам Цілей сталого розвитку.

6. Для підвищення ефективності державних видатків з огляду на їх вплив на досягнення Цілей сталого розвитку актуальним є розроблення методологічних засад пріоритезації проєктів, що фінансуються за рахунок капітальних видатків державного бюджету та бюджетних програм у складі державного бюджету, на основі їх відповідності національним індикаторам Цілей сталого розвитку; запровадження сучасних підходів до розгляду проєктів, що пропонуються для фінансування за рахунок бюджетних коштів; удосконалення на цій основі порядків використання бюджетних коштів, що спрямовуються на розвиток інфраструктури.

7. Проєкти, що фінансуються за рахунок запозичень від міжнародних фінансових організацій, іноземних держав та банків, є пріоритетними для країни та здійснюють позитивний вплив на досягнення Цілей сталого розвитку. Умови їх реалізації є достатньо вигідними для фінансування критичної для життєдіяльності людей інфраструктури. У той же час, вибірка

коштів за цими проєктами є низькою, що суттєво обмежує наявні можливості країни для забезпечення сталого розвитку. За цих умов актуальним вважається удосконалення інституційних механізмів управління реалізацією проєктів, що фінансуються за рахунок запозичень від міжнародних фінансових організацій, підвищення інституційної спроможності публічної влади у цій сфері та посилення контролю за використанням відповідних коштів.

8. В країні створено сприятливі умови для залучення фінансових ресурсів для модернізації інфраструктури, критичної для досягнення Цілей сталого розвитку на умовах державно-приватного партнерства. Інституційні засади у цій сфері відповідають міжнародним практикам та є сприятливим для залучення бізнесу. У той же час, наявний потенціал не використовується повною мірою внаслідок низької спроможності публічної влади у цій сфері; неврегульованості окремих питань застосування механізмів державної підтримки здійснення державно-приватного партнерства, відсутності стимулів для інвестування у інфраструктурні проєкти, реалізація яких є важливою з огляду на досягнення національних індикаторів Цілей сталого розвитку.

9. При формуванні системи державної фінансової підтримки забезпечення сталого розвитку слід врахувати, що у теперішній час більшість проєктів, метою реалізації яких є створення інфраструктури, критичної для досягнення національних Цілей сталого розвитку, не є окупними за рахунок плати споживачів з огляду на низький платоспроможний попит населення. За користування деякими інфраструктурними об'єктами, що є важливими для суспільства, наприклад, інфекційні лікарні, дороги у сільській місцевості, взагалі не можливо встановити плату. З огляду на зазначене, залучення до реалізації таких проєктів бізнесу на умовах державно-приватного партнерства не є можливим без надання державної підтримки. Без цього бізнес обмежиться фінансуванням комерційно привабливих проєктів та не

долучиться до завдань створення критичної для досягнення Цілей сталого розвитку інфраструктури.

10. Система державної фінансової підтримки забезпечення сталого розвитку полягає у сукупності створення інституційних засад в сфері стратегічного розвитку на державному і місцевому рівні та забезпечення ефективного використання коштів державного бюджету і приватних інвестицій задля досягнення національних Цілей сталого розвитку, зокрема шляхом удосконалення механізмів державної підтримки здійснення державно-приватного партнерства в частині розвитку бюджетного регулювання надання державних гарантій для проєктів державно-приватного партнерства, запровадження довгострокових бюджетних зобов'язань при застосуванні цього механізму для реалізації суспільно значимих проєктів, а також використання спеціальних бюджетних фондів у складі державного бюджету як джерела виплати за експлуатаційну готовність.

11. Розроблення механізмів державної підтримки здійснення державно-приватного партнерства має відбуватися одночасно з удосконаленням системи оцінки фіскальних ризиків в частині запровадження моніторингу ризиків державних партнерів за проєктами державно-приватного партнерства та управління ними протягом дії відповідних договорів. На інституційному рівні закладено основи для розвитку відповідних механізмів, водночас, методологічне забезпечення у цій сфері потребує подальшого удосконалення з використанням наукових методів дослідження.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Таблиця А.1

Індикатори, у розрізі яких здійснюється збір даних для моніторингу реалізації Цілей сталого розвитку

№ п/п	Індикатор	Дезагрегування
Ціль 1. Подолання бідності		
1.	1.1.1. Частка населення, чії середньодушові еквівалентні сукупні витрати є нижчими за фактичний (розрахунковий) прожитковий мінімум, %	Україна; за віком (до 18 років, 18 – 34 роки, 35 – 59 років, понад 60 років); за статтю; за наявністю дітей у домогосподарстві
2.	1.1.2. Частка осіб, добове споживання яких є нижчим за 5,05 долара США за ПКС, %	Україна
3.	1.2.1. Частка бідних, які охоплені державною соціальною підтримкою, в загальній чисельності бідного населення, %	Україна; за віком (до 18 років, 18 – 34 роки, 35 – 59 років, понад 60 років); за статтю; за наявністю дітей у домогосподарстві
4.	1.3.1. Співвідношення рівнів бідності домогосподарств із дітьми та домогосподарств без дітей, рази	Україна; за типом місцевості проживання (міська/сільська); за статтю голови домогосподарства
5.	1.3.2. Частка витрат на харчування в сукупних витратах домогосподарств, %	Україна; за типом місцевості проживання (міська/сільська); за децильними групами
Ціль 2. Подолання голоду, розвиток сільського господарства		
6.	2.1.1. Споживання м'яса в розрахунку на одну особу, кг/рік	Україна; за регіонами
7.	2.1.2. Споживання молока та молочних продуктів у розрахунку на одну особу, кг/рік	Україна; за регіонами
8.	2.1.3. Споживання риби у розрахунку на одну особу, кг/рік	Україна; за регіонами
9.	2.1.4. Споживання овочів у розрахунку на одну особу, кг/рік	Україна; за регіонами
10.	2.1.5. Споживання фруктів у розрахунку на одну особу, кг/рік	Україна; за регіонами

продовження додатку А

11.	2.2.1. Продуктивність праці в сільському господарстві, тис. доларів США на одного зайнятого	Україна
12.	2.2.2. Індекс сільськогосподарської продукції, %	Україна; за видами діяльності сільського господарства (рослинництво, тваринництво); за категоріями виробників (підприємства, домогосподарства)
13.	2.3.1. Індекс виробництва харчових продуктів, %	Україна; за видами економічної діяльності з виробництва харчових продуктів
14.	2.3.2. Частка продукції харчової промисловості та переробки сільськогосподарської сировини в експорті груп 1-24 УКТЗЕД, %	Україна; за окремими групами Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (01-24 УКТЗЕД)
15.	2.3.3. Частка сільськогосподарських угідь під органічним виробництвом, у загальній площі сільськогосподарських угідь, %	Україна
16.	2.4.1. Індекс споживчих цін на продукти харчування, %	Україна; за основними групами продуктів: хліб і хлібопродукти; м'ясо і м'ясопродукти; молоко; риба та продукти з риби; овочі; фрукти; цукор; олія соняшникова; яйця
Ціль 3. Міцне здоров'я і благополуччя		
17.	3.1.1. Кількість випадків материнської смерті, на 100 000 живонароджених	Україна; за типом місцевості проживання (міська/сільська)
18.	3.2.1. Смертність дітей у віці до 5 років, випадків на 1000 живонароджених	Україна; за типом місцевості проживання (міська/сільська)
19.	3.3.1. Кількість хворих з уперше в житті встановленим діагнозом ВІЛ, на 100 000 населення	Україна; за статтю; за регіонами
20.	3.3.2. Кількість хворих з уперше в житті встановленим діагнозом активного туберкульозу, на 100 000 населення	Україна
21.	3.4.1. Кількість смертей чоловіків від цереброваскулярних хвороб у віці 30–59 років, на 100 000 чоловіків відповідного віку	Україна; за регіонами
22.	3.4.2. Кількість смертей жінок від цереброваскулярних хвороб у віці 30 – 59 років, на 100 000 жінок відповідного віку	Україна; за регіонами
23.	3.4.3. Кількість смертей жінок від злоякісного новоутворення молочної залози у віці 30-59 років, на 100 000 жінок відповідного віку	Україна; за регіонами
24.	3.4.4. Кількість смертей жінок від злоякісного новоутворення шийки матки у віці 30-59 років, на 100 000 жінок відповідного віку	Україна; за регіонами
25.	3.5.1. Імовірність померти у 20-64 роки, чоловіки	Україна; за типом місцевості проживання (міська/сільська)

продовження додатку А

26.	3.5.2. Імовірність померти у 20-64 роки, жінки	Україна; за типом місцевості проживання (міська/сільська)
27.	3.6.1. Кількість смертей унаслідок транспортних нещасних випадків, на 100 000 населення	Україна
28.	3.6.2. Кількість травмованих осіб унаслідок дорожньо-транспортних пригод, на 100 000 населення	Україна
29.	3.7.1. Рівень імунізації населення згідно з Календарем профілактичних щеплень до визначених шести вікових груп при профілактиці десяти інфекційних захворювань, %	Україна
30.	3.8.1. Частка осіб, які курять, серед жінок віком 16-29 років, %	Україна; за типом місцевості проживання (міська/сільська)
31.	3.8.2. Частка осіб, які курять, серед чоловіків віком 16-29 років, %	Україна; за типом місцевості проживання (міська/сільська)
32.	3.9.1. Частка витрат населення у загальних видатках на охорону здоров'я, %	Україна
Ціль 4. Якісна освіта		
33.	4.1.1. Частка випускників закладів загальної середньої освіти поточного року, які досягли визначених рівнів навчальних досягнень з української мови	За місцем розташування закладу загальної середньої освіти (селище, село; селище міського типу; місто); за рівнями навчальних досягнень; за статтю
34.	4.1.2. Кількість учнів денних закладів загальної середньої освіти у розрахунку на одного вчителя, на початок навчального року	Україна
35.	4.2.1. Показник охоплення дітей віком 5 років закладами дошкільної освіти та структурними підрозділами юридичних осіб публічного та приватного права, %	Україна; за типом місцевості проживання (міська/сільська)
36.	4.3.1. Відношення кількості вступників до закладів професійної (професійно-технічної) освіти до загальної кількості місць у закладах професійної (професійно-технічної) освіти, що фінансуються з державних та місцевих бюджетів	Україна
37.	4.4.1. Кількість українських міст, що є членами Глобальної мережі міст ЮНЕСКО, що навчаються	Україна
38.	4.4.2. Населення за рівнем освіти та статтю, %	Україна; за віковими групами (15-24, 25-64 роки); за статтю; за рівнями освіти
39.	4.4.3. Витрати на підготовку фахівця	Україна; за рівнями освіти; за джерелами фінансування
40.	4.4.4. Витрати закладів вищої освіти на провадження наукової діяльності	Україна; за джерелами фінансування
41.	4.5.1. Рівень участі населення у формальних та неформальних видах навчання та професійної підготовки, %	Україна; за віковими групами (15-24, 25-64 роки); за статтю

продовження додатку А

42.	4.5.2. Частка населення, яке повідомило, що за останні 12 місяців користувалось послугами Інтернету, %	Україна; за віком; за статтю; за типом місцевості проживання (міська/сільська)
43.	4.6.1. Частка чоловіків серед педагогічних працівників, %	Україна
44.	4.7.1. Частка закладів загальної середньої освіти у сільській місцевості, що мають доступ до мережі Інтернет, %	Україна
45.	4.7.2. Частка закладів загальної середньої освіти у сільській місцевості, в яких комп'ютери використовуються в освітньому процесі, %	Україна
46.	4.7.3. Частка денних закладів загальної середньої освіти, у яких організовано інклюзивне навчання, %	Україна; за типом місцевості проживання (міська/сільська)
Ціль 5. Гендерна рівність		
47.	5.1.1. Кількість нормативно-правових актів, переглянутих або прийнятих з метою забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків та недопущення дискримінації щодо жінок і дівчат, одиниць	Україна; за міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади
48.	5.2.1. Частка жінок і дівчат віком від 15 років, які будь-коли перебували у партнерстві з чоловіком, що піддавалися фізичному, сексуальному або психологічному насильству з боку теперішнього або попереднього інтимного партнера протягом останніх 12 місяців, за формою насильства та віком	Україна
49.	5.2.2. Кількість звернень щодо домашнього насильства, тисяч	Україна
50.	5.2.3. Кількість створених спеціалізованих служб підтримки постраждалих від домашнього насильства осіб	Україна
51.	5.2.4. Кількість дітей, постраждалих від жорстокого поводження	Україна
52.	5.2.5. Кількість осіб, які пройшли програми для кривдників	Україна
53.	5.2.6. Кількість спеціалістів, які пройшли навчання з питань запобігання та протидії домашньому насильству	Україна
54.	5.2.7. Кількість спеціалістів, які пройшли навчання з питань запобігання та протидії дискримінації стосовно жінок	Україна
55.	5.2.8. Кількість наданих соціальних послуг відповідно до потреб осіб, які звернулися щодо домашнього насильства	Україна
56.	5.2.9. Кількість проведених інформаційних кампаній щодо протидії домашньому насильству	Україна
57.	5.2.10. Кількість осіб, які були охоплені інформаційними кампаніями щодо протидії домашньому насильству	Україна
58.	5.2.11. Відсоток зростання нульової толерантності до усіх проявів насильства серед населення України	Україна
59.	5.2.12. Відсоток фінансової забезпеченості регіональних програм щодо протидії домашньому насильству, за рахунок відповідних місцевих бюджетів	Україна

продовження додатку А

60.	5.3.1. Співвідношення тривалості неоплачуваної домашньої роботи (ведення господарства, догляд за дітьми та іншими родичами тощо) жінок та чоловіків, %	Україна; за статтю; за типом місцевості проживання (міська/сільська)
61.	5.4.1. Частка жінок серед депутатів Верховної Ради України, %	Україна
62.	5.4.2. Частка жінок серед депутатів обласних рад та місцевих рад міст обласного значення, %	Україна
63.	5.4.3. Частка жінок на державній службі у розрізі категорій посад "А", "Б", "В"	Україна
64.	5.5.1. Коефіцієнт народжуваності у віці до 20 років, на 1000 жінок віком 15-19 років	Україна; за віком (15, 16, 17, 18, 19 років); за регіонами (для віку 15-19 років)
65.	5.6.1. Співвідношення середньої заробітної плати жінок і чоловіків, %	Україна; за видами економічної діяльності
66.	5.6.2. Рівень зайнятості жінок віком 25-44 роки, які мають дітей віком 3-5 років, %	Україна
Ціль 6. Чиста вода та належні санітарні умови		
67.	6.1.1. Безпечність та якість питної води за мікробіологічними показниками (по % нестандартних проб)	Україна; за типом місцевості проживання (міська/сільська); за типом водопостачання (централізоване/ децентралізоване)
68.	6.1.2. Безпечність та якість питної води за радіаційними показниками (по % нестандартних проб)	Україна; за типом місцевості проживання (міська/сільська); за типом водопостачання (централізоване/ децентралізоване)
69.	6.1.3. Безпечність та якість питної води за органолептичними, фізико-хімічними та санітарно-токсикологічними показниками (по % нестандартних проб)	Україна; за типом місцевості проживання (міська/сільська); за типом водопостачання (централізоване/ децентралізоване)
70.	6.1.4. Частка сільського населення, яке має доступ до централізованого водопостачання, %	Україна
71.	6.1.5. Частка міського населення, яке має доступ до централізованого водопостачання, %	Україна
72.	6.2.1. Частка сільського населення, яке має доступ до централізованих систем водовідведення, %	Україна
73.	6.2.2. Частка міського населення, яке має доступ до централізованих систем водовідведення, %	Україна
74.	6.3.1. Обсяги скидів забруднених (забруднених без очистки та недостатньо очищених) стічних вод у водні об'єкти, млн. куб. м	Україна; за видами економічної діяльності (промисловість, комунальний сектор, енергетика, транспорт, послуги)
75.	6.3.2. Частка скидів забруднених (забруднених без очистки та недостатньо очищених) стічних вод у водні об'єкти у загальному обсязі скидів, %	Україна; за видами економічної діяльності (промисловість, комунальний сектор, енергетика, транспорт, послуги)
76.	6.4.1. Водоемність ВВП, куб. м використаної води на 1000 грн ВВП (у фактичних цінах)	Україна
77.	6.4.2. Поточна водоемність ВВП, % до рівня 2015 року	Україна

продовження додатку А

78.	6.5.1. Кількість річкових басейнів, для яких затверджено плани управління, одиниць	Україна
Ціль 7. Доступна та чиста енергія		
79.	7.1.1. Виробництво електроенергії, млрд. кВт·год	Україна; за типами електростанцій (ТЕС, ГЕС+ГАЕС, АЕС, ВЕС+СЕС)
80.	7.1.2. Технологічні витрати електричної енергії в розподільчих електромережах, %	Україна
81.	7.1.3. Втрати тепла в тепломережах, %	Україна
82.	7.2.1. Максимальна частка імпорту первинних енергоресурсів (крім ядерного палива) з однієї країни (компанії) в загальному обсязі їхнього постачання (імпорту), %	Україна; за видами первинних енергоресурсів (газ, нафта, вугілля)
83.	7.2.2. Частка одного постачальника на ринку ядерного палива, %	Україна
84.	7.3.1. Частка енергії, виробленої з відновлюваних джерел, у загальному кінцевому споживанні енергії, %	Україна
85.	7.4.1. Енергоємність ВВП (витрати первинної енергії на одиницю ВВП), кг н. е. на міжнародний долар за ПКС 2011	Україна
Ціль 8. Гідна праця та економічне зростання		
86.	8.1.1. Індекс фізичного обсягу ВВП, %	Україна
87.	8.1.2. Частка валового нагромадження основного капіталу у ВВП, %	Україна
88.	8.1.3. Частка експорту товарів з використанням у виробництві технологій високого та середньовисокого рівня в загальному обсязі експорту товарів, % (групи "Продукція хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості", "Полімерні матеріали, пластмаси та вироби з них", "Машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання", "Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби", 90-та підгрупа групи "Прилади та апарати оптичні, фотографічні" (згідно з УКТЗЕД))	Україна; за кодами УКТЗЕД
89.	8.1.4. Місце України у рейтингу за Глобальним інноваційним індексом	Україна
90.	8.2.1. Коефіцієнт віддачі основних засобів	Україна
91.	8.2.2. Індекс продуктивності праці, %	Україна; за видами економічної діяльності
92.	8.3.1. Рівень зайнятості населення віком 20-64 роки, %	Україна; за статтю; за типом місцевості проживання (сільська/міська)
93.	8.4.1. Частка молоді, яка не працює, не навчається і не набуває професійних навичок, у загальній чисельності осіб віком 15–24 роки, %	Україна; за статтю
94.	8.5.1. Кількість потерпілих від нещасних випадків на виробництві, які призвели до втрати працездатності на 1 робочий день чи більше, % до рівня 2015 року	Україна; за регіонами
95.	8.5.2. Кількість загиблих від нещасних випадків на виробництві, % до рівня 2015 року	Україна; за регіонами

продовження додатку А

96.	8.5.3. Частка працівників, зайнятих на роботах зі шкідливими умовами праці, у загальнообліковій кількості штатних працівників, %	Україна; за видами економічної діяльності
97.	8.6.1. Кількість зайнятих працівників у суб'єктів середнього та малого підприємництва, млн. осіб	Україна; за видами економічної діяльності
98.	8.6.2. Частка доданої вартості за витратами виробництва суб'єктів середнього та малого підприємництва, у % до загальної суми доданої вартості за витратами виробництва	Україна; за видами економічної діяльності
99.	8.6.3. Місце України у рейтингу легкості ведення бізнесу Doing Business	Україна
Ціль 9. Промисловість, інновації та інфраструктура		
100.	9.1.1. Частка сільського населення, яке проживає на відстані понад 3 км від дороги з твердим покриттям, %	Україна; за регіонами
101.	9.1.2. Обсяг перевезених вантажів, млн. тон	Україна; за видами транспорту
102.	9.1.3. Кількість перевезених пасажирів, млн. осіб	Україна; за видами транспорту
103.	9.1.4. Ступінь зносу основних засобів за ВЕД "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність", %	Україна; за видами економічної діяльності (на рівні розділу КВЕД-2010)
104.	9.2.1. Частка електротранспорту у внутрішньому сполученні, %	Україна
105.	9.3.1. Частка доріг загального користування державного значення з твердим покриттям, що відповідають нормативним вимогам, %	Україна
106.	9.3.2. Частка об'єктів громадського та цивільного призначення, благоустрою, облаштованих з урахуванням потреб осіб з інвалідністю, %	Україна; за видами об'єктів
107.	9.4.1. Частка доданої вартості за витратами виробництва підприємств, які належать до високотехнологічного сектору переробної промисловості (зокрема, з виробництва фармацевтичних продуктів і препаратів; комп'ютерів, електронної та оптичної продукції; повітряних і космічних літальних апаратів, супутнього устаткування відповідно до КВЕД), у загальній доданій вартості за витратами виробництва, %	Україна
108.	9.4.2. Частка доданої вартості за витратами виробництва підприємств, які належать до середньо та високо технологічного сектору переробної промисловості (зокрема, виробництва хімічної продукції; електричного устаткування; машин та устаткування; автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів; інших транспортних засобів відповідно до КВЕД) у загальній доданій вартості за витратами виробництва, %	Україна

продовження додатку А

109.	9.4.3. Частка працівників, зайнятих на підприємствах, які належать до високо- та середньо- високотехнологічних секторів переробної промисловості (зокрема, з виробництва фармацевтичних продуктів і препаратів; хімічної продукції; машинобудування; комп'ютерів, електронної та оптичної продукції; повітряних і космічних літальних апаратів, супутнього устаткування відповідно до КВЕД), у загальній кількості зайнятих працівників у промисловості, %	Україна
110.	9.5.1. Частка витрат на виконання наукових досліджень і розробок у ВВП, %	Україна
111.	9.5.2. Частка реалізованої інноваційної продукції в обсязі промислової, %	Україна; за видами економічної діяльності
112.	9.6.1. Рівень охоплення населення інтернет-послугами, абонентів на 100 жителів	Україна; за регіонами; за типом місцевості проживання (міська/сільська)
113.	9.7.1. Питома вага дослідників віком до 40 років у загальній кількості дослідників	Україна; за регіонами
Ціль 10. Скорочення нерівності		
114.	10.1.1. Співвідношення темпів зростання середньодушових загальних доходів 40% найменш забезпечених та всього населення, %	Україна; за типом місцевості проживання (міська/сільська)
115.	10.1.2. Частка загальних доходів 40% найменш забезпечених у всіх загальних доходах населення, %	Україна; за типом місцевості проживання (міська/сільська)
116.	10.2.1. Частка осіб, які повідомили про те, що в останні 12 місяців особисто стикнулися з дискримінацією за ознакою статі серед загальної кількості звернень до експертних рад з питань дискримінації за ознакою статі, %	Україна
117.	10.3.1. Частка сільських домогосподарств, які потерпали від позбавлення через незабезпеченість населеного пункту своєчасними послугами швидкої медичної допомоги, %	Україна
118.	10.3.2. Частка сільських домогосподарств, які потерпали від позбавлення через відсутність поблизу житла медичної установи, %	Україна
119.	10.3.3. Частка сільських домогосподарств, які потерпали від позбавлення через відсутність регулярного щоденного транспортного сполучення з іншим населеним пунктом з розвинутою інфраструктурою, %	Україна
120.	10.4.1. Співвідношення середньомісячної заробітної плати (доходів) десятої та першої децильних груп працівників (децильний коефіцієнт), рази	Україна; за регіонами
121.	10.5.1. Співвідношення середнього розміру пенсії та середньої заробітної плати в економіці (за наявності 35 років страхового стажу), %	Україна

продовження додатку А

Ціль 11. Сталий розвиток міст і громад		
122	11.1.1. Коефіцієнт платоспроможності позичальника, РПІ (співвідношення щомісячних витрат позичальника та членів його родини на обслуговування боргу за пільговим іпотечним кредитом, отриманим за рахунок коштів державного або місцевого бюджету та сукупного обсягу щомісячних доходів)	Україна
123	11.1.2. Охоплення територіальних одиниць України (регіонів), програмами з забезпечення доступним житлом різних категорій громадян, %	Україна
124	11.2.1. Частина регіонів, що затвердили і впроваджують регіональні стратегії розвитку та плани заходів з їх реалізації, розроблені за участю громадськості, %	Україна; за типом документа: регіональна стратегія; регіональна стратегія та план заходів з її реалізації (перший етап); регіональна стратегія та план заходів з її реалізації (другий етап)
125	11.3.1. Кількість об'єктів культурної та природної спадщини, які включені до Списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, одиниць	Україна; за типом спадщини (культурна/ природна)
126	11.3.2. Кількість пам'яток національного значення, включених до Державного реєстру нерухомих пам'яток України, одиниць	Україна
127	11.3.3. Площа природно-заповідного фонду загальнодержавного значення, % території країни	Україна
128	11.4.1. Рівень впровадження (створення, модернізації, вдосконалення) місцевих автоматизованих систем централізованого оповіщення населення, %	Україна
129	11.5.1. Обсяг викидів у атмосферне повітря забруднюючих речовин стаціонарними джерелами викидів, % до рівня 2015 року	Україна
130	11.5.2. Кількість міст, у яких середньорічні концентрації основних забруднюючих речовин в атмосферному повітрі перевищують середньодобові гранично допустимі концентрації, одиниць	Україна; за видами основних забруднюючих речовин
131	11.6.1. Кількість зайнятих працівників у суб'єктах господарювання туристичної діяльності (код за КВЕД-2010 – 55.1, 55.2, 55.3, 79.11, 79.12), осіб	Україна
Ціль 12. Відповідальне споживання та виробництво		
132	12.1.1. Ресурсоемність ВВП (співвідношення спожитих фізичних обсягів природних ресурсів, утворених відходів та викидів забруднюючих речовин до обсягу ВВП), % до рівня 2015 року	Україна
133	12.2.1. Частина післязбиральних втрат у загальному виробництві зернових культур, %	Україна
134	12.2.2. Частина післязбиральних втрат у загальному виробництві овочів та баштанних культур, %	Україна

продовження додатку А

135	12.3.1. Частка підприємств, у яких запроваджено системи управління хімічними речовинами згідно з міжнародними стандартами, у загальній сукупності підприємств, що використовують небезпечні хімічні речовини, %	Україна
136	12.4.1. Обсяг утворених відходів усіх видів економічної діяльності на одиницю ВВП, кг на 1000 дол. США за ПКС 2011 року	Україна
137	12.4.2. Частка спалених та утилізованих відходів у загальному обсязі утворених відходів, %	Україна
Ціль 13. Пом'якшення наслідків зміни клімату		
138	13.1.1. Обсяг викидів парникових газів, % до рівня 1990 року	Україна; за основними типами джерел, зокрема автомобільного транспорту
Ціль 14. Збереження морських ресурсів		
139	14.1.1. Частка скидів забруднених стічних вод у загальному обсязі скидів до морського середовища, %	Україна
140	14.2.1. Площа територій та об'єктів природно-заповідного фонду приморських областей, % від території приморських областей	Україна
141	14.2.2. Площа територій та об'єктів природно-заповідного фонду в акваторії Чорного та Азовського морів, тис. га	Україна
142	14.3.1. Обсяги добування водних біоресурсів у виключній (морській) економічній зоні України, тис. тон	Україна
Ціль 15. Захист та відновлення екосистем суші		
143	15.1.1. Площа територій та об'єктів природно-заповідного фонду, тис. га	Україна
144	15.1.2. Частка площі територій та об'єктів природно-заповідного фонду в загальній території країни, %	Україна
145	15.1.3. Частка площі територій національної екологічної мережі у загальній території країни, %	Україна
146	15.2.1. Лісистість території країни, %	Україна
147	15.2.2. Запаси деревини в лісах, млн. куб. м	Україна
148	15.3.1. Встановлення та реалізація добровільного національного завдання щодо досягнення нейтрального рівня деградації земель за напрямом: “Підтримання вмісту органічної речовини (гумусу) у ґрунтах” (вміст органічного вуглецю (гумусу) у ґрунтах сільськогосподарських угідь (%)) (додатково можуть використовуватися дані з міжнародних джерел та організацій)	Україна; за зонами: Полісся, Лісостеп, Степ
149	15.3.2. Площа орних земель (ріллі), тис. га	Україна
150	15.3.3. Частка площі орних земель (ріллі) у загальній території країни, %	Україна
151	15.3.4. Площа земель, зайнятих під органічним виробництвом, тис. га	Україна
152	15.3.5. Площа сільськогосподарських угідь екстенсивного використання (сіножатей, пасовищ), тис. га	Україна
153	15.3.6. Частка площі сільськогосподарських угідь екстенсивного використання (сіножатей, пасовищ), у загальній території країни, %	Україна

продовження додатку А

154.	15.4.1. Площа територій природно-заповідного фонду в гірських регіонах, тис. га	Україна
155.	15.4.2. Частка територій природно-заповідного фонду в гірських регіонах у загальній території країни, %	Україна
Ціль 16. Мир, справедливість та сильні інститути		
156.	16.1.1. Кількість облікованих за останні 12 місяців кримінальних правопорушень за ст. 115 – 118, 121 КК України (очевидні умисні вбивства, умисні тяжкі тілесні ушкодження) в розрахунку на 100 000 осіб	Україна
157.	16.1.2. Чисельність потерпілих від кримінальних правопорушень, пов'язаних з фізичним насильством (умисні вбивства (та замах на них), зґвалтування (та замах на них), тяжкі тілесні ушкодження), облікованих за останні 12 місяців, у розрахунку на 100 000 осіб	Україна; за статтю; за віком (стосовно дітей, зокрема неповнолітніх та малолітніх (до 14 років) та повнолітніх)
158.	16.1.3. Чисельність потерпілих за останні 12 місяців від зґвалтувань, осіб	Україна
159.	16.2.1. Чисельність потерпілих у кримінальних правопорушеннях щодо торгівлі людьми або інших незаконних угод щодо передачі людини, облікованих за останні 12 місяців, осіб	Україна
160.	16.2.2. Кількість спеціалістів, які пройшли навчання з питань протидії торгівлі людьми	Україна
161.	16.2.3. Кількість наданих соціальних послуг відповідно до потреб осіб, які звернулися щодо торгівлі людьми	Україна
162.	16.2.4. Кількість проведених інформаційних кампаній щодо протидії торгівлі людьми	Україна
163.	16.2.5. Кількість осіб, які були охоплені інформаційними кампаніями щодо протидії торгівлі людьми	Україна
164.	16.2.6. Відсоток фінансової забезпеченості регіональних програм щодо протидії торгівлі людьми, за рахунок відповідних місцевих бюджетів	Україна
165.	16.2.7. Кількість осіб, яким встановлено статус особи, яка постраждала від торгівлі людьми, осіб	Україна
166.	16.3.1. Рівень довіри громадян до суду, %	Україна
167.	16.3.2. Кількість осіб, які звертаються за безоплатною правовою допомогою, осіб	Україна; за статтю; за віком
168.	16.4.1. Частка ризиків з високим рівнем у загальній сукупності національних ризиків у системі запобігання та протидії легалізації доходів, одержаних злочинним шляхом, фінансуванню тероризму та розповсюдженню зброї масового знищення, %	Україна
169.	16.5.1. Кількість вилученої зброї (кримінальні провадження, у яких закінчено досудове розслідування, за останні 12 місяців, одиниць)	Україна; за видами правопорушень
170.	16.5.2. Кількість вилучених боєприпасів (кримінальні провадження, у яких закінчено досудове розслідування, за останні 12 місяців, одиниць)	Україна; за видами боєприпасів (гранати, міни, саморобні вибухові пристрої); за регіонами

продовження додатку А

171.	16.5.3. Кількість кримінальних правопорушень, пов'язаних із незаконним обігом зброї, облікованих за останні 12 місяців, одиниць	Україна; за видами правопорушень
172.	16.6.1. Показник сприйняття рівня корупції в державному секторі з боку ділових кіл та експертів	Україна
173.	16.7.1. Місце України у рейтингу Global Competitiveness Report за субіндексом "Інституції (державні та суспільні установи)"	Україна
174.	16.8.1. Частка населення, задоволеного досвідом користування інфраструктурними об'єктами та рівнем надання соціальних послуг у ключових сферах, у Донецькій та Луганській областях, %	Україна; за віком; за статтю
175.	16.8.2. Частка населення, задоволеного рівнем надання послуг у сфері адміністративного управління, у Донецькій та Луганській областях, %	Україна; за статтю; за віком; за типом місцевості проживання (міська/сільська)
176.	16.8.3. Кількість громад на територіях Донецької та Луганської областей, у яких впроваджено заходи щодо протимінної діяльності, одиниць	Донецька та Луганська області
177.	16.8.4. Площа розмінування територій Донецької та Луганської областей, га	Донецька та Луганська області
178.	16.8.5. Кількість випадків виявлення вибухонебезпечних предметів (оперативна складова), одиниць	Донецька та Луганська області
179.	16.9.1. Індекс соціальної єдності та примирення	Україна; за регіонами; за статтю; за віком
Ціль 17. Партнерство заради сталого розвитку		
180.	17.1.1. Співвідношення обсягу приватних грошових переказів із-за кордону із ВВП, %	Україна
181.	17.1.2. Чистий притік прямих іноземних інвестицій (за даними платіжного балансу), млн. дол. США	Україна
182.	17.2.1. Відношення валового зовнішнього боргу до експорту товарів та послуг у річному вимірі, %	Україна
183.	17.3.1. Кількість проєктів публічно-приватного партнерства	Україна; за регіонами

ДОДАТОК Б

Таблиця Б.1

Звіт про використання коштів державного фонду регіонального розвитку, за 2018 рік

Періодичність: річна

Одиниця виміру: грн коп.

Назва регіону	Загальний фонд				Спеціальний фонд		Разом	
	план на 2018 рік з урахуванням внесених змін	план на січень-грудень з урахуванням внесених змін	направлено відкритих асигнувань за січень-грудень	виконано за 2018 рік	план на 2018 рік з урахуванням внесених змін	виконано за 2018 рік	план на 2018 рік з урахуванням внесених змін	виконано за 2018 рік
1	2	3	4	5	6	7	8	9
АР Крим								
Вінницька обл.	119 107 693,00	119 107 693,00	119 107 693,00	116 637 062,25	59 553 846,00	3 452 772,00	178 661 539,00	120 089 834,25
Волинська обл.	128 057 808,00	128 057 808,00	128 057 808,00	117 321 578,32	64 028 904,00	3 574 185,24	192 086 712,00	120 895 763,56
Дніпропетровська обл.	244 106 857,00	244 106 857,00	244 106 857,00	227 454 114,77	122 053 429,00	20 255 994,00	366 160 286,00	247 710 108,77
Донецька обл.	518 446 832,00	518 446 832,00	518 446 832,00	377 403 880,27	259 223 416,00	50 716 190,61	777 670 248,00	428 120 070,88
Житомирська обл.	152 040 025,00	152 040 025,00	152 040 025,00	149 974 933,63	76 020 013,00	941 375,00	228 060 038,00	150 916 308,63
Закарпатська обл.	154 989 197,00	154 989 197,00	154 989 197,00	151 066 539,73	76 400 108,00	2 928 385,98	231 389 305,00	153 994 925,71
Запорізька обл.	130 203 500,00	130 203 500,00	130 203 500,00	112 825 423,16	65 101 750,00	26 030 679,08	195 305 250,00	138 856 102,24
Івано-Франківська обл.	169 850 380,00	169 850 380,00	169 850 380,00	149 690 839,64	84 925 190,00	10 116 204,00	254 775 570,00	159 807 043,64

продовження додатку Б

Київська обл.	131 844 344,00	131 844 344,00	131 844 344,00	130 618 560,89	65 922 172,00	19 018 238,82	197 766 516,00	149 636 799,71
Кіровоградська обл.	72 337 741,00	72 337 741,00	72 337 741,00	71 560 765,00	36 168 871,00		108 506 612,00	71 560 765,00
Луганська обл.	267 547 741,00	267 547 741,00	267 547 741,00	226 067 808,77	133 773 870,00	29 621 432,51	401 321 611,00	255 689 241,28
Львівська обл.	190 895 923,00	190 895 923,00	190 895 923,00	182 354 877,25	95 447 961,00	6 146 553,94	286 343 884,00	188 501 431,19
Миколаївська обл.	86 158 635,00	86 158 635,00	86 158 635,00	52 799 395,97	43 079 318,00	22 339 058,73	129 237 953,00	75 138 454,70
Одеська обл.	179 657 968,00	179 657 968,00	179 657 968,00	156 153 598,75	89 828 984,00	2 080 222,00	269 486 952,00	158 233 820,75
Полтавська обл.	106 850 046,00	106 850 046,00	106 850 046,00	105 102 252,02	53 425 023,00	2 253 047,09	160 275 069,00	107 355 299,11
Рівненська обл.	143 101 951,00	143 101 951,00	143 101 951,00	142 841 773,63	71 550 976,00	1 694 003,00	214 652 927,00	144 535 776,63
Сумська обл.	82 715 722,00	82 715 722,00	82 715 722,00	49 955 727,59	41 357 861,00	19 103 355,81	124 073 583,00	69 059 083,40
Тернопільська обл.	129 834 434,00	129 834 434,00	129 834 434,00	116 336 464,42	64 917 216,00	3 277 816,65	194 751 650,00	119 614 281,07
Харківська обл.	203 469 160,00	203 469 160,00	203 469 160,00	201 268 182,51	101 734 580,00	1 223 400,85	305 203 740,00	202 491 583,36
Херсонська обл.	129 267 564,00	129 267 564,00	129 267 564,00	114 522 071,27	64 633 782,00	10 528 097,92	193 901 346,00	125 050 169,19
Хмельницька обл.	157 338 975,00	157 338 975,00	157 338 975,00	156 251 557,22	78 669 488,00	972 770,37	236 008 463,00	157 224 327,59
Черкаська обл.	92 232 900,00	92 232 900,00	92 232 900,00	86 418 080,29	44 579 764,00	2 019 200,00	136 812 664,00	88 437 280,29
Чернівецька обл.	111 727 399,00	111 727 399,00	111 727 399,00	109 421 516,01	55 863 699,00	230 236,00	167 591 098,00	109 651 752,01
Чернігівська обл.	77 164 727,00	77 164 727,00	77 164 727,00	59 843 167,87	38 582 363,00		115 747 090,00	59 843 167,87
м. Київ	221 052 478,00	221 052 478,00	221 052 478,00	184 573 288,55	100 995 397,00	11 559 531,80	322 047 875,00	196 132 820,35
м. Севастополь								
Центральний рівень (ДКСУ)					12 162 019,00		12 162 019,00	
Усього	4 000 000 000,00	4 000 000 000,00	4 000 000 000,00	3 548 463 459,78	2 000 000 000,00	250 082 751,40	6 000 000 000,00	3 798 546 211,18

Таблиця Б.2

Звіт про використання коштів державного фонду регіонального розвитку, за 2019 рік

Періодичність: річна

Одиниця виміру: грн, коп.

Назва регіону	Загальний фонд				Спеціальний фонд		Разом	
	план на 2019 рік з урахуванням внесених змін	план на січень-грудень з урахуванням внесених змін	направлено відкритих асигнувань за січень-грудень	виконано за 2019 рік	план на 2019 рік з урахуванням внесених змін	виконано за 2019 рік	план на 2019 рік з урахуванням внесених змін	виконано за 2019 рік
1	2	3	4	5	6	7	8	9
АР Крим								
Вінницька обл.	184 791 240,00	184 791 240,00	184 791 240,00	165 123 470,29	27 711 277,00	22 718 759,95	212 502 517,00	187 842 230,24
Волинська обл.	189 510 008,00	189 510 008,00	189 510 008,00	151 802 333,56	30 714 750,00	24 004 485,33	220 224 758,00	175 806 818,89
Дніпропетровська обл.	379 644 417,00	379 644 417,00	379 644 417,00	279 874 709,85	56 931 440,00	34 296 839,38	436 575 857,00	314 171 549,23
Донецька обл.	674 655 994,00	674 655 994,00	674 655 994,00	485 368 248,97	79 939 300,00	33 818 913,64	754 595 294,00	519 187 162,61
Житомирська обл.	223 580 448,00	223 580 448,00	223 580 448,00	180 228 222,88	36 236 702,00	33 881 316,00	259 817 150,00	214 109 538,88
Закарпатська обл.	229 905 976,00	229 905 976,00	229 905 976,00	201 726 831,85	37 261 908,00	32 424 198,85	267 167 884,00	234 151 030,70
Запорізька обл.	202 010 269,00	202 010 269,00	202 010 269,00	122 708 535,58	30 293 441,00	26 669 437,83	232 303 710,00	149 377 973,41
Івано-Франківська обл.	251 291 528,00	251 291 528,00	251 291 528,00	236 671 198,25	40 727 963,00	38 954 673,52	292 019 491,00	275 625 871,77

продовження додатку Б

Київська обл.	204 835 744,00	204 835 744,00	204 835 744,00	130 830 647,41	30 717 274,00	21 497 966,15	235 553 018,00	152 328 613,56
Кіровоградська обл.	112 029 779,00	112 029 779,00	112 029 779,00	103 326 875,12	16 799 975,00	12 208 754,34	128 829 754,00	115 535 629,46
Луганська обл.	390 152 333,00	390 152 333,00	390 152 333,00	335 085 489,34	63 598 869,00	36 214 250,33	453 751 202,00	371 299 739,67
Львівська обл.	298 308 608,00	298 308 608,00	298 308 608,00	283 698 076,22	44 734 330,00	42 768 957,80	343 042 938,00	326 467 034,02
Миколаївська обл.	132 515 778,00	132 515 778,00	132 515 778,00	95 658 426,09	21 477 436,00	8 918 895,07	153 993 214,00	104 577 321,16
Одеська обл.	281 369 247,00	281 369 247,00	281 369 247,00	166 671 560,47	42 194 105,00	22 179 387,05	323 563 352,00	188 850 947,52
Полтавська обл.	165 821 383,00	165 821 383,00	165 821 383,00	85 293 553,96	24 866 559,00	21 927 907,48	190 687 942,00	107 221 461,44
Рівненська обл.	214 047 586,00	214 047 586,00	214 047 586,00	203 596 135,10	32 098 556,00	32 098 556,00	246 146 142,00	235 694 691,10
Сумська обл.	198 147 765,00	198 147 765,00	198 147 765,00	141 125 790,70	32 114 710,00	26 164 116,32	230 262 475,00	167 289 907,02
Тернопільська обл.	191 446 436,00	191 446 436,00	191 446 436,00	184 730 235,67	31 028 595,00	27 517 778,41	222 475 031,00	212 248 014,08
Харківська обл.	292 216 593,00	292 216 593,00	292 216 593,00	237 949 884,05	47 498 041,00	39 526 125,08	339 714 634,00	277 476 009,13
Херсонська обл.	184 061 419,00	184 061 419,00	184 061 419,00	105 044 997,34	23 426 653,00	13 013 839,33	207 488 072,00	118 058 836,67
Хмельницька обл.	231 671 967,00	231 671 967,00	231 671 967,00	229 210 434,95	37 548 131,00	37 453 135,84	269 220 098,00	266 663 570,79
Черкаська обл.	141 394 112,00	141 394 112,00	141 394 112,00	108 870 923,70	22 916 388,00	15 472 439,51	164 310 500,00	124 343 363,21
Чернівецька обл.	165 461 298,00	165 461 298,00	165 461 298,00	150 588 437,58	26 817 066,00	15 698 014,00	192 278 364,00	166 286 451,58
Чернігівська обл.	185 617 991,00	185 617 991,00	185 617 991,00	166 567 202,04	26 833 367,00	23 795 496,42	212 451 358,00	190 362 698,46
м. Київ	270 065 096,00	270 065 096,00	270 065 096,00	254 016 769,02	37 244 928,00	37 072 807,35	307 310 024,00	291 089 576,37
м. Севастополь								
Центральний рівень (ДКСУ)	175 446 985,00	175 446 985,00			98 268 236,00		273 715 221,00	
Усього	6 170 000 000,00	6 170 000 000,00	5 994 553 015,00	4 805 768 989,99	1 000 000 000,00	680 297 050,98	7 170 000 000,00	5 486 066 040,97

ДОДАТОК В

Таблиця В.1

Звіт про використання коштів державного дорожнього фонду, за 2018 рік

Періодичність: річна
Одиниця виміру: грн, коп.

Код бюджетної класифікації	Найменування згідно з програмною класифікацією видатків та кредитування бюджету	Затверджено Верховною Радою України на 2018 рік з урахуванням змін (Закони ВР України від 13.07.2018 №2513-VIII; від 20.09.2018 №2573-VIII; від 22.11.2018 №2619-VIII; від 06.12.2018 №2648-VIII)	План на 2018 рік з урахуванням внесених змін	Виконано за 2018 рік
1	2	3	4	5
3101240	Фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм	2 641 266 500,00		
3107020	Фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм		2 641 266 500,00	900 466 200,80
3111020	Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення	10 726 159 300,00	11 916 397 340,90	11 393 699 674,59
3111030	Виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, залученими державою або під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування	6 041 038 000,00	5 366 038 000,00	5 359 919 775,30
3111140	Покращення стану автомобільної дороги Н-31 Дніпро - Царичанка - Кобеляки - Решетилівка	2 000 000 000,00	2 000 000 000,00	1 432 321 114,47
3111150	Покращення стану автомобільної дороги Харків - Охтирка	2 000 000 000,00	2 000 000 000,00	1 190 674 508,23

продовження додатку В

3111160	Покращення стану автомобільної дороги Житомир - Чернівці	1 000 000 000,00	1 000 000 000,00	666 638 217,21
3131090	Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах	11 530 865 200,00	11 530 865 200,00	11 530 865 200,00
	Усього	35 939 329 000,00	36 454 567 040,90	32 474 584 690,60

Таблиця В.2

Звіт про використання коштів державного дорожнього фонду, за 2019 рік

Періодичність: річна

Одиниця виміру: грн, коп.

Код бюджетної класифікації	Найменування	Затверджено розписом на 2019 рік	План на 2019 рік з урахуванням внесених змін	Виконано за 2019 рік
1	2	3	4	5
14020800	Транспортні засоби	91 500 000,00	91 500 000,00	102 931 609,50
14021900	Пальне	8 488 500 000,00	8 488 500 000,00	8 071 289 601,77
14030800	Транспортні засоби (крім транспортних засобів, що були ввезені на митну територію України та поміщені в митні режими транзиту або тимчасового ввезення у період з 14 січня 2015 року до дня набрання чинності Закону України від 8 листопада 2018 року "Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів"	2 913 000 000,00	2 913 000 000,00	5 870 856 407,79
14031900	Пальне	33 043 500 000,00	33 043 500 000,00	33 197 629 437,71
15010000	Ввізне мито	5 875 500 000,00	5 875 500 000,00	6 369 519 337,86
15010500	Мито на нафтопродукти, транспортні засоби (крім транспортних засобів, що були ввезені на митну територію України та поміщені в митні режими транзиту або тимчасового ввезення у період з 1 січня 2015 року до дня набрання чинності Законом України від 8 листопада 2018 року "Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів") та шини до них, що ввозяться суб'єктами підприємницької діяльності та громадянами			6 369 519 337,86
21080000	Інші надходження		3 000 000,00	1 737 140,83

продовження додатку В

21081300	Адміністративні штрафи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (крім адміністративних штрафів за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі)			1 737 140,83
22160100	Плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні	28 500 000,00	28 500 000,00	101 467 935,44
50080100	Конфісковані кошти та кошти, отримані від реалізації майна, конфіскованого за рішенням суду за вчинення корупційного та пов'язаного з корупцією правопорушення		1 036 105 500,00	1 019 038 683,52
602000	Зміни обсягів бюджетних коштів		1 920 174 760,00	-4 545 693 067,78
602100	На початок періоду		1 920 174 760,00	3 646 651 124,89
602200	На кінець періоду			8 192 344 192,67
	Усього	50 440 500 000,00	53 399 780 260,00	50 188 777 086,64
2761070	Державний фонд регіонального розвитку	1 000 000 000,00	1 000 000 000,00	680 297 050,98
3107020	Фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм	2 096 457 500,00	1 038 607 500,00	742 940 624,41
3111020	Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення	13 457 490 600,00	18 067 076 460,00	17 492 760 670,60
3111030	Виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, залученими державою або під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування	8 511 349 100,00	7 469 383 100,00	6 774 620 894,27
3111100	Покращення стану автомобільних доріг загального користування за маршрутом Львів – Тернопіль – Умань; Біла Церква – Одеса – Миколаїв – Херсон	4 000 000 000,00	4 000 000 000,00	3 901 132 598,32
3111140	Покращення стану автомобільної дороги Н-31 Дніпро - Царичанка - Кобеляки - Решетилівка	2 000 000 000,00	2 000 000 000,00	1 787 019 810,57
3111170	Покращення стану автомобільної дороги М-15 Одеса-Рені	1 500 000 000,00	451 194 400,00	430 155 261,60

продовження додатку В

3111180	Покращення стану автомобільної дороги Р-51 Мерефа – Лозова – Павлоград	1 000 000 000,00	1 000 000 000,00	1 000 000 000,00
3111190	Покращення стану автомобільної дороги Н-08 Бориспіль - Дніпро - Запоріжжя (через м. Кременчук) - Маріуполь за маршрутом Запоріжжя - Маріуполь	1 000 000 000,00	1 000 000 000,00	963 846 209,36
3111200	Покращення стану автомобільної дороги Н-14 Олександрівка - Кропивницький - Миколаїв за маршрутом Кропивницький - Миколаїв	1 000 000 000,00	878 645 500,00	760 019 520,20
3111210	Розвиток автомобільних доріг загального користування державного значення за маршрутом Північний об'їзд міста Рівного	200 000 000,00	10 000 000,00	6 275 344,00
3111220	Фінансове забезпечення заходів із забезпечення збереження дорожньої інфраструктури від руйнувань відповідно до державних програм		1 058 000 000,00	973 456 302,33
3111230	Будівництво автотранспортної магістралі через р. Дніпро у м. Запоріжжі (автомобільна дорога загального користування державного значення Н-08 Бориспіль-Дніпро-Запоріжжя (через м. Кременчук)-Маріуполь "Під"їзд до о.Хортиця (автотранспортна магістраль через р. Дніпро у м. Запоріжжі)")		750 620 500,00	
3131090	Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах	14 675 202 800,00	14 676 252 800,00	14 676 252 800,00
	Усього	50 440 500 000,00	53 399 780 260,00	50 188 777 086,64

ДОДАТОК Д

Таблиця Д.1

Звіт про використання коштів державного фонду розвитку водного господарства, за 2018 рік

Періодичність: річна

Одиниця виміру: грн, коп.

Код бюджетної класифікації	Найменування згідно з програмною класифікацією видатків та кредитування бюджету	Затверджено Верховною Радою України на 2018 рік з урахуванням змін (Закони ВР України від 13.07.2018 №2513-VIII; від 20.09.2018 №2573-VIII; від 22.11.2018 №2619-VIII; від 06.12.2018 №2648-VIII)	План на 2018 рік з урахуванням внесених змін	Виконано за 2018 рік
1	2	3	4	5
2407050	Експлуатація державного водогосподарського комплексу та управління водними ресурсами	1 170 106 900,00	2 343 246 512,10	2 210 920 495,78
2407070	Захист від шкідливої дії вод сільських населених пунктів та сільськогосподарських угідь, в тому числі в басейні р. Тиса у Закарпатській області	119 400 000,00	119 400 000,00	63 554 332,75
2407090	Першочергове забезпечення сільських населених пунктів централізованим водопостачанням	70 000 000,00	70 000 000,00	68 138 370,63
	Усього	1 359 506 900,00	2 532 646 512,10	2 342 613 199,16

Таблиця Д.2

Звіт про використання коштів державного фонду розвитку водного господарства, за 2019 рік

Періодичність: річна

Одиниця виміру: грн, коп.

Код бюджетної класифікації	Найменування	Затверджено розписом на 2019 рік	План на 2019 рік з урахуванням внесених змін	Виконано за 2019 рік
1	2	3	4	5
13020000	Рентна плата за спеціальне використання води	185 800 000,00	185 800 000,00	162 310 690,68
602000	Зміни обсягів бюджетних коштів			-22 013 980,16
602100	На початок періоду			3 602 972,75
602200	На кінець періоду			25 616 952,91
	Усього	185 800 000,00	185 800 000,00	140 296 710,52
2407050	Експлуатація державного водогосподарського комплексу та управління водними ресурсами	50 000 000,00	50 000 000,00	48 423 115,14
2407070	Захист від шкідливої дії вод сільських населених пунктів та сільськогосподарських угідь, в тому числі в басейні р. Тиса у Закарпатській області	67 800 000,00	67 800 000,00	43 723 574,65
2407090	Першочергове забезпечення сільських населених пунктів централізованим водопостачанням	68 000 000,00	68 000 000,00	48 150 020,73
	Усього	185 800 000,00	185 800 000,00	140 296 710,52

ДОДАТОК Е

Таблиця Е.1

Видатки Державного бюджету України на державні інвестиційні проєкти у 2018-2019 роках, грн

№	Назва державного інвестиційного проєкту	2018 рік			2019 рік		
		Затверджено Верховною Радою України на 2018 рік з урахуванням змін	План на 2018 рік з урахуванням внесених змін	Виконано за 2018 рік	Затверджено Верховною Радою України на 2019 рік з урахуванням змін	План на 2019 рік з урахуванням внесених змін	Виконано за 2019 рік
1	Відновлення матеріально-технічної бази та об'єктів інфраструктури Державного підприємства України «Міжнародний дитячий центр» «Артек» (Розширення та реконструкція приміщень харчового блоку)	4 846 800,00	4 846 800,00	0,00	10 000 000,00	10 000 000,00	9 999 999,33
2	Створення культурно-мистецького та музейного комплексу «Мистецький арсенал»				20 000 000,00	20 000 000,00	19 959 099,00
3	Реконструкція будівлі Державного підприємства «Національний центр ділового та культурного співробітництва «Український дім», на вул. Хрещатик, 2 в м. Києві				10 000 000,00	7 500 000,00	4 441 986,72
4	Удосконалення методів функціональної діагностики шляхом модернізації технологічного обладнання для підвищення якості надання медичної допомоги				5 310 000,00	5 310 000,00	5 310 000,00
5	Створення фонду службового житла у Головному управлінні розвідки Міністерства оборони України				10 000 000,00	20 000 000,00	19 985 203,00
6	Реставрація Головного корпусу Львівського національного університету імені Івана Франка	3 000 000,00	12 000 000,00	12 000 000,00	10 000 000,00	35 000 000,00	35 000 000,00

продовження додатку Е

7	Реконструкція навчального корпусу № 4 Черкаського національного університету імені Богдана Хмельницького – пам'ятки архітектури місцевого значення за адресою: вул. Остафія Дашковича, 24 у м. Черкаси	2 847 018 200,00	2 953 109 982,59	2 935 019 012,68	45 000 000,00	45 000 000,00	43 125 922,97
8	Будівництво Міжнародного центру зустрічей студентської молоді України та Республіки Польща	20 000 000,00	20 000 000,00	20 000 000,00	60 364 600,00	60 364 600,00	60 364 600,00
9	Перепрофілювання незавершеного будівництва будинку культури в м. Острог під навчальний корпус Національного університету «Острозька академія»	60 000 000,00	60 000 000,00	60 000 000,00			
10	Створення Міжнародного центру підготовки пілотів на базі Національного авіаційного університету				90 000 000,00	73 500 000,00	61 424 208,56
11	Реставрація Староакадемічного корпусу ансамблю Братського монастиря по вул.Г.Сковороди,2 у Подільському районі м. Києва				10 000 000,00	10 000 000,00	10 000 000,00
12	Будівництво сучасного лікувально-діагностичного комплексу Національної дитячої спеціалізованої лікарні «Охматдит»	929 619 900,00	929 619 900,00	925 290 514,83	800 000 000,00	870 000 000,00	868 457 175,23
13	Реконструкція і розширення Національного інституту раку по вул. Ломоносова, 33/43 в Голосіївському районі м. Києва	57 142 600,00	32 927 030,00	32 768 789,00	150 000 000,00	1 000 000,00	0,00
14	Комплексна реставрація і пристосування ансамблю Жовківського замку Державного історико-архітектурного заповідника у м. Жовкві	5 000 000,00	5 000 000,00	1 330 671,53	10 000 000,00	0,00	0,00
15	Реставрація з переплануванням горищних приміщень в будинку №5 на вул. Нижанківського під навчальні приміщення ЛНМА імені М. В. Лисенка в межах об'єму існуючого горища, без зміни конфігурації даху				7 639 700,00	8 328 800,00	7 639 700,00

продовження додатку Е

16	Вдосконалення термоізоляційних властивостей будівлі Державного підприємства «Харківський національний академічний театр опери та балету імені М.В. Лисенка», систем теплопостачання, кондиціонування і вентиляції.	3 500 000,00	3 500 000,00	3 500 000,00	10 000 000,00	37 088 300,00	37 008 300,00
17	Завершення будівництва режимного корпусу для засуджених до довічного позбавлення волі у державній установі "Вільнянська установа виконання покарань (№ 11)" у Запорізькій області				14 257 100,00	4 914 300,00	1 493 693,59
18	Завершення будівництва системи водопостачання у державній установі «Коломийська виправна колонія (№ 41)» в Івано-Франківській області	4 191 000,00	4 191 000,00	4 188 480,05	2 609 300,00	7 230 300,00	378 772,11
19	Завершення реконструкції режимного корпусу для тримання засуджених до довічного позбавлення волі у державній установі «Полтавська установа виконання покарань (№ 23)»				10 019 500,00	14 741 300,00	225 314,92
20	Завершення будівництва лікарняного корпусу в державній установі «Голопристанська виправна колонія (№7)» у Херсонській області				24 735 600,00	24 735 600,00	8 081 462,75
21	Відновлення об'єктів транспортної інфраструктури зони відчуження				81 427 100,00	25 277 400,00	0,00
22	Забезпечення питним водопостачанням сільських населених пунктів Казанківського, Новобузького районів та реконструкція водоскидної споруди Софіївського водосховища Новобузького району Миколаївської області				10 000 000,00	18 000 000,00	9 490 000,00
23	Реконструкція гідротехнічних споруд захисних масивів дніпровських водосховищ	44 088 400,00	44 088 400,00	41 464 421,58	45 000 000,00	45 000 000,00	36 480 881,40
24	Заходи із забезпечення комплексного протипаводкового захисту від шкідливої дії вод сільських населених пунктів та сільськогосподарських угідь у Львівській області				10 000 000,00	10 000 000,00	0,00
25	Покращення стану автомобільних доріг загального користування у Львівській області	357 645 700,00	381 861 270,00	381 841 820,98	500 000 000,00	766 483 100,00	764 740 204,63
26	Розвиток автомобільної дороги Н-31 Дніпро – Царичанка – Кобеляки – Решетилівка	2 000 000 000,00	2 000 000 000,00	1 432 321 114,47	2 000 000 000,00	2 000 000 000,00	1 787 019 810,57

продовження додатку Е

27	Інвестиційний проєкт з розбудови прикордонної дорожньої інфраструктури та облаштування пунктів пропуску	20 000 000,00	20 000 000,00	0,00	1 120 000,00	1 120 000,00	0,00
28	Реконструкція рентген-радіологічного відділення ДУ «Інститут отоларингології ім. проф. О. С. Коломійченка НАМН України	1 000 000,00	758 138 221,00	35 293 438,05	13 021 800,00	22 241 600,00	0,00
29	Створення сучасної клінічної бази для хірургічного лікування очної патології (недобудованого лікувального корпусу за адресою Французький бул., 49/51). Коригування.	74 000 000,00	74 000 000,00	74 000 000,00	101 976 000,00	101 976 000,00	71 551 500,00
30	Створення «Національного науково-практичного центру нейротравми і нейрореабілітації» у складі Державної установи «Інститут нейрохірургії ім. акад. А.П. Ромоданова НАМНУ»	6 568 000,00	6 568 000,00	6 563 883,46	100 000 000,00	7 800 000,00	7 799 066,47
31	Завершення реконструкції та технічного переоснащення будівель Державної установи «Національний інститут фізичної та пульмонології ім. Ф. Г. Яновського НАМН України» з метою приведення їх до санітарних норм.				38 345 000,00	42 061 000,00	30 240 607,43
32	Будівництво лікувально-реабілітаційного корпусу ДУ «Національний інститут серцево-судинної хірургії ім. М. М. Амосова НАМН України	26 000 000,00	26 000 000,00	26 000 000,00	183 480 300,00	208 480 300,00	183 480 300,00
33	Створення єдиної системи авіаційної безпеки та цивільного захисту в Україні	3 399 572 500,00	4 459 572 500,00	1 171 991 894,23	6 636 912 800,00	6 959 239 300,00	5 043 036 074,96
34	Реконструкція легкоатлетичного ядра державного підприємства «Спортивний комплекс «Атлет» за адресою: м. Київ, провулок Лабораторний, 7-А				25 000 000,00	5 500 000,00	3 914 192,00
35	Будівництво Льодової арени в м. Києві				5 000 000,00	4 900 000,00	30 000,00
36	Удосконалення молекулярно-генетичної діагностики онкологічних захворювань в Україні				50 000 000,00	0,00	0,00

продовження додатку Е

37	Будівництво клініко-симуляційного центру Вищого державного навчального закладу України "Українська медична стоматологічна академія", розташованого за адресою: Полтавська область, м. Полтава, вул. Шевченка, 23					48 190 000,00	27 000 000,00	0,00
38	Покращення якості променевої терапії при лікуванні онкологічних захворювань в Національному інституті раку	22 304 400,00	22 304 400,00	0,00	28 056 600,00	0,00		0,00
Всього		9 885 497 500,00	11 817 727 503,59	7 163 574 040,86	11 177 465 400,00	11 499 791 900,00	9 130 678 075,64	

ДОДАТОК Ж

Таблиця Ж.1

Інформація щодо кредитів (позик), що залучаються державою до спеціального фонду Державного бюджету України від іноземних держав, банків і міжнародних фінансових організацій для реалізації інвестиційних проєктів, за 2018 рік

Періодичність: річна

Одиниця виміру: грн коп

Назва кредитора та інвестиційного проєкту, що реалізується за рахунок кредиту (позики)	Назва валюти, в якій залучається кредит (позика)	Загальний обсяг кредиту (позики)	Код програмної класифікації видатків та кредитування державного бюджету	Найменування згідно з програмною класифікацією видатків та кредитування державного бюджету	Обсяг залучення кредиту (позики) на звітний рік з урахуванням змін	Сума залученого кредиту (позики) за звітний період (рік)
1	2	3	4	5	6	7
<i>Кредитор - Міжнародний банк реконструкції та розвитку:</i>						
<i>Другий проєкт з передачі електроенергії</i>	<i>дол. США</i>	<i>378 425 000</i>	1101640	Підвищення надійності постачання електроенергії в Україні	603 504 000,0	386 160 952,22
			1101630	Впровадження Програми реформування та розвитку енергетичного сектора	26 709 200,0	2 235 612,39
<i>Проєкт "Поліпшення охорони здоров'я на службі у людей"</i>	<i>дол. США</i>	<i>214 729 837</i>	2301610	Поліпшення охорони здоров'я на службі у людей	235 000 000,0	63 420 436,97
			2311600	Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на реформування регіональних систем охорони здоров'я для здійснення заходів з виконання спільного з Міжнародним банком реконструкції та розвитку проєкту "Поліпшення охорони здоров'я на службі у людей"	1 745 800 000,0	808 903 144,71

продовження додатку Ж

<i>Проект "Модернізація системи соціальної підтримки населення України"</i>	<i>дол. США</i>	<i>300 000 000</i>	2501630	Модернізація системи соціальної підтримки населення України	151 500 000,0	298 546 493,13
<i>Проект розвитку міської інфраструктури - 2</i>	<i>дол. США</i>	<i>350 000 000</i>	2751600	Розвиток міської інфраструктури і заходи в секторі централізованого тепlopостачання України, розвиток системи водopостачання та водовідведення в м. Миколаєві, реконструкція та розвиток системи комунального водного господарства м. Чернівці	676 500 000,0	1 109 244 365,96
			2751610	Впровадження та координація заходів проекту розвитку міської інфраструктури, заходів в секторі централізованого тепlopостачання України, надзвичайної кредитної програми для України, програми розвитку муніципальної інфраструктури України та заходів з відновлення сходу України	53 000 000,0	22 665 732,71
<i>Проект "Підвищення енергоефективності в секторі централізованого тепlopостачання України"</i>	<i>дол. США</i>	<i>272 050 000</i>	2751600	Розвиток міської інфраструктури і заходи в секторі централізованого тепlopостачання України, розвиток системи водopостачання та водовідведення в м. Миколаєві, реконструкція та розвиток системи комунального водного господарства м. Чернівці	636 600 000,0	517 884 543,64
			2751610	Впровадження та координація заходів проекту розвитку міської інфраструктури, заходів в секторі централізованого тепlopостачання України, надзвичайної кредитної програми для України, програми розвитку муніципальної інфраструктури України та заходів з відновлення сходу України	10 900 000,0	17 528 989,79

продовження додатку Ж

Другий проєкт покращення автомобільних доріг та безпеки руху	дол. США	450 000 000	3111600	Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору	1 612 000 000,0	1 765 759 028,10
Проєкт розвитку дорожньої галузі	дол. США	337 800 000	3111600	Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору	1 100 000 000,0	789 398 747,46
Кредитор - Європейський банк реконструкції та розвитку:						
Проєкт "Реабілітація гідроелектростанцій"	євро	20 000 000	1101600	Реконструкція гідроелектростанцій ПАТ "Укргідроенерго"	167 608 000,0	64 837 496,01
Проєкт "Реконструкція, капітальний ремонт та технічне переоснащення магістрального газопроводу Уренгой-Помари-Ужгород"	євро	150 000 000	1101620	Реконструкція, капітальний ремонт та технічне переоснащення магістрального газопроводу Уренгой-Помари-Ужгород	75 000 000,0	0,00
Проєкт "Будівництво високовольтної повітряної лінії 750 кВ Рівненська АЕС - Київська"	євро	150 000 000	1101650	Будівництво ПЛ 750 кВ Рівненська АЕС - Київська	124 608 000,0	47 363,51
Проєкт "Будівництво повітряної лінії 750 кВ Запорізька АЕС - Каховська"	євро	175 000 000	1101670	Будівництво повітряної лінії 750 кВ Запорізька - Каховська	257 840 000,0	394 769 184,40
Проєкт "Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на під'їздах до м. Києва (пан'європейські коридори)"	євро	450 000 000	3111600	Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору	1 132 000 000,0	1 170 712 780,23

продовження додатку Ж

Проект "Завершення будівництва метрополітену у м. Дніпропетровську"	євро	152 000 000	3511670	Субвенція з державного бюджету міському бюджету міста Дніпра на завершення будівництва метрополітену у м. Дніпрі	569 761 800,0	188 081 260,55
Проект "Подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові"	євро	160 000 000	3511610	Подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові	28 000 000,0	0,00
			3511640	Субвенція з державного бюджету міському бюджету міста Харкова на подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові	28 000 000,0	0,00
Кредитор - Європейський інвестиційний банк:						
Проект "Реабілітація гідроелектростанцій"	євро	200 000 000	1101600	Реконструкція гідроелектростанцій ПАТ "Укргідроенерго"	675 840 000,0	0,00
Проект "Реконструкція, капітальний ремонт та технічне переоснащення магістрального газопроводу Уренгой-Помари-Ужгород"	євро	150 000 000	1101620	Реконструкція, капітальний ремонт та технічне переоснащення магістрального газопроводу Уренгой-Помари-Ужгород	25 000 000,0	0,00
Проект "Будівництво високовольтної повітряної лінії 750 кВ Рівненська АЕС - Київська"	євро	150 000 000	1101650	Будівництво ПЛ 750 кВ Рівненська АЕС - Київська	999 926 400,0	1 007 930 352,00
Проект "Будівництво повітряної лінії 750 кВ Запорізька - Каховська"	євро	175 000 000	1101670	Будівництво повітряної лінії 750 кВ Запорізька - Каховська	267 654 200,0	0,00
Проект "Вища освіта України"	євро	120 000 000	2201610	Вища освіта, енергоефективність та сталий розвиток	77 000 000,0	0,00

продовження додатку Ж

<i>Проект "Розвиток системи водопостачання та водовідведення в місті Миколаїв"</i>	<i>євро</i>	<i>15 540 000</i>	2751600	Розвиток міської інфраструктури і заходи в секторі централізованого теплопостачання України, розвиток системи водопостачання та водовідведення в м. Миколаєві, реконструкція та розвиток системи комунального водного господарства м. Чернівці	137 000 000,0	0,00
<i>Проект "Надзвичайна кредитна програма для відновлення України"</i>	<i>євро</i>	<i>200 000 000</i>	2751630	Реалізація надзвичайної кредитної програми для відновлення України	50 000 000,0	0,00
			2761600	Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на реалізацію проєктів в рамках Надзвичайної кредитної програми для відновлення України	1 000 000 000,0	0,00
<i>Проект "Програма розвитку муніципальної інфраструктури України"</i>	<i>євро</i>	<i>400 000 000</i>	2751640	Програма розвитку муніципальної інфраструктури	250 000 000,0	0,00
			2751610	Впровадження та координація заходів проєкту розвитку міської інфраструктури, заходів в секторі централізованого теплопостачання України, надзвичайної кредитної програми для України, програми розвитку муніципальної інфраструктури України та заходів з відновлення сходу України	25 000 000,0	9 514 241,40
<i>Проект "Розвиток міського пасажирського транспорту в містах України"</i>	<i>євро</i>	<i>200 000 000</i>	3101610	Розвиток міського пасажирського транспорту в містах України	125 000 000,0	0,00
<i>"Проект модернізації української залізниці"</i>	<i>євро</i>	<i>150 000 000</i>	3101620	Модернізація української залізниці	15 588 900,0	0,00

продовження додатку Ж

<i>Європейські дороги України II (Проект покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва)</i>	<i>євро</i>	<i>450 000 000</i>	<i>3111600</i>	Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору	<i>1 364 000 000,0</i>	<i>0,00</i>
<i>Проект "Основний кредит для малих та середніх підприємств та компаній з середнім рівнем капіталізації"</i>	<i>євро</i>	<i>400 000 000</i>	<i>3511620</i>	Фінансування проєктів розвитку за рахунок коштів, залучених державою	<i>658 000 000,0</i>	<i>0,00</i>
<i>Проект "Основний кредит для аграрної галузі - Україна"</i>	<i>євро</i>	<i>400 000 000</i>	<i>3511620</i>	Фінансування проєктів розвитку за рахунок коштів, залучених державою	<i>163 312 700,0</i>	<i>0,00</i>
<i>Проект "Завершення будівництва метрополітену у м. Дніпропетровську"</i>	<i>євро</i>	<i>152 000 000</i>	<i>3511670</i>	Субвенція з державного бюджету міському бюджету міста Дніпра на завершення будівництва метрополітену у м. Дніпрі	<i>569 761 800,0</i>	<i>314 285 945,00</i>
<i>Проект "Подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові"</i>	<i>євро</i>	<i>160 000 000</i>	<i>3511610</i>	Подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові	<i>2 000 000,0</i>	<i>0,00</i>
			<i>3511640</i>	Субвенція з державного бюджету міському бюджету міста Харкова на подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові	<i>2 000 000,0</i>	<i>0,00</i>
<i>Кредитор - Кредитна установа для відбудови:</i>						
<i>Проект "Підвищення ефективності передачі електроенергії (модернізація підстанцій)"</i>	<i>євро</i>	<i>40 500 000</i>	<i>1101680</i>	Підвищення ефективності передачі електроенергії (модернізація підстанцій)	<i>250 000 000,0</i>	<i>103 468 108,92</i>

продовження додатку Ж

<i>Незв'язаний фінансовий кредит - Проєкт "Реконструкція трансформаторних підстанцій східної частини України"</i>	<i>євро</i>	<i>150 000 000</i>	1101690	Реконструкція трансформаторних підстанцій східної частини України	211 200 000,0	0,00
<i>Проєкт муніципального водного господарства м. Чернівці, стадія I</i>	<i>євро</i>	<i>17 000 000</i>	2751600	Розвиток міської інфраструктури і заходи в секторі централізованого тепlopостачання України, розвиток системи водопостачання та водовідведення в м. Миколаєві, реконструкція та розвиток системи комунального водного господарства м. Чернівці	179 520 000,0	0,00
<i>Незв'язаний фінансовий кредит</i>	<i>євро</i>	<i>90 000 000</i>	3511690	Відновлення Сходу України	139 135 600,0	0,00
<i>Незв'язаний фінансовий кредит - Проєкт "Реалізація інфраструктурних проєктів для східної частини України"</i>	<i>євро</i>	<i>60 000 000</i>	3101600	Відновлення транспортної інфраструктури у Східних регіонах України	250 000 000,0	0,00
<i>Проєкт "Підтримка малих і середніх підприємств"</i>	<i>євро</i>	<i>10 000 000</i>	3511620	Фінансування проєктів розвитку за рахунок коштів, залучених державою	72 000 000,0	0,00
Кредитор - Північна екологічна фінансова корпорація:						
<i>Проєкт "Вища освіта України"</i>	<i>євро</i>	<i>30 000 000</i>	2201610	Вища освіта, енергоефективність та сталий розвиток	3 000 000,0	0,00

продовження додатку Ж

Кредитор - Уряд Республіки Польща:						
<i>Проект модернізації автоматизованих систем прикордонного контролю</i>	<i>євро</i>	<i>100 000 000</i>	1002600	Реалізація проекту з розбудови підрозділів охорони кордону	4 846 800,0	0,00
<i>Проект з будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг західного регіону, для подальшого якісного поєднання їх з автомобільними дорогами Республіки Польща</i>			3111610	Розбудова прикордонної дорожньої інфраструктури на українсько-польському кордоні	50 000 000,0	0,00
<i>Проект з розбудови прикордонної дорожньої інфраструктури та облаштування пунктів пропуску українсько-польського кордону</i>			3507610	Реалізація проекту з розбудови прикордонної дорожньої інфраструктури та облаштування пунктів пропуску	20 000 000,0	0,00
Кредитор - Японське агентство міжнародного співробітництва:						
<i>Проект "Реконструкція споруд очистки стічних каналізаційних вод і будівництво технологічної лінії по обробці та утилізації осадів Бортницької станції аерації"</i>	<i>японська єна</i>	<i>108 193 000 000</i>	3511620	Фінансування проектів розвитку за рахунок коштів, залучених державою	58 882 600,00	66 556 450,88

продовження додатку Ж

Кредитор - Ексімбанк Угорщини (в частині реалізації Рамкового договору між Урядом України та Урядом Угорщини)						
<i>Проект з розбудови прикордонної дорожньої інфраструктури на українсько-угорському державному кордоні</i>	<i>євро</i>	<i>50 000 000</i>	<i>3111620</i>	Розбудова прикордонної дорожньої інфраструктури на українсько-угорському державному кордоні	120 000 000,0	0,00
Кредитор - Уряд Французької Республіки та Консорціум французьких банків						
<i>Створення єдиної системи авіаційної безпеки та цивільного захисту в Україні</i>	<i>євро</i>	<i>475 000 000</i>	<i>1001220</i>	Створення єдиної авіаційної системи безпеки та цивільного захисту	2 499 572 500,0	0,00
Усього:					19 499 572 500,0	9 101 951 229,98

Таблиця Ж.2

Інформація щодо кредитів (позик), що залучаються державою до спеціального фонду Державного бюджету України від іноземних держав, банків і міжнародних фінансових організацій для реалізації інвестиційних проєктів, за 2019 рік

Періодичність: річна

Одиниця виміру: грн

Назва кредитора та інвестиційного проєкту, що реалізується за рахунок кредиту (позики)	Назва валюти, в якій залучається кредит (позика)	Загальний обсяг кредиту (позики)	Код програмної класифікації видатків та кредитування державного бюджету	Найменування згідно з програмною класифікацією видатків та кредитування державного бюджету	Обсяг залучення кредиту (позики) на звітний рік з урахуванням змін	Сума залученого кредиту (позики) за звітний період
1	2	3	4	5	6	7
Кредитор - Міжнародний банк реконструкції та розвитку:						
<i>Другий проєкт з передачі електроенергії</i>	<i>дол. США</i>	<i>378 425 000</i>	3501640	Підвищення надійності постачання електроенергії в Україні	1 036 879 400,0	875 447 982,76
			2401630	Впровадження Програми реформування та розвитку енергетичного сектора	10 900 000,0	7 620 922,15
<i>Проєкт "Поліпшення охорони здоров'я на службі у людей"</i>	<i>дол. США</i>	<i>214 729 837</i>	2301610	Поліпшення охорони здоров'я на службі у людей	105 000 000,0	85 399 237,40
			2311600	Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на реформування регіональних систем охорони здоров'я для здійснення заходів з виконання спільного з Міжнародним банком реконструкції та розвитку проєкту "Поліпшення охорони здоров'я на службі у людей"	1 048 160 000,0	675 236 738,57

продовження додатку Ж

<i>Проект "Модернізація системи соціальної підтримки населення України"</i>	<i>дол. США</i>	<i>300 000 000</i>	2501630	Модернізація системи соціальної підтримки населення України	559 984 000,0	217 720 923,78
<i>Проект розвитку міської інфраструктури - 2</i>	<i>дол. США</i>	<i>342 107 000</i>	2751600	Розвиток міської інфраструктури і заходи в секторі централізованого теплопостачання України, розвиток системи водопостачання та водовідведення в м. Миколаєві, реконструкція та розвиток системи комунального водного господарства м. Чернівці	925 686 000,0	900 376 754,31
			2751610	Впровадження та координація заходів проекту розвитку міської інфраструктури, заходів в секторі централізованого теплопостачання України, надзвичайної кредитної програми для України, програми розвитку муніципальної інфраструктури України та заходів з відновлення сходу України	55 968 000,0	40 289 247,27
<i>Проект "Підвищення енергоефективності в секторі централізованого теплопостачання України"</i>	<i>дол. США</i>	<i>230 000 000</i>	2751600	Розвиток міської інфраструктури і заходи в секторі централізованого теплопостачання України, розвиток системи водопостачання та водовідведення в м. Миколаєві, реконструкція та розвиток системи комунального водного господарства м. Чернівці	824 520 000,0	755 936 267,59
			2751610	Впровадження та координація заходів проекту розвитку міської інфраструктури, заходів в секторі централізованого теплопостачання України, надзвичайної кредитної програми для України, програми розвитку муніципальної інфраструктури України та заходів з відновлення сходу України	11 510 000,0	0,00

продовження додатку Ж

<i>Другий проєкт покращення автомобільних доріг та безпеки руху</i>	<i>дол. США</i>	<i>450 000 000</i>	<i>3111600</i>	<i>Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору</i>	<i>1 163 852 300,0</i>	<i>1 577 298 507,37</i>
<i>Проект розвитку дорожньої галузі</i>	<i>дол. США</i>	<i>337 800 000</i>	<i>3111600</i>	<i>Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору</i>	<i>1 000 000 000,0</i>	<i>564 397 734,43</i>
<i>Проект "Прискорення інвестицій у сільське господарство України"</i>	<i>дол. США</i>	<i>200 000 000</i>	<i>3511650</i>	<i>Прискорення інвестицій у сільське господарство України</i>	<i>5 000 000,0</i>	<i>0,00</i>
<i>Кредитор - Європейський банк реконструкції та розвитку:</i>						
<i>Проект "Реконструкція, капітальний ремонт та технічне переоснащення магістрального газопроводу Уренгой-Помари-Ужгород"</i>	<i>євро</i>	<i>150 000 000</i>	<i>2401620</i>	<i>Реконструкція, капітальний ремонт та технічне переоснащення магістрального газопроводу Уренгой-Помари-Ужгород</i>	<i>48 000 000,0</i>	<i>45 314 301,00</i>
<i>Проект "Будівництво повітряної лінії 750 кВ Запорізька АЕС - Каховська"</i>	<i>євро</i>	<i>175 000 000</i>	<i>3501670</i>	<i>Будівництво повітряної лінії 750 кВ Запорізька - Каховська</i>	<i>257 967 000,0</i>	<i>207 001 584,64</i>
<i>Проект "Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на під'їздах до м. Києва (пан'європейські коридори)"</i>	<i>євро</i>	<i>450 000 000</i>	<i>3111600</i>	<i>Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору</i>	<i>1 132 000 000,0</i>	<i>841 092 465,40</i>
<i>Проект "Завершення будівництва метрополітену у м. Дніпропетровську"</i>	<i>євро</i>	<i>152 000 000</i>	<i>3511670</i>	<i>Субвенція з державного бюджету міському бюджету міста Дніпра на завершення будівництва метрополітену у м. Дніпрі</i>	<i>580 000 000,0</i>	<i>207 852 359,06</i>

продовження додатку Ж

Проект "Подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові"	євро	160 000 000	3511610	Подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові	54 000 000,0	0,00
			3511640	Субвенція з державного бюджету міському бюджету міста Харкова на подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові	2 000 000,0	0,00
Кредитор - Європейський інвестиційний банк:						
Проект "Реабілітація гідроелектростанцій"	євро	200 000 000	2401610	Реконструкція гідроелектростанцій ПАТ "Укргідроенерго"	871 787 000,0	552 236 220,00
Проект "Реконструкція, капітальний ремонт та технічне переоснащення магістрального газопроводу Уренгой-Помари-Ужгород"	євро	150 000 000	2401620	Реконструкція, капітальний ремонт та технічне переоснащення магістрального газопроводу Уренгой-Помари-Ужгород	1 968 000,0	0,00
Проект "Будівництво високовольтної повітряної лінії 750 кВ Рівненська АЕС - Київська"	євро	150 000 000	3501690	Будівництво ПЛ 750 кВ Рівненська АЕС - Київська	373 000 000,0	132 278 460,00
Проект "Будівництво повітряної лінії 750 кВ Запорізька - Каховська"	євро	175 000 000	3501670	Будівництво повітряної лінії 750 кВ Запорізька - Каховська	282 643 000,0	346 002 013,10
Проект "Вища освіта України"	євро	120 000 000	2201610	Вища освіта, енергоефективність та сталий розвиток	11 312 000,0	0,00
Проект "Розвиток системи водопостачання та водовідведення в місті Миколаїв"	євро	15 540 000	2751600	Розвиток міської інфраструктури і заходи в секторі централізованого тепlopостачання України, розвиток системи водопостачання та водовідведення в м. Миколаєві, реконструкція та розвиток системи комунального водного господарства м. Чернівці	144 672 000,0	0,00

продовження додатку Ж

Проект "Надзвичайна кредитна програма для відновлення України"	євро	200 000 000	2751630	Реалізація надзвичайної кредитної програми для відновлення України	52 800 000,0	977 653 056,00
			2761600	Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на реалізацію проєктів в рамках Надзвичайної кредитної програми для відновлення України	1 050 000 000,0	0,00
Проект "Програма розвитку муніципальної інфраструктури України"	євро	400 000 000	2751640	Програма розвитку муніципальної інфраструктури	90 000 000,0	0,00
			2751610	Впровадження та координація заходів проєкту розвитку міської інфраструктури, заходів в секторі централізованого тепlopостачання України, надзвичайної кредитної програми для України, програми розвитку муніципальної інфраструктури України та заходів з відновлення сходу України	26 400 000,0	0,00
Проект "Розвиток міського пасажирського транспорту в містах України"	євро	200 000 000	3101610	Розвиток міського пасажирського транспорту в містах України	254 551 000,0	0,00
"Проект модернізації української залізниці"	євро	150 000 000	3101620	Модернізація української залізниці	462 000,0	0,00
Європейські дороги України II (Проект покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва)	євро	450 000 000	3111600	Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору	1 167 792 000,0	1 106 687 240,00
Проект "Основний кредит для малих та середніх підприємств та компаній з середнім рівнем капіталізації"	євро	400 000 000	3511620	Фінансування проєктів розвитку за рахунок коштів, залучених державою	776 802 000,0	779 548 020,00

продовження додатку Ж

Проект "Основний кредит для аграрної галузі - Україна"	євро	400 000 000	3511620	Фінансування проектів розвитку за рахунок коштів, залучених державою	133 858 000,0	0,00
Проект "Завершення будівництва метрополітену у м. Дніпропетровську"	євро	152 000 000	3511670	Субвенція з державного бюджету міському бюджету міста Дніпра на завершення будівництва метрополітену у м. Дніпрі	376 500 000,0	0,00
Проект "Подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові"	євро	160 000 000	3511610	Подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові	2 112 000,0	0,00
			3511640	Субвенція з державного бюджету міському бюджету міста Харкова на подовження третьої лінії метрополітену у м. Харкові	2 112 000,0	0,00
Проект "Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України"	євро	75 000 000	3101630	Безпека руху в містах України	200 000,0	0,00
Кредитор - Кредитна установа для відбудови:						
Проект "Підвищення ефективності передачі електроенергії (модернізація підстанцій)"	євро	40 500 000	3501620	Підвищення ефективності передачі електроенергії (модернізація підстанцій)	46 480 000,0	25 896 737,08
Незв'язаний фінансовий кредит - Проект "Реконструкція трансформаторних підстанцій східної частини України"	євро	150 000 000	3501630	Реконструкція трансформаторних підстанцій східної частини України	813 847 600,0	434 678 868,08
Проект муніципального водного господарства м. Чернівці, стадія I	євро	17 000 000	2751600	Розвиток міської інфраструктури і заходи в секторі централізованого тепlopостачання України, розвиток системи водopостачання та водовідведення в м. Миколаєві, реконструкція та розвиток системи комунального водного господарства м. Чернівці	1 000,0	0,00

продовження додатку Ж

<i>Незв'язаний фінансовий кредит</i>	<i>євро</i>	<i>90 000 000</i>	3511690	Відновлення Сходу України	63 076 000,0	0,00
<i>Проект "Рефінансування енергоефективних інвестицій малих та середніх підприємств України через фінансовий сектор"</i>	<i>євро</i>	<i>7 000 000</i>	3511620	Фінансування проектів розвитку за рахунок коштів, залучених державою	19 920 000,0	0,00
<i>Кредитор - Північна екологічна фінансова корпорація:</i>						
<i>Проект "Вища освіта України"</i>	<i>євро</i>	<i>30 000 000</i>	2201610	Вища освіта, енергоефективність та сталий розвиток	3 168 000,0	0,00
<i>Кредитор - Уряд Республіки Польща:</i>						
<i>Проект з розбудови підрозділів охорони кордону</i>	<i>євро</i>	<i>100 000 000</i>	1002600	Реалізація проекту з розбудови підрозділів охорони кордону	118 000,0	0,00
<i>Проект з будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг західного регіону, для подальшого якісного поєднання їх з автомобільними дорогами Республіки Польща</i>			3111610	Розбудова прикордонної дорожньої інфраструктури на українсько-польському кордоні	513 600 000,0	165 195 683,39
<i>Проект з розбудови прикордонної дорожньої інфраструктури та облаштування пунктів пропуску українсько-польського кордону</i>			3507610	Реалізація проекту з розбудови прикордонної дорожньої інфраструктури та облаштування пунктів пропуску	1 120 000,0	0,00

продовження додатку Ж

Кредитор - Японське агентство міжнародного співробітництва:						
Проект "Реконструкція споруд очистки стічних каналізаційних вод і будівництво технологічної лінії по обробці та утилізації осадів Бортницької станції аерації"	японська єна	108 193 000 000	3511620	Фінансування проєктів розвитку за рахунок коштів, залучених державою	62 180 000,00	28 970 956,10
Кредитор - Ексімбанк Угорщини (в частині реалізації Рамкового договору між Урядом України та Урядом Угорщини)						
Проект з розбудови прикордонної дорожньої інфраструктури на українсько-угорському державному кордоні	євро	50 000 000	3111620	Розбудова прикордонної дорожньої інфраструктури на українсько-угорському державному кордоні	500 000,0	0,00
Кредитор - Уряд Французької Республіки						
Створення єдиної системи авіаційної безпеки та цивільного захисту в Україні	євро	475 000 000	1001220	Створення єдиної авіаційної системи безпеки та цивільного захисту	6 297 412 800,0	4 389 294 692,09
Проект з постачання питної води у м. Маріуполі	євро	64 000 000	1501630	Реалізація проєкту з постачання питної води у м. Маріуполі	44 444 000,0	0,00
Усього:					22 306 265 100,0	15 939 426 971,57

ДОДАТОК 3



Академія Публічно-Приватного Партнерства

..... 01133, Київ, Генерала Алмазова 18/7, офіс 305

№ 12/1 від 12.12.2019

ДОВІДКА

про впровадження результатів
дисертаційної роботи
Мар'янович Марини Едуардівни
на тему:

«ДЕРЖАВНЕ ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ
УКРАЇНИ»

Основні положення та результати дисертаційної роботи Мар'янович М.Е. на тему «Державне фінансове забезпечення сталого розвитку України» були частково враховані у роботі Академії публічно-приватного партнерства, зокрема:

аналіз системи фінансового забезпечення реалізації інфраструктурних проектів на умовах державно-приватного партнерства було використано при проведенні оцінки фінансових механізмів державної підтримки здійснення ДПП для реалізації проекту «Впровадження системи фіксації порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі у місті Києві»;

дослідження щодо зарубіжного досвіду застосування окремих форм державної підтримки здійснення ДПП та оцінка можливостей його застосування в Україні були використані при підготовці навчальних матеріалів для органів публічної влади в частині особливостей застосування плати за експлуатаційну готовність для реалізації суспільно значимих проектів в Україні.

Президент Академії,
кандидат економічних наук



Анна Шатковська

..... (044)286-36-63 appp.com.ua

ДОДАТОК И



МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ, ТОРГІВЛІ
ТА СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ
(Мінекономіки)

вул. М. Грушевського 12/2, м. Київ, 01008 тел. (044)200-47-53, факс (044)253-63-71
E-mail: meconomy@me.gov.ua, <http://www.me.gov.ua>, код ЄДРПОУ 37508596

На № _____ від _____

Завідувачу кафедри фінансів
Києво-Могилянської Академії
д.е.н., професору Лук'яненко І.Г.

Шановна Ірино Григорівно!

На Ваш лист від 28.05.2020 № 05/20 щодо прийняття до розгляду розділу «Шляхи удосконалення механізмів залучення приватного бізнесу до досягнення національних Цілей сталого розвитку» дисертаційної роботи Мар'янович Марини Едуардівни на тему «Державне фінансове забезпечення сталого розвитку України», повідомляємо, що надані в запропонованих матеріалах рекомендації та пропозиції будуть використані у поточній діяльності Міністерства, зокрема, при розробці Методики аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства відповідно до Порядку проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.04.2011 № 384. Так, зазначений Порядок передбачає обов'язковість таких підрозділів в концептуальній записці та техніко-економічному обґрунтуванні здійснення державно-приватного партнерства, як відповідність мети проекту пріоритетам державної політики та Цілям сталого розвитку України на період до 2030 року, визначеним Указом Президента України від 30.09.2019 № 722.

З повагою

Директор департаменту інвестицій

Ірина НОВІКОВА



ДОКУМЕНТ СЕД Мінекономіки АСКОД

Сертифікат 20B4E4ED0D30998C0400000018A2180059F26700

Підписувач Новікова Ірина Юріївна

Дійсний з 18.09.2018 0:00:00 по 18.09.2020 0:00:00



Мінекономіки
3903-04/33772-07 від 29.05.2020
15:52:51

ДОДАТОК К

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Віце-президент з наукової роботи та інформатизації


 134 60 14 01
 Яремченко І.О.
 2019 р.


«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Віце-президент з науково-педагогічної роботи


 Ожогова Е.М.
 2019 р.


ДОВІДКА

про впровадження у навчальний процес результатів дисертаційної роботи Мар'янович Марини Едуардівни на тему: «Державне фінансове забезпечення сталого розвитку України»

Дисертаційна робота Мар'янович М.Е. на тему: «Державне фінансове забезпечення сталого розвитку України» виконана відповідно до плану науково-дослідних робіт кафедри фінансів факультету економічних наук Національного університету «Києво-Могилянська академія» за темами «Методи оцінки стабільності фінансової системи та механізми залучення інвестицій в умовах реформування економіки» (державний реєстраційний номер 0111U000743, строки виконання 2017-2019 рр.) та «Методологія та економіко-математичний інструментарій оцінки впливу тіньової економіки та дисбалансів на ринку праці на фінансову стабільність та економічне зростання в Україні» (державний реєстраційний номер 0117U004233, строки виконання 2015-2017 рр.).

Методичні розробки, запропоновані Мар'янович М.Е. в дисертації, використовуються у навчальному процесі при викладанні курсів «Фінанси», «Гроші та кредит», «Бюджетна система» та «Основи прогнозування та планування бюджету» для студентів бакалаврської та магістерської програм факультету економічних наук Національного університету «Києво-Могилянська академія».

Зав. кафедри фінансів,
д.е.н., проф.

Декан факультету економічних наук,
к.е.н., доцент




І. Г. Лук'яненко

О. В. Гуменна

ДОДАТОК Л

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

у наукових фахових виданнях:

1. Мар'янович М.Е. Перспективні напрями розвитку фінансових механізмів досягнення Цілей сталого розвитку до 2030 року. *Наукові записки НаУКМА. Серія: Економічні науки*. 2016. Том 1. Вип. 1. С. 125-131. (0,4 друк. арк.)
2. Мар'янович М.Е. Роль державно-приватного партнерства в досягненні Цілей сталого розвитку до 2030 року. *Наукові записки НаУКМА. Серія: Економічні науки*. 2017. Том 2. Вип. 1. С. 98-102. (0,3 друк. арк.)
3. Мар'янович М.Е. Державні капітальні видатки та державні фонди в системі фінансового забезпечення розвитку інфраструктури України. *Ефективна економіка*. 2019. № 12. DOI: 10.32702/2307-2105-2019.12.157 (0,6 друк. арк.)
4. Мар'янович М.Е. Національні індикатори досягнення Цілей сталого розвитку та їх роль у порядку денному ООН до 2030 року. *Інноваційна економіка*. 2019. № 5-6. С. 133-138. (0,4 друк. арк.)
5. Мар'янович М.Е. Роль міжнародних фінансових організацій у розбудові критичної інфраструктури для досягнення Цілей сталого розвитку в Україні. *Інвестиції: практика та досвід*. 2020. № 2. С. 152–157. (0,4 друк. арк.)
6. Лук'яненко І.Г., Мар'янович М.Е. Роль державно-приватного партнерства в розбудові критичної інфраструктури для досягнення Цілей сталого розвитку в Україні. *Бізнес Інформ*. 2020. №1. С. 291–297. (0,4 друк. арк.)

7. Мар'янович М.Е. Цільові індикатори стратегій сталого розвитку. *Розвиток економіки в умовах макроекономічної нестабільності: світова та українська практика: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Київ, 27 січня 2016 р.) Київ: НаУКМА, 2016. С. 48–49. (0,1 друк. арк.)
8. Мар'янович М.Е. Європейський досвід реалізації проектів державно-приватного партнерства: перспективи для України. *Економічний розвиток держави, регіонів і підприємств: проблеми та перспективи: матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Львів, 18–19 травня 2017 р.). Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. С. 46–47. (0,1 друк. арк.)
9. Мар'янович М.Е. Фінансова складова глобального партнерства для досягнення цілей економічного розвитку. *Фінансова політика як складова економічного розвитку: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф.* (м. Київ, 12-13 квітня 2017 р.). Київ: Київ.нац. торг.-екон. ун-т, 2017. С. 232–234. (0,2 друк. арк.)
10. Мар'янович М.Е. Міжнародна технічна допомога та її роль у забезпеченні сталого розвитку. *Фінансово-економічний та суспільний світовий розвиток: сучасні тренди і перспективи: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Київ, 25 січня 2017 р.). Київ: НаУКМА, 2017. С. 68–70. (0,2 друк. арк.)
11. Мар'янович М.Е. Перспективи розвитку партнерства в Україні в рамках досягнення Цілей сталого розвитку. *Управління економічними процесами на макро- і мікрорівні: проблеми та перспективи вирішення: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Львів, 24–25 квітня 2018 р.). Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2018. С. 171–172. (0,1 друк. арк.)
12. Мар'янович М.Е. Адаптація глобальної стратегії до національних завдань Цілей сталого розвитку в Україні. *Стратегії та тренди економічного розвитку країн під впливом інновацій: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Київ, 24 січня 2018 р.). Київ: НаУКМА, 2018. С. 42–43. (0,1 друк. арк.)
13. Мар'янович М.Е. Розвиток розумних міст як шлях до сталого розвитку. *Національні та світові фінансово-економічні системи в умовах сучасних викликів: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Київ, 23 січня 2019 р.). Київ: НаУКМА, 2019. С. 39–40. (0,1 друк. арк.)
14. Мар'янович М.Е. Фінансове забезпечення досягнення Цілей сталого розвитку. *Фінансова політика як складова економічного розвитку: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф.* (м. Київ, 15–16 квітня 2020 р.). Київ: Київ.нац. торг.-екон. ун-т, 2020. С. 19–21. (0,2 друк. арк.)

продовження додатку Л

15. Мар'янович М.Е. Запровадження пріоритезації інфраструктурних проектів в контексті досягнення Цілей сталого розвитку в Україні. *Управління економічними процесами на макро- і мікрорівні: проблеми та перспективи вирішення*: матеріали ІV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 29–30 квітня 2020 р.). Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2020. С. 21–22. (0,1 друк. арк.)

16. Мар'янович М.Е. Становлення системи фінансового забезпечення сталого розвитку в Україні. *Scientific Letters of Academic Society of Michal Baludansky*. Kosice, Slovakia, 2020. Vol. 8. № 3. P.147-150. (0,3 друк. арк.)

ДОДАТОК М

Таблиця М.1

Відомості про апробацію результатів дисертації

	Назва конференції, місце та дата проведення
1	Міжнародна науково-практична конференція: <i>Розвиток економіки в умовах макроекономічної нестабільності: світова та українська практика</i> (м. Київ, 27 січня 2016 р.)
2	Міжнародна науково-практична конференція: <i>Стратегічні орієнтири формування соціально-економічної та фінансової політики в умовах євро інтеграції</i> (03 лютого 2016 р.)
3	Міжнародна науково-практична конференція студентів, аспірантів та молодих вчених: <i>Фінансово-економічний та суспільний світовий розвиток: сучасні тренди і перспективи</i> (25 січня 2017 р.)
4	Міжнародна науково-практична конференція: <i>Фінансова підтримка соціально-економічного розвитку України</i> (03 лютого 2017 р.)
5	VI PhD conference: <i>A Linea</i> (м. Київ, 3-7 квітня 2017 р.)
6	Всеукраїнська науково-практична конференція: <i>Фінансова політика як складова економічного розвитку</i> (м. Київ, 12-13 квітня 2017 р.)
7	II Міжнародна науково-практична конференція молодих учених: <i>Економічний розвиток держави, регіонів і підприємств: проблеми та перспективи</i> (м. Львів, 18-19 травня 2017 р.)
8	Міжнародна науково-практична конференція студентів, аспірантів та молодих вчених: <i>Стратегії та тренди економічного розвитку країн під впливом інновацій</i> (м. Київ, 24 січня 2018 р.)
9	Міжнародна науково-практична конференція: <i>Фінансово-економічна політика в контексті стратегії інноваційного розвитку України</i> (м. Київ, 09 лютого 2018 р.)
10	III Міжнародна науково-практична інтернет-конференція молодих учених: <i>Управління економічними процесами на макро- і мікрорівні: проблеми та перспективи вирішення</i> (м. Львів, 24-25 квітня 2018 р.)
11	Міжнародна науково-практична конференція студентів, аспірантів та молодих вчених: <i>Національні та світові фінансово-економічні системи в умовах сучасних викликів</i> (м. Київ, 23 січня 2019 р.)
12	Всеукраїнська науково-практична конференція: <i>Фінансова політика як складова економічного розвитку</i> (м. Київ, 15-16 квітня 2020 р.)
13	IV Міжнародна науково-практична інтернет-конференція молодих учених: <i>Управління економічними процесами на макро- і мікрорівні: проблеми та перспективи вирішення</i> (м. Львів, 29–30 квітня 2020 р.)