

Пророчук М.В.

Національна академія державного управління
при Президентіві України

РЕЗУЛЬТАТИВНІСТЬ ВЗАЄМОДІЇ ВЛАДИ І БІЗНЕСУ У СФЕРІ ІНФРАСТРУКТУРИ

В умовах скорочення видаткових статей бюджету на пріоритетні напрямки економіки ключова роль в контексті реалізації інфраструктурних проектів як ключового інструменту залучення приватних інвестицій і підвищення якості послуг, що надаються населенню, належить державно-приватному партнерству. Механізм взаємодії влади і бізнесу у сфері інфраструктури в зарубіжних країнах реалізується досить давно і постійно вдосконалюється. Соціально значущі проблеми з урахуванням зростаючих потреб населення залишаються пріоритетними для механізму державно-приватного партнерства і адресовані в конкретну сферу. Відмітна особливість взаємодії влади і бізнесу полягає в розподілі ризиків, що виникають у процесі розробки, реалізації або функціонування проекту. Кожна країна відрізняється своїми підходами і індивідуальністю в організації державно-приватного партнерства. Мета дослідження – проведення деталізованого науково-практичного обґрунтування ефективності та проблем реалізації механізмів взаємодії влади і бізнесу у сфері інфраструктури в Україні та визначення стратегічних напрямів їх удосконалення. Методи дослідження: аналіз і синтез; графічного та аналітичного моделювання; порівняльного аналізу; систематизації, узагальнення. Результати. Актуальний механізм реалізації інфраструктурних проектів за допомогою державно-приватного партнерства недостатньо адаптований до національного соціально-економічного простору, а тому виникають певні диспропорції у реалізації економічного розвитку країни та регіонів. Сучасні тенденції трансформації соціально-економічного простору підтверджують недостатній рівень впливовості актуальних методів реалізації інфраструктурних проектів, а наявність характерної асиметрії соціально-економічного розвитку країни та регіонів вимагає більшого зосередження уваги на модернізації регуляторних інструментів, зокрема механізму реалізації інфраструктурних проектів за допомогою державно-приватного партнерства.

У результаті проведеного дослідження окреслено подальші перспективи імплементації альтернативних методів реалізації інфраструктурних проектів за допомогою державно-приватного партнерства, з'ясовано, що для кожної країни характерна відповідна галузева специфіка під час реалізації інфраструктурних проектів, виокремлено ефективні рішення щодо активізації реалізації інфраструктурних проектів за допомогою державно-приватного партнерства. Результати дослідження доцільно рекомендувати органами законодавчої і виконавчої влади України і її суб'єктам під час розроблення державних програм підтримки реалізації інфраструктурних проектів за допомогою державно-приватного партнерства.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, інфраструктурні проекти, інфраструктура, держава, бізнес, влада.

Постановка проблеми. Задля успішної реалізації масштабних інфраструктурних проектів необхідна інтеграція зусиль і інтересів органів державної влади і приватного бізнесу для досягнення максимального результату в рамках даної співпраці. На сучасному етапі становлення державно-приватне партнерство являється універсальним та ефективним механізмом, значення якого у країні постійно зростає, формуючи базис для розвитку економіки, яке за умови ефективної структури даного механізму і оптимальному виборі форм державно-приватного партнерства

буде вигідним для держави, приватного сектору та для населення.

Наявні диспропорції в економіці не дозволяють застосування ринкового саморегулювання галузей економіки для збільшення інвестиційної привабливості регіонів країни. З урахуванням погіршення в 2014 року ситуації у зовнішній економіці і кредитно-фінансовій сфері стає актуальним розвиток інститутів взаємодії бізнесу і влади, що є важливою умовою формування ефективної економічної політики, підвищення інноваційності економіки та розвитку інфраструктури.

Чітка побудова та вдосконалення механізмів державно-приватного партнерства будуть створювати необхідні умови для припливу інвестицій в економіку країни, розвитку регіонів, зниження навантаження на бюджет під час реалізації інфраструктурних проєктів. Держава досягне більшого, надаючи публічні і державні послуги, використовуючи наявні ресурси в інвестиційному механізмі розвитку території за рахунок залучення і використання приватного капіталу для вирішення державних завдань. При цьому управління ризиками проєктів із боку держави гарантує приватному бізнесу зниження інвестиційних ризиків. Структурована імплементація державними органами влади принципів державно-приватного партнерства сприяє формуванню кондицій для залучення приватних інвесторів у регіони.

На підставі вищевикладеного виникає необхідність проведення досліджень, спрямованих на вдосконалення відносин влади і приватного бізнесу у формі державно-приватного партнерства з метою створення узгодженої співпраці органів державної влади та місцевого самоврядування з приватними бізнес-структурами для ефективного функціонування економіки країни і регіонів в умовах глобальної конкуренції. Значну роль набуває формування ефективного інституційного середовища в суб'єктах країни, що підвищує їх інвестиційну привабливість і сприяє досягненню стабільних темпів соціально-економічного зростання, тому актуальним є розгляд ефективності та проблем реалізації механізмів взаємодії влади і бізнесу у сфері інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У сучасній літературі існує значна чисельність різноманітних підходів та поглядів стосовно суті механізмів взаємодії влади і бізнесу у сфері інфраструктури. Розгляд наукових досліджень механізмів державного управління дає можливість оцінити стан розробки зазначеної проблеми в сучасній науці державного управління. Теоретичним підґрунтям розв'язання проблеми реалізації механізмів взаємодії влади і бізнесу у сфері інфраструктури є праці вчених у галузі державно-приватного партнерства (Н.В. Агазарян, Б. Акітоби, Р. Хеммінг, Г. Шварц, К.А. Андрющенко, Л.А. Шергіна, М.А. Теплоку, А.Л. Бержанір, І.С. Біла, У.І. Іллічова, Н.В. Петришина, П.А. Бруссер, С.В. Рожкова, Е.Е. Ваксакова, О.В. Сизова, Л.М. Філіпішина, А.О. Черчата) присвячені аналізу деяких аспектів та особливостей застосування механізмів взаємодії влади і бізнесу у сфері інфраструктури в сучасному умовах в рамках гло-

балізаційних процесів, які вплинули на генезис та становлення бізнес-процесів на підприємствах.

Метою статті є науково-практичне обґрунтування ефективності та проблем реалізації механізмів взаємодії влади і бізнесу у сфері інфраструктури в Україні та визначення стратегічних напрямів їх удосконалення. Під час проведення дослідження були використані загальнонаукові й спеціальні методи дослідження, зокрема аналіз і синтез; графічного та аналітичного моделювання; порівняльного аналізу; систематизації, узагальнення.

Результати дослідження. На сучасному етапі модернізація інфраструктури країни диктує активний розвиток партнерських відносин між державою та приватним бізнесом. Удосконалення механізму державно-приватного партнерства для розвитку інфраструктури регіонів із залученням приватного капіталу носить визначальний характер соціально-економічного розвитку регіонів і малих міст і характеризує ефективність інституціональних і економічних змін.

У науковій думці існує чимало визначень державно-приватного партнерства (далі – ДПП), де серед них найбільш влучними, на нашу думку, є:

1) взаємовигідне партнерство влади і бізнесу на офіційній документальній основі для імплементації соціально важливих і економічно значущих проєктів на всіх наступних рівнях, як і на державному, регіональному та місцевому (Про державно-приватне партнерство, 2010);

2) угода, яка укладається державою і приватною компанією стосовно виробництва та забезпечення реалізації з надання інфраструктурних послуг задля залучення додаткових інвестиційних грошових потоків та підвищення результативності від ефективності та раціональності бюджетного фінансування (Щодо розвитку державно-приватного партнерства, 2012);

3) розвиток традиційних механізмів взаємодії господарських взаємовідносин між державною владою і бізнесом задля формування, планування, фінансування, будівництва і експлуатації об'єктів інфраструктури (Бруссер, 2007);

4) домовленість, де приватний сектор використовує державні активи і надає інфраструктурні послуги, що зазвичай надаються державою (Акітоби, 2007; Хеммінг, 2007; Шварц, 2007);

5) стратегічний, інституційний та організаційний альянс між бізнесом та владою задля імплементації суспільно значущих проєктів в широкому спектрі різноманітних галузей діяльності: від базових галузей промисловості і НДДКР до надання громадських послуг (Ваксанова, 2010).

У дослідженні будемо спиратися на останнє з наведених трактувань яке, на нашу думку, є найбільш загальним та влучним.

Характерні ознаки державно-приватного партнерства наведено на рис. 1.

У світовій практиці ДПП спрямоване на залучення приватних інвестицій на довгострокових умовах задля фінансування та управління громадською інфраструктурою. Вибір початкового напрямку використання означеного механізму залежить передусім від економічного та соціального рівнів розвитку країни або певної області. Механізм ДПП за рахунок різноманіття форм, видів і сфер його застосування є інструментом вирішення певних завдань довгострокового характеру в різному контексті – від застосування тільки інфраструктурних і соціальних проектів загальнодержавного рівня до адаптації і розроблення особливо перспективних технологій для новітніх точок зростання саме там, де розташовуються місткий людський капітал і науковий потенціал.

Світова практика використання ДПП демонструє, що подібний механізм співробітництва доцільний для запровадження у країнах, де держава і бізнес мають спільний економічний інтерес, проте не можуть розвиватися і працювати

незалежно один від одного. Спільний економічний інтерес держави і бізнесу виникає тоді, коли цільові орієнтири держави у взаємодії з бізнесом та цільові орієнтири бізнесу у взаємодії з державою мають точки перетину. Так, держава, взаємодіючи з бізнесом, прагне до: залучення приватного бізнесу до реалізації стратегій соціально-економічного розвитку та розбудови інфраструктури економіки; досягнення глобальних цілей спільними зусиллями; використання потенціалу підприємницького сектору для суспільного блага; розширення партнерства у сфері реалізації інноваційних проектів тощо (Біла, 2018; Іллічова, 2018).

Бізнес, взаємодіючи з державою, прагне до: наявності ефективного середовища для розвитку бізнесу та захисту своїх інтересів; функціонування «незахоплених» корупцією державних структур; прозорості різних форм взаємодії держави з бізнесом, які б функціонували на паритетній основі, та можливості отримання фінансової допомоги на реалізацію суспільно корисних завдань. Незалежно від національних особливостей країни розвиток світового державно-приватного партнерства включає три основні етапи (див. рис. 2).

Більшість країн у сучасному світі знаходяться лише на першому етапі формування державно-



Рис. 1. Характерні ознаки ДПП

Джерело: сформовано на основі джерела (Біла, 2012; Петришина, 2012)

приватного партнерства. До третього етапу змогли розвинути механізм ДПП такі країни, як: Велика Британія, Австралія, Південна Корея та Ірландія (остання приєдналася до цього списку нещодавно). На другому етапі знаходяться майже всі країни Європи (Франція, Німеччина, Іспанія, Італія), а також США, Канада й Японія. На першому етапі знаходяться пострадянські країни, країни Латинської Америки та Східної Європи (Агазарян, 2016).

Для України проблема взаємовідносин влади та бізнесу є значно гострішою, ніж, наприклад, для європейських держав, які також мали соціалістичну систему господарювання. Аналіз розвитку нашої держави за роки незалежності доводить, що основними чинниками цього є ринкові умови господарювання на Україні, які на цей час ще не набули такого високого рівня розвитку, як у країнах з розвинутою економікою. Однією з причин до цього є високий рівень корупції в тому числі й на рівні державних органів влади; високий рівень володарювання монополій на внутрішньому ринку України, що створює перепони для розвитку вільної конкуренції. До природних монополій доповнилися монополії утворення в тому числі й за рахунок не зовсім продуманої та непрозорої приватизації державних підприємств; нестабіль-

ність політичної ситуації в країні, що скеровує значні фінансові та матеріальні ресурси на вирівнювання економічної диспропорції в бюджеті, які могли бути направлені на розвиток соціальної інфраструктури та вирішення соціально-економічних проблем (Філіпішина, 2017).

Важливою проблемою є нестача об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, завдяки чому вона займає одне з найнижчих показників серед розвинених країн. Проблема дорожніх покриттів стоїть особливо гостро. Завдяки розвитку транспортної інфраструктури в регіонах під час використання ДПП збільшиться потік вантажних перевезень через відповідну територію.

Основною критичною проблемою є поточна тенденція взаємної недовіри між представниками влади та бізнесу, яка спричиняє збільшення транзакційних витрат, зниження можливості формування нових орієнтованих на реалізацію інноваційних проектів структур. Із даною проблематикою пов'язано, зокрема, зростання застосування формальностей під час комунікації, сповільнення процесу розвитку інновацій, а в деяких випадках – застосування різноманітних перешкод стосовно можливості їхньої імплементації. Імовірність оцінювання результативності представлених бізнесом пропозицій девальвується



Рис. 2. Ступінь розвитку ДПП

Джерело: сформовано на основі джерела (Біла, 2018; Іллічова, 2018)

при недостатньому досвіді і кваліфікації у замовника в особі представників держави.

Дана проблема актуалізована протиріччям, характерним для значної частини регіонів: досить високий інноваційний потенціал при невідповідному рівні розвитку інфраструктури, який унеможливує ефективний розвиток для регіону та вигідно для підприємців та інвесторів конвертувати даний потенціал у високі новітні технології. До 2018 року в соціальній сфері проявилось погіршення показників за ключовими координатами розвитку. У числі найбільш складно розв'язуваних проблем виявилися: стан дорожньої мережі, інженерної, комунальної інфраструктури, благоустрій, забезпеченість населення сучасною спортивною інфраструктурою. Осмислення і оцінка ситуації, що склалася на рівні регіональної політики, дозволили сформулювати ряд ключових напрямків у стратегії соціально-економічного розвитку регіонів та країни загалом (Андрющенко, 2018; Шергіна, 2018; Теплюк, 2018).

У сучасних реаліях розвитку світової економіки виникає потреба встановлення найбільш значущих сфер діяльності для реалізації та використання ДПП для будь-якої країни в цілому чи регіону включно. Залучення інвестиційних грошових потоків відразу в усі сфери економіки країни в повному обсязі на практиці де факто неможливо, оскільки в сучасних ринкових умовах сформувалися відповідні сфери діяльності, в які потрібно інвестувати в першу чергу. Також відповідні галузі діяльності в країнах, які диференціюються за ступенем економічного розвитку, в які, стосовно рішень уряду країни, доцільно вливати інвестиційні потоки завдяки привабливості приватного сектора, досить істотно відрізняються.

Сьогодні державна підтримка імплементації інвестиційних та інноваційних проєктів забезпечується у формі (Деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства, 2011): державних гарантій для асекурації повного або часткового виконання поточних боргових зобов'язань завдяки залученню запозичень від суб'єктів господарювання державного сектору економіки; прямого бюджетного та пленарного фінансування; компенсації відсоткових ставок за кредитами, що були отримані суб'єктами господарювання у комерційних банках; часткового відшкодування вартості виробництва продукції; кредитів за рахунок державного бюджету; субвенцій з державного бюджету місцевим бюджетам; кредитів, позик та грантів міжнародних фінансових організацій, залучених державою або

під державні гарантії; валютних, податкових та митних преференцій. Дані інструменти в різних комбінаціях є доцільними для підтримки форсування та імплементації ДПП. На сучасному етапі становлення економіки найбільшого поширення для використання механізмів партнерства набула галузь інфраструктури, до проєктів якої досить часто застосовується форма концесії.

Вирішальною передумовою необхідності та доцільності широкого впровадження механізму ДПП в Україні стала невідповідність зростаючих потреб у суспільних послугах та обмежених ресурсних можливостей країни щодо їх задоволення, а його провідна роль у розбудові інноваційної моделі сталого соціально-економічного розвитку країни визнана та закріплена на законодавчому рівні прийнятою у 2013 році Концепцією розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013–2018 роки (Про концепцію розвитку державно-приватного партнерства, 2013).

Аналіз міжнародного досвіду імплементації ДПП у країнах із різним рівнем соціально-економічного розвитку, реалізованих за допомогою концесійної форми державно-приватного партнерства, свідчить, що дані партнерства успішно застосовуються у транспортній і соціальній інфраструктурі, житлово-комунальному господарстві та в інших сферах. Проте найбільшим лідером зі створення даних видів партнерств є транспортна інфраструктура, за нею з невеликим відривом слідує соціальна інфраструктура.

Співпраця між партнерами може проходити в рамках різних законодавчих структур, із різноманітним діапазоном завдань і компетенцій. Взагалі в кожній країні є своя найбільш пріоритетна галузь стосовно застосування ДПП. Так, у США такою галуззю є автодороги, у Великій Британії – охорона здоров'я та освіта, в Німеччині – освіта, в Італії, Канаді та Франції – охорона здоров'я. В інших розвинених країнах на першому місці стосовно застосування ДПП є галузі, пов'язані з будівництвом і реконструкцією автодоріг, а за ними вже йдуть із досить значним відривом охорона здоров'я та освіта. Найменш всього ДПП розвинені в області енергетики, військово-промислового комплексу (далі – ВПК), будівництві офісних будівель і в'язниць, даний процес пов'язаний у першу чергу з галузевою специфікою: енергетика, ВПК і в'язниці в більшості країн є виключно турботою державних структур, оскільки вирішують квестії стосовно асекурації національної безпеки, які в результаті приносять лише соціальні вигоди (Черчата, 2020).

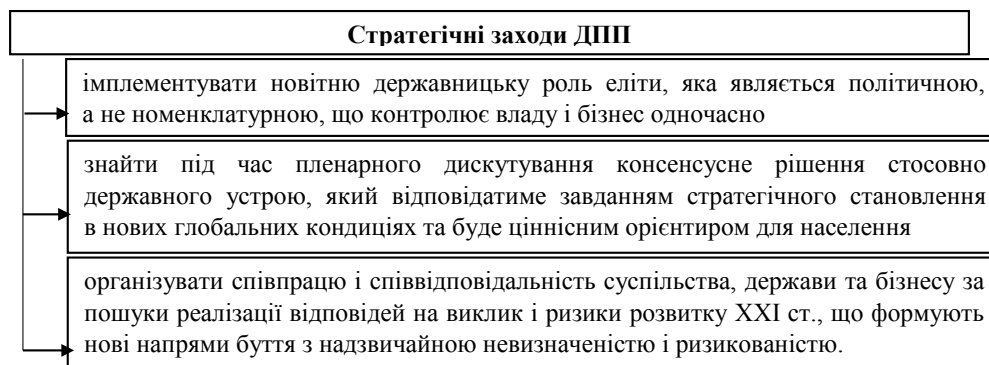


Рис. 3. Стратегічні заходи ДПП

Джерело: сформовано на основі джерела (Бержанір, 2015)

Отже, система представництва інтересів бізнесу в органах державної влади повинна бути гнучкою і багаторівневою. При цьому багаторівнева і багатоаспектна система взаємодії влади та бізнесу дозволяє будувати взаємини на цивілізованій основі. Тому задля асекурації тісної кооперації влади та бізнесу в Україні потрібно імплементувати певні стратегічні заходи (див. рис. 3).

Зазначено, що для сучасної ситуації у країні особливо актуально створення і вдосконалення системи незалежної оцінки проектів на принципах ДПП. Ефективна реалізація проектів передбачає не тільки участь працівників та їх представників, але і громадськості. Підвищення інформаційної відкритості, публічності, прозорості проектів, що реалізуються на принципах державно-приватного партнерства, участі представників інститутів громадянського суспільства і жителів відповідних територій сприятиме створенню механізму ефективного контролю за їх розробкою і реалізацією (Державна стратегія регіонального розвитку, 2018).

Висновки. У результаті проведеного дослідження було визначено, що сучасні методи регулювання реалізації інфраструктурних проектів за допомогою державно-приватного партнерства охоплюють велике різноманіття адаптованих, трансформованих під впливом глобалізації інструментів в межах світового простору. Основною метою державно-приватного партнерства є забезпечення сталого розвитку економіки країни та поліпшення інвестиційного клімату, а також формування більш динамічного розвитку стійких довірчих відносин між державою та іншими зацікавленими господарюючими суб'єктами. Подальша модернізація підходів реалізації інфраструктурних проектів за допомогою державно-приватного партнерства може стати головним інструментом освітнього, соціально-еко-

номічного, політичного та культурного прогресу європейських країн.

У результаті опрацювання досліджень науковців за окресленою проблематикою варто підкреслити значення праць таких авторів, як Філіпішина Л.М (2017), Андрюшенко К.А., Шергіна Л.А., Теплюк М.А. Біла І.С., Іллічова У.І. (2018), Черчата А.О. (2020). На нашу думку, головними факторами, що стимулюють реалізацію інфраструктурних проектів за допомогою державно-приватного партнерства, є: ринкові умови господарювання на території України; високий рівень корупції в тому числі й на рівні державних органів влади; високий рівень володарювання монополій на внутрішньому ринку України, що створює перепони для розвитку вільної конкуренції; нестабільність політичної ситуації у країні; нестача об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури; наявність тенденції взаємної недовіри між представниками бізнесу та держави, що сприяє зростанню транзакційних витрат, зниження можливості формування нових орієнтованих на реалізацію інноваційних проектів структур.

У результаті проведеного дослідження актуальних методів реалізації інфраструктурних проектів за допомогою державно-приватного партнерства в країнах та обґрунтування ключових чинників активізації реалізації даних проектів було визначено, що сучасні підходи в перспективі мають спрямовуватись на раціоналізацію та імплементацию інфраструктурних проектів за допомогою державно-приватного партнерства.

Таким чином, оновлення та вдосконалення концептуальних основ реалізації інфраструктурних проектів за допомогою державно-приватного партнерства може стати сучасною парадигмою збереження глобалізаційних тенденцій та механізмів інтеграції національних економік держав до світового співтовариства.

Список літератури:

1. Агазарян Н.В. Анализ мирового опыта применения механизма государственно-частного партнерства. *Государственно-частное партнерство*. 2016. Т. 3. № 2. С. 151–172.
2. Акитоби Б., Хемминг Р., Шварц Г. Государственные инвестиции и государственно-частные партнерства. *Вопросы экономики*. 2007. № 40. С. 30.
3. Андрищенко К.А., Шергіна Л.А., Теплюк М.А. Державно-приватне партнерство як механізм реалізації соціально-економічного розвитку регіону в умовах публічного управління. Правові та економічні засади реформування системи органів державної влади і правосуддя в умовах інтеграції до європейської спільноти: проблеми та перспективи : монографія / [Колектив авторів] ; під ред. Г.В. Татаренко. Сєвєродонецьк : вид-во СНУ ім. В. Даля, 2018. С. 6–18.
4. Бержанір А.Л. Світовий досвід забезпечення взаємодії влади та бізнесу в економічних системах. *Вісник Донецького національного університету. Серія В. Економіка і право*. 2015. № 1. С. 32–35.
5. Біла І.С., Іллічова У.І. Світовий досвід державно-приватного партнерства. *Глобальні та національні проблеми економіки. Електронне наукове видання*. 2018. Вип. 21. С. 126–129.
6. Біла І.С., Петришина Н.В. Особливості державно-приватного партнерства в сучасних умовах в Україні. *Сталий розвиток економіки*. 2012. № 2. С. 36–39.
7. Бруссер П.А., Рожкова С.В. Государственно-частное партнерство – новый механизм привлечения инвестиций. *Рынок ценных бумаг*. 2007. № 2. С. 29–33.
8. Ваксакова Е.Е., Сизова О.В. Понятие «государственные услуги» с позиции теории общественных благ. *Финансы*. 2010. № 12. С. 20–24.
9. Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 року. Документ 385-2014-п, чинний, поточна редакція. Редакція від 12.01.2018, підстава 1089-2017-п. *Відомості Верховної Ради України*. URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-%D0%BF> (дата звернення: 23.11.2020).
10. Деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства. Постанова Кабінету Міністрів України від 11.04.2011 № 384. *Відомості Верховної Ради України*. URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3842011%D0%BF> (дата звернення: 23.11.2020).
11. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 1 липня 2010 року № 2404-VI. *Відомості Верховної Ради України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (дата звернення: 23.11.2020).
12. Про концепцію розвитку державно приватного партнерства в Україні на 2013-2018 роки. Розпорядження Кабінету Міністрів України № 739-р від 14 серпня 2013 р. *Відомості Верховної Ради України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/7392013%D1%80>. (дата звернення: 23.11.2020).
13. Філіпішина Л.М. Напрями розвитку стратегії взаємодії держави і бізнесу. *Научный вестник Донбасской государственной машиностроительной академии*. 2017. № 1. С. 199–205.
14. Черчата А.О. Державно-приватне партнерство як результат інтеграції держави та бізнес-структур. *Науковий вісник ІФНТУНГ*. Серія: Економіка та управління в нафтовій і газовій промисловості. 2020. № 1(21). DOI: 10.31471/2409-0948-2020-1(21)-94-102 (дата звернення: 23.11.2020).
15. Щодо розвитку державно-приватного партнерства як механізму активізації інвестиційної діяльності в Україні: Аналітична записка Національного інституту стратегічних досліджень. 2012. URL: <http://old2.niss.gov.ua/articles/816> (дата звернення: 23.11.2020).

Prorochuk M.V. EFFECTIVENESS OF INTERACTION BETWEEN GOVERNMENT AND BUSINESS IN THE FIELD OF INFRASTRUCTURE

In the context of reducing budget expenditures on priority areas of the economy, where the key role in the context of infrastructure projects as a key tool to attract private investment and improve the quality of services provided to the population belongs to the public-private partnership. The mechanism of interaction between government and business in the field of infrastructure in foreign countries has been implemented for a long time and is constantly being improved. Socially significant problems, taking into account the growing needs of the population, remain a priority for the mechanism of public-private partnership and are addressed in a specific area. A distinctive feature of the interaction of government and business is the distribution of risks arising in the process of development, implementation or operation of the project. Each country differs in its approaches and individuality in the organization of public-private partnership. The purpose of the study is conducting a detailed scientific and practical justification of the effectiveness and problems of implementation of mechanisms of interaction between government and business in the field of infrastructure in Ukraine and to identify strategic areas for improvement. Research methods: analysis and synthesis; graphic and analytical modeling; comparative analysis; systematization, generalization. Results. The current mechanism for implementing infrastructure projects through public-private partnerships is insufficiently adapted to the

national socio-economic space, and therefore there are certain disparities in the implementation of economic development of the country and regions. Current trends in the transformation of socio-economic space confirm the insufficient level of influence of current methods of infrastructure projects, and the presence of a characteristic asymmetry of socio-economic development of the country and regions requires greater focus on modernization of regulatory instruments, including infrastructure projects through public-private partnership.

As a result of the study outlined further prospects for the implementation of alternative methods of infrastructure projects through public-private partnership, it was found that each country is characterized by relevant industry specifics in the implementation of infrastructure projects, identified effective solutions to enhance the implementation of infrastructure projects through public-private partnerships. The results of the study should be recommended by the legislative and executive authorities of Ukraine and its subjects in the development of state programs to support the implementation of infrastructure projects through public-private partnerships.

Key words: *public-private partnership, infrastructure projects, infrastructure, state, business, government.*