

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Отже, ми бачимо прямий зв'язок між якістю життя і якістю міського середовища. Тому, досліджуючи розвиток міста, слід також враховувати якість міського середовища як основну складову якості життя городян.

Людина обирає місце з позиції максимізації зручностей для життєдіяльності за цілим рядом критеріїв. До них слід віднести: житлові умови, можливість знайти роботу (відкрити власний бізнес, інвестувати кошти), скористатися якісними послугами, добре відпочити, дихати свіжим повітрям. Усі вони є ознаками якості міського середовища і водночас виступають параметрами якості життя. Тож маємо додатковий аргумент на користь гіпотези про зв'язок між якістю міського середовища та якістю життя населення. При цьому, під якістю міського середовища розуміємо придатність усіх його компонентів задовольняти потреби у комфортному і безпечному проживанні, тимчасовому перебуванні, веденні господарської та інвестиційної діяльності.

Через вплив на якість міського середовища змінюються умови для постійного проживання і тимчасового перебування, умови господарської діяльності, інвестиційний клімат тощо. Дія на інші параметри якості життя має непрямий характер і залежить від ступеня впливу на навколишнє оточення. Наприклад, приймаючи рішення щодо створення нових або упорядкування існуючих зон рекреації, органи місцевого самоврядування тим самим сприяють поліпшенню умов відпочинку городян; забезпечуючи високу якість комунальних послуг, сприяють підвищенню фізичного комфорту; власники та менеджери підприємств, поліпшуючи умови праці, впливають на фізичні та психологічні параметри якості життя найманих працівників.

Непоодинокі випадки, коли якість життя ототожнюють із категорією "рівень життя". Не думасмо, що такі пропозиції є слухними. З нашого погляду, кардинальна відмінність між ними полягає у тому, що якість життя є поняттям, більш широким за змістом. Воно несе у собі різноманітні неекономічні ознаки, зокрема такі, як морально-психологічний клімат, душевний комфорт, особисте сприйняття людиною (певними спільнотами) свого місця у житті залежно від системи цінностей, культурних особливостей та у зв'язку з її цілями, очікуваннями, турботами.

Як показано на рис. 2, категорія якості взаємопов'язана із рівнем та способом життя, який є відображенням звичок, традицій, стереотипів поведінки, що формують взаємозалежність між індивідом і його оточенням. Тож спосіб життя корелює з такими параметрами якості життя як духовність і особисті переконання, життя в суспільстві та ступінь незалежності, психологічним та фізичним станом. Спосіб життя може визначати окремі складові якості життя, наприклад, рівень здоров'я населення.

Висновки. Підсумовуючи зазначене вище, маємо підстави для висновку, що місту, як динамічній соціо-еколого-економічній системі, притаманні процеси різного характеру. Разом з тим, бажаний результат усіх змін, якого мали б прагнути керівникам міських територіальних громад, розвиток, зміст якого відбивається у поліпшенні якості міського середовища, що в результаті має призводити до підвищення стандартів життя населення. Разом з тим, бажаний результат усіх змін, якого слід прагнути керівникам міста у процесі управління, є доволі виразним. Ним є розвиток, зміст якого відбивається у поліпшенні якості міського середовища, що в результаті має призводити до підвищення якості життя населення. Саме таке бачення розвитку міста важливе не лише з позиції його мешканців, але і з точки зору органів місцевого самоврядування. Адже основне призначення місцевої влади – діяти від імені та в інтересах громадян. За таких умов, поліпшення якості міського середовища та підвищення якості життя людей сприяє зростанню довіри до очільників з боку городян.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Карий О. І. Стратегічне планування розвитку міста / О. І. Карий. — Львів : ЗУКЦ, 2007. — 317 с.
2. Вакулєнко В. М. Стратегічне планування економічного розвитку великого міста як інструмент підвищення ефективності його управління : дис. канд. наук з держ. управління : спец. 25.00.04 – міське самоврядування / Вакулєнко Володимир Миколайович. — К., 2003. — 200 с.
3. Місто та економіка (або місцевий економічний розвиток) : посібник для працівників органів місцевого самоврядування / [укладач О. С. Парфенюк]. — К. : Академпрес, 2003. — 152 с. : іл. — Бібліогр. : с. 146—149.
4. Склярук Н. І. Формування стратегії розвитку економіки малих міст в контексті ринкових реформ : дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.10.01 – розміщення продуктивних сил і регіональна економіка / Склярук Наталя Іванівна. — Х., 2003. — 219 с.
5. Васильєва О. І. Управління соціально-економічним розвитком монофункціональних міст України : дис. ... канд. наук з держ. управління : спец. 25.00.04 – міське самоврядування / Васильєва Олександра Іллівна. — К., 2004. — 214 с.
6. Сальдо В. В. Формування та розвиток економічної структури великого міста : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка / Сальдо Володимир Васильович. — Львів, 2008. — 181 с.
7. Звіт про результати дослідження стану місцевого економічного розвитку в Україні [Електронний ресурс] // ЕРМ Україна [Місцевий економічний розвиток міст]. — Режим доступу: <http://www.site50.tangram-studio.com/ukr>.
8. Спальные районы – проблема всей Европы / Либор Кукал [Электронный ресурс] // Сайт Радио Прага [Рубрика «Радиогазета»]. — Режим доступа: <http://www.radio.cz/ru/rubrika/radiogazeta/spalnye-rajony-problema-vsej-evropy>.
9. Танчин І. З. Соціологія : навчальний посібник [Текст] / І. З. Танчин — 2-ге вид., перероб. і доп. — К. : Знання, 2007. — 351 с. ; [Електронний ресурс] // Бібліотека Українських Підручників. Соціологія. — Режим доступу: http://www.pidruchniki.ws/17810409/sotsiologiya/sotsiologiya_-_tanchin_i3.
10. Як виміряти якість життя громадян країни? [Електронний ресурс] // УНІАН – Здоров'я. — Режим доступу: <http://www.health.unian.net/ukr/detail/190061>.

ПРОБЛЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ

Маловичко А.С. к.э.н., доцент кафедры экономической теории Донецкого национального университета экономики и торговли им. М. Туган-Барановского (Украина)

Маловичко А.С. Проблемы финансирования инфраструктурных объектов в Европейском Союзе

Статья посвящена проблемам прикладной экономики, повязанным с потребностями в значительном финансировании инфраструктурных объектов в странах Европейского союза. Учитывая масштабность спроса, что измеряется десятками и сотнями миллиардов евро, национальные органы власти сталкиваются с трудностями из-за невозможности удовлетворения необходимого объема инвестиций из-за низкого уровня причин, как было рассмотрено в статье. Предложено разделить эти причины на четыре группы - непрогнозируемый или прогнозируемый низкий уровень спроса инвесторов на государственные облигации, стоимость позитивного капитала с учетом всех рисков, национальные и/или транснациональные ограничения на уровень дефицита в бюджете и ограничения в фискальной политике. С другой стороны, частные инвесторы сталкиваются с проблемами временной неопределенности и рыночных рисков, суть которых также представлена в статье. На первый взгляд, решением проблемы может стать частно-государственное партнерство, основные виды которого описаны - BOT, BOOT, BTO, BOO, BOMT, DBOOT и DBFO.

Ключевые слова: инфраструктурные объекты, инвестиции, государственный сектор, частные инвесторы, частно-государственное партнерство.

Маловичко А.С. Проблемы финансирования инфраструктурных объектов в Европейском Союзе

Статья посвящена проблемам прикладной экономики, связанным с потребностями в значительном финансировании инфраструктурных объектов в странах Европейского союза. Учитывая масштабность спроса, измеряемого в десятки и сотни миллиардов евро, национальные органы власти испытывают трудности с удовлетворением требуемого объема инвестиций по ряду причин, которые рассмотрены в статье.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Предложено разделить эти причины на четыре группы – непрогнозируемый или прогнозируемо низкий уровень спроса инвесторов на государственные долговые обязательства, стоимость заемного капитала с учетом всех рисков, национальные и/или наднациональные ограничения на уровень дефицита в бюджете и ограничения в фискальной политике. С другой стороны, частные инвесторы опасаются проблемы временной противоречивости и провалов рынка, суть которых также представлена в статье. На первый взгляд, выходом из положения может оказаться частно-государственное партнерство, виды которого описаны – BOT, BOOT, BTO, BOO, BOMT, DBOOT и DBFO.

Ключевые слова: инфраструктурные объекты, инвестиции, государственный сектор, частные инвесторы, частно-государственное партнерство.

Malovyuchko A. Problems of financing infrastructure investment in the countries of European Union

Article is devoted to the problems of applied economy connected with needs for considerable financing of infrastructure objects for the European Union. Taking into account the scale of demand measured in tens and hundreds of billions euros the national governments meet some difficulties to supply the demand for a number of reasons which are considered in article. It was offered to divide these reasons into four groups – not predicted or predicted low level of investors' demand for state debt obligations, cost of the loan capital taking into account all the risks, national and/or supranational restrictions on a deficit budget level and long-term restrictions in fiscal policy. On the other hand, private investors are afraid of problems of time inconsistency and market failures which essences were also presented in article. At first sight, the public private partnership, types of which were described - BOT, BOOT, BTO, BOO, BOMT, DBOOT and DBFO, can be applied as a way out

Key words: infrastructure objects, investment, public sector, private investors, public private partnership.

Постановка проблемы. Транзитному потенциалу Украины в последнее время посвящено достаточно много исследований. Даже если не учитывать возможность Украины по транзиту газа, то по остальным видам транспорта Украина обладает значительным транзитным потенциалом. Результаты большинства исследований схожи – в государстве отсутствует внятная политика по реализации транзитного потенциала и нет средств, даже если бы такая стратегия существовала.

Интересно, что гораздо меньше исследований посвящено обоснованию развития транспортной инфраструктуры не для транзитных перевозок, а для обеспечения внутреннего спроса на пассажирские и грузовые перевозки. Ведь они так же могут стать мощным фактором развития промышленности и источником увеличения ВВП. Но и здесь обнаруживается схожая ситуация – ни четкой государственной стратегии, ни источника финансирования. Учитывая масштабность любого транспортного инфраструктурного проекта, очевидно что и финансирование требуется значительное, что значительно усложняет поиск его источника.

Поиск решения проблемы выработки стратегии и поиска финансирования в данном случае приводит к своего рода уникальным результатам. В то время как зачастую финансирование проекта и его разработка достаточно автономны, в случае развития транспортной инфраструктуры эти процессы органически переплетены в рамках частно-государственного партнерства. Его видам, а так же сопровождающим его проблемам прикладной экономики в странах ЕС посвящена статья.

Анализ последних исследований и публикаций. Значительных исследований украинских ученых по проблемам финансирования транспортной инфраструктуры обнаружить не удалось. В какой-то мере этой проблемы касаются в своих исследованиях Д.В. Зеркалов, Р.О. Яновский, М.Г. Босняк, А.М. Редзюк и др. Европейские ученые Б. Эгерт, С. Арухо, Т. Козлук, Д. Хелм, И. Кесидес, С. Ходж, С. Грив, Д. Гримси, М. Льюис и др. внесли значительный вклад в развитие этого вопроса.

Выделение нерешенной проблемы. Анализ отечественной научной литературы показал явный недостаток доступных для чтения обзоров западных прикладных экономических исследований в вопросе привлечения инвестиций на инфраструктурные объекты.

Целью статьи является обзор проблем прикладной экономики в сфере финансирования инфраструктурных объектов в ЕС.

Результаты исследования. Принято считать, что инвестиции в инфраструктуру приносят значительные экономические блага. Такими благами могут быть и краткосрочный рост выпуска продукции и долгосрочная перспектива экономического роста. Например, из 21 страны и 6 типов инфраструктуры изучению которых посвятили свою работу Б. Эгерт, С. Арухо, Т. Козлук в 2009 г. в большинстве обнаружено прямое влияние уровня развития инфраструктуры на ВВП и более высокая доходность инфраструктурных инвестиций по сравнению с другими инвестициями в основные фонды. Это легко объяснимо, ведь деятельность любого предприятия не может обойтись без использования водной, электрической, газовой и транспортной инфраструктуры.

К тому же, учитывая традиционно существующий инвестиционный голод в инфраструктурных объектах, ожидается, что будущие инвестиции в инфраструктуру существенно превысят исторические максимумы. То есть можно сказать, что накапливается значительная потребность в инвестициях, которая в ближайшем будущем будет удовлетворена.

По оценкам, ежегодные инвестиции в инфраструктуру Великобритании вырастут с 30 миллиардов фунтов стерлингов (ф. ст.) в год в 2004-2009 гг. до 50 миллиардов ф. ст. ежегодно в 2010-2030 гг. Так же, эксперты ожидают, что в 2010-2020 гг. сумма мировых инвестиций в инфраструктуру превысит 20 триллионов ф. ст. [2]

Только в ЕС затраты на развитие транспортной инфраструктуры до удовлетворяющего потребность уровня были оценены в более чем 1,5 триллионов евро за 2010-2030 гг. по всем транспортным сетям стран-членов.

ОЭСР оценила возведение новых (замену устаревших) секторов в секторе автомобильных дорог за период с 2000 г. до 2030 г. в сумму от 220 до 290 миллиардов долларов (долл.) в год. Так же установлено, что две трети всех работ будет проведено в странах-членах ОЭСР и они будут обусловлены необходимостью поддержания, обновления и замены дорожных активов.

В железнодорожном секторе инфраструктура требует ежегодных вложений 50-60 миллиардов долл. за период 2005-30 гг. Здесь уже учитываются требования программы ЕС TEN-T и планы по возведению скоростных железных дорог. Так же как и в автодорожном секторе, около двух третей всех инвестиций придутся на страны ОЭСР [4].

Очевидно, что инфраструктура принесет максимум экономических благ только в случае полного финансирования проекта и его одобрения правительством. Это в свою очередь требует от правительства готовности брать в долг. Однако, финансирование со стороны государственного сектора трудноосуществима из-за ряда ограничений:

1. Спрос инвесторов. Общий уровень правительственных издержек по кредиту и способность правительства размещать долговые обязательства обуславливает уровень спроса инвесторов на государственные долговые обязательства.

2. Стоимость заемного капитала. Непосредственно проценты, которое правительство готово выплачивать на заемный капитал, риск дефолта и кредитный рейтинг правительственных долговых обязательств формируют его конечную стоимость.

3. Законодательные / наднациональные ограничения. Например, ограничения на задолженность или дефицит, принятые в ЕС.

4. Долгосрочная фискальная политика. Требование о стабильном уровне долгосрочной задолженности и дефицита для обеспечения возможности планировать распределение налоговых поступлений и расходов.

В то же время и частный сектор не в состоянии обеспечить оптимальный уровень инвестиций в инфраструктуру – конкуренция на рынке и внерыночные эффекты неоднократно приводили к провалам рынка, что позволило сделать вывод о том, что частный сектор не способен самостоятельно инвестировать в инфраструктуру столько, сколько необходимо для удовлетворения потребности потребителей и промышленности.

История большинства национальных экономик развитых стран знает много примеров финансирования инфраструктуры начиная от полной приватизации и заканчивая полной национализацией, не минуя при этом и различных смешанных форм.

Это порождает два вопроса. Первый, почему рынок сам по себе не может обеспечить оптимальный уровень инвестиций, и в чем состоят трудности, которые приходится решать путем государственного вмешательства? Второй вопрос логически вытекает из первого –

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

что мешает частному сектору экономики полностью обеспечить инфраструктуру инвестициями. Другими словами, в чем состоят ошибки государственного управления, при том, что государственное вмешательство, очевидно, необходимо?

Инвестиционные проекты в области инфраструктуры неоднократно оборачивались потерями, преимущественно, из-за значительных первоначальных необратимых затрат и долгосрочной природы инфраструктурных проектов. Специфика затрат отталкивает инвестиции как со стороны «старых» инвесторов, уже владеющих активами в отрасли, потому что они боятся, что их активы станут убыточными из-за расходов на дальнейшее строительство, которые могут превысить смету, так и со стороны новых инвесторов, боящихся непредвиденных затрат и того, что они не смогут предложить цены на конечные услуги ниже существующих. Долгосрочная природа инфраструктурных проектов, дополненная их монополистическим характером приводят к обострению проблемы неопределенности спроса и регулирования, что в свою очередь заставляет воспринимать их инвесторами как проекты с повышенным риском.

Инфраструктура по своей природе является ярчайшим примером монополии в том случае, если не регулируется государством и благодаря тому, что вход на этот рынок связан с высоким уровнем затрат. Например, если линия электропередач уже построена, почти наверняка можно сказать, что другому предприятию экономически нецелесообразно создавать еще одну. В этом случае видно, что при монополии цены для потребителей возможны выше предельных издержек.

Это, в свою очередь, заставляет инвесторов стремиться к максимально быстрой компенсации высоких затрат на строительство инфраструктуры, что было бы невозможно при конкурентном рынке, и приводит к относительному «недоинвестированию» и, как следствие, к недостатку инноваций.

Если допустить, что затраты на вход на рынок не слишком высокие (инфраструктура представляет собой просто монополию, а не естественную монополию), то монополия рента может спровоцировать приход конкурентов на рынок, что в долгосрочной перспективе понизит ренту. Это означает, что возмещение затрат через разрешение действовать как монополии не оптимально.

Инфраструктурные объекты могут приносить пользу не эксплуатируемую инвестором (позитивные экстерналии), точнее, общество или конечные пользователи могут их приспособить для своих других нужд. Например, платная дорога, приносящая инвестору прибыль, может быть крайне удобной с точки зрения более надежного соединения важных магистралей, то есть, приносить побочную выгоду обществу, что приводит к недооценке выгод со стороны инвестора и влечет к «недоинвестированию» в случае непонимания ситуации инвестором.

На протяжении XX века национализация была основным инструментом борьбы с коммерческими провалами частного сектора обеспечить функционирование инфраструктуры. При национализации частному сектору позволялось участвовать в строительстве инфраструктуры как подрядчику, но не допускалось его участие в управлении. Поэтому цены были на уровне предельных издержек, а капитальные затраты компенсировались налоговыми сборами.

Однако, и национализация не принесла ожидаемых результатов – причинами коммерческих провалов правительства были недофинансирование, неэффективность, дороговизна и дефицит инноваций. Исследование деятельности 23 международных авиакомпаний показало, что при смене формы собственности с государственной на частную производительность в долгосрочном периоде увеличивалась на 1,6-2,0% в год, а затраты падали на 1,7-1,9% ежегодно.

Сама структура затрат при инвестициях в инфраструктуру объясняет провалы правительства при вмешательстве в частные инфраструктурные инвестиции. Доля затрат на основной капитал в общих затратах достаточно высока, что приводит к значительной разнице между уровнем средних и предельных затрат.

Фактически, инфраструктура представляет собой общественные блага, поэтому вплоть до точки насыщения предельные издержки на обслуживание дополнительного потребителя стремятся к нулю, что приводит к проблеме временной противоречивости. Инвестору до начала инвестиционного процесса нужна гарантия того, что он компенсирует средние издержки в долгосрочном периоде при этом у государства сохраняется возможность вмешаться с целью понизить цены до уровня предельных издержек уже после поступления инвестиций, зная, что эксплуатация актива будет продолжаться до тех пор, пока оператор будет компенсировать свои предельные издержки [9].

Суть проблемы временной противоречивости состоит в том, что инвесторам необходимо получить от правительства долгосрочную и надежную гарантию того, что у них будет возможность получить адекватную прибыль на свои инвестиции. Без эффективного механизма реализации такой гарантии инвесторы потребуют компенсацию за политический риск, что приведет к увеличению затрат или недостаточному финансированию.

Возможность рыночных провалов в области инфраструктуры провоцирует вмешательство государства. Но так как и государство не застраховано от провалов возникает потребность в некой форме сотрудничества государственного и частного сектора экономики, при котором возник бы более жизнеспособный механизм.

Возможно, таким механизмом является государственно-частное партнерство (ГЧП). Эта форма сотрудничества достаточно широко используется в мире, однако, не смотря на это, довольно трудно поддается определению, потому что в каждом отдельном случае обладает определенными особенностями, имеющими между собой существенные различия. ОЭСР предложила определение, которое подчеркивает отличие ГЧП от обычных («снабженческих») схем сотрудничества правительства и частного сектора экономики тем, что при ГЧП частный сектор принимает на себя определенные риски:

Можно определить государственно-частное партнерство как соглашение между правительством и одним или несколькими частными партнерами... в соответствии с которым частные партнеры предоставляют услуги на коммерческих условиях, но при этом достигают тех целей, которые ставило перед собой правительство и при котором эффективность зависит от степени риска, взятого на себя частными партнерами.

Целесообразно придерживаться определения ОЭКД в соответствии с которым ГЧП ..., Основным отличием между ГЧП и традиционными государственными закупками является то, что государство не покупает активы при ГЧП, оно скорее покупает возможность на определенных условиях предоставлять комплекс услуг на объекте инфраструктуры, который был профинансирован и построен частным сектором и который продолжает оставаться в частной собственности до конца контракта (около 20-30 лет).

Несмотря на множество различных моделей сотрудничества, которые попадают под определение, управление активами всегда осуществляется частным сектором и при каждой модели частный сектор подвержен различным рискам.

На сегодняшний день наиболее используемыми являются такие формы частно-государственного партнерства:

- BOT (Build, Operate, Transfer - строительство - эксплуатация/ управление - передача) – при такой модели ЧГП инфраструктурный объект создается за счет концессионера, который после завершения строительства получает право эксплуатации сооруженного объекта в течение срока, достаточного для окупаемости вложенных средств;

- BOOT (Build, Own, Operate, Transfer - строительство - владение - эксплуатация/управление - передача) - частный партнер получает правомочие не только пользования, но и владения объектом в течение срока действия соглашения, после чего он передается публичной власти;

- BTO (Build, Transfer, Operate - строительство - передача - эксплуатация/управление) - предполагает передачу объекта государству сразу по завершении строительства, затем он поступает в пользование частного партнера, но без перехода к нему права владения;

- BOO (Build, Own, Operate - строительство - владение - эксплуатация/управление) - созданный объект по истечении срока действия соглашения не передается публичной власти, а остается в распоряжении инвестора;

- BOMT (Build, Operate, Maintain, Transfer - строительство - эксплуатация/управление - обслуживание - передача) – акцент делается на ответственности частного партнера за содержание и текущий ремонт сооруженных им инфраструктурных объектов;

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

- DBOOT (Design, Build, Own, Operate, Transfer - проектирование - строительство - владение - эксплуатация/управление - передача) – (ответственность частного партнера не только за строительство инфраструктурного объекта, но и за его проектирование);

- DBFO (Design, Build, Finance, Operate - проектирование - строительство - финансирование - эксплуатация/управление) – специально оговаривается ответственность за финансирование строительства инфраструктурных объектов.

Подробный анализ каждой из вышеприведенных форм партнерства широко освещен в специальной и научной литературе, поэтому нет потребности останавливаться на этом вопросе в рамках данной статьи. Однако стоит отметить, что каждый конкретный проект даже являясь одной из форм такого сотрудничества представляет собой уникальное явление в силу того, что каждый из этапов имеет свою особенность и специфику, которые могут существенно отличаться от этапов подобного проекта, даже если их формально можно отнести к одному типу.

Выводы. Подводя итоги, можно сказать, что в Европейском Союзе существует громадный спрос на инвестиции в объекты инфраструктуры. При этом существует ряд проблем, препятствующих удовлетворению спроса как со стороны государства, так и со стороны частных инвесторов. Осуществлению государственных инвестиций препятствуют, в основном, стоимость капитала и внешние законодательные ограничения, в то время как частным инвесторам недостает правительственных гарантий, обеспечивающих прибыльность проекта.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Egert, B., Araujo, S. and Kozluk, T. (2009), 'Infrastructure and growth: Empirical evidence', OECD Economics Department Working Papers, No.685.
2. Infrastructure UK (2010), 'Strategy for National Infrastructure', March, p. 5.
3. European Commission (2011), 'Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility', October 19th.
4. OECD (2006), 'Infrastructure to 2030: Telecom, Land Transport, Water and Electricity', June 30th.
5. Helm, D. (2009), 'Infrastructure, investment and the economic crisis', published in D. Helm, J. Wardlaw and B. Caldecott (eds), Delivering a 21st Century Infrastructure for Britain, London: Policy Exchange.
6. Kessides, I. (2005), 'Infrastructure Privatization and Regulation: Promises and Perils', The World Bank Research Observer, 20:1, pp. 82–3.
7. Ehrlich, I., Gallais-Hamonno, G., Liu, Z. and Lutter, R. (1994), 'Productivity Growth and Firm Ownership: An Empirical Investigation', Journal of Political Economy, 102, 1006–38.
8. Megginson, W.L. and Netter, J.M. (2001), 'From State to Market: A Survey of Empirical Studies on Privatization', Journal of Public Economics, 39, 321–89.
9. Hodge, C.A. and Greve, C. (2007), 'Public-Private Partnerships: An International Performance', Public Administration Review, 67:3, 545–58.
10. OECD (2008), Public-Private Partnerships: In Pursuit of Risk Sharing and Value for Money, OECD Publishing.
11. Grimsey, D. and Lewis, M.K. (2004), Public Private Partnerships: The Worldwide Revolution of Infrastructure Provision and Project Finance, Cheltenham: Edward Elgar, p. 6.

АНАГЕНЕЗ ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ЯК КАТАЛІЗАТОР РОЗВИТКУ ЕЛЕКТРОННОЇ ТОРГІВЛІ

Маловичко С.В., к.е.н., завідувач кафедри маркетингу менеджменту, Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського

Маловичко С.В. Анагенез інформаційно-комунікаційних технологій як каталізатор розвитку електронної торгівлі

У статті висвітлено важливість електронної торгівлі в світі, визначено, що «електронна торгівля» є поняття поліедральним, багатограним. Висвітлено основні інструменти реалізації електронної торгівлі: Інтернет (включаючи електронну пошту); інтерактивне телебачення; телефон (IP-телефонія); факс; електронний обмін даними (EDI, Electronic Data Interchange); системи електронних платежів і переказів коштів). Представлено основні індикатори, що характеризують доступ та використання інформаційно-комунікаційних технологій родинами та індивідуумами різних країн світу. Наведено результати компаративного аналізу широти доступу до мережі Інтернет в різних країнах світу станом на 2013 рік. Висвітлено історичний аспект появи та розвитку мережі Інтернет в Україні. Розкрито сутність поняття «електронна економіка».

Ключові слова: електронна торгівля, інформаційно-комунікаційні технології, торгівля, Інтернет, розвиток, мережа

Маловичко С.В. Анагенез информационно-коммуникационных технологий как катализатор развития электронной торговли

В статье отражена важность электронной торговли в мире, определено, что "электронная торговля" является понятием полиэдральным, многогранным. Описаны основные инструменты реализации электронной торговли: Интернет (включая электронную почту); интерактивное телевидение; телефон (IP-телефония); факс; электронный обмен данными (EDI, Electronic Data Interchange); системы электронных платежей и переводов средств). Представлены основные индикаторы, которые характеризуют доступ и использование информационно-коммуникационных технологий семьями и индивидуумами разных стран мира. Приведены результаты компаративного анализа широты доступа к сети Интернет в разных странах мира состоянием на 2013 год. Представлен исторический аспект появления и развития сети Интернет в Украине. Раскрыта сущность понятия "электронная экономика".

Ключевые слова: электронная торговля, информационно-коммуникационные технологии, торговля, Интернет, развитие, сеть

Malovychko S. Anagenesis of informatively-communication technologies as catalyst of development of e-commerce

In the article importance of e-commerce is reflected in the world, certainly, that "electronic commerce" is the concept of multilateral many-sided. The basic instruments of realization of e-commerce are described: the Internet (including an e-mail); interactive television; telephone (IP- telephony); fax; EDI (EDI, Electronic Data Interchange); systems of e-Payments and transfers of costs). Basic indicators that characterize access and use of informatively-communication technologies families and individuals of different countries of the world are presented. Results over of comparative analysis of breadth of access are brought to the network the Internet in the different countries of the world by the state on 2013. The historical aspect of appearance and development of network is presented the Internet in Ukraine. Essence of concept "Electronic economy" is exposed.

Keywords: e-commerce, of informatively-communication technologies, trade, Internet, development, network

Постановка проблеми. Стрімкий розвиток Інтернет-технологій, швидке його поширення в сукупності з науковим прогресом у сфері інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ) спричинили значні хвилі трансформацій в бізнес колах. Реалії сьогодення свідчать про нові тенденції розвитку економіки, зміну вектору економічного розвитку з традиційної в бік електронної. Інформаційно-комунікаційні технології можна віднести до елементу інфраструктури суспільства та факторів швидкого економічного зростання. Інтернет ініціює та підтримує розвиток електронної торгівлі, відносини в середині якої відбуваються за рахунок сучасних засобів комунікацій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В Україні дослідженню окремих питань діяльності в мережі Інтернет присвячені праці