

Uzhhorodskoho universytetu. Serii «Pedahohika. Sotsialna robota», 1, 298–302.
<https://doi.org/10.24144/2524-0609.2026.58.298-302>
socialprotection-humanrights.org. (2014). *Social security provisions in the Constitution of Croatia*. <https://socialprotection-humanrights.org/instru/social-security-provisions-in-the-constitution-of-croatia/>
UHDDR. <https://www.uhddr.hr/>
Yehorycheva S. B. (2024). *Finansovo-ekonomichni mekhanizmy zabezpechennia reintehratsii veteraniv viiny v Ukraini* [Financial and economic mechanisms for ensuring the reintegration of war veterans in Ukraine]. *Ekonomika i rehion*, 3, 133–140.
[https://doi.org/10.26906/EiR.2024.3\(94\).3493](https://doi.org/10.26906/EiR.2024.3(94).3493)

Стаття підготовлена в рамках наукового проєкту «Модель соціальної підтримки та професійної реінтеграції ветеранів» (реєстраційний номер проєкту: 2025.07/0433), який реалізується за фінансової підтримки Національного фонду досліджень України.

Автори заявляють про відсутність конфлікту інтересів.

Під час підготовки роботи автори використали ChatGPT з метою уточнення деяких наукових термінів. Автори перевірили та відредагували отримані матеріали.

Стаття надійшла до редакції / Received: 12.07.2026
Статтю прийнято до публікації / Accepted: 26.07.2026
Оприлюднено / Published: 18.08.2026

УДК 330.322:338.2(510)
JEL: H54; L33; O53
DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2026-7-149-158>

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В КИТАЇ

©2026 ДЯЧЕК В. В., МІРОШНІЧЕНКО І. П., ЄСАЯН А. А.

УДК 330.322:338.2(510)
JEL: H54; L33; O53

Дячек В. В., Мірошніченко І. П., Єсаян А. А. Особливості розвитку публічно-приватного партнерства в Китаї

Актуальність проблеми зумовлена активним застосуванням публічно-приватного партнерства (ППП) для розвитку інфраструктури в умовах жорстких фінансних обмежень місцевих органів влади. Китайський досвід, що демонструє еволюцію від кількісного буму PPP-проектів до їх подальшого стримування, є унікальним прикладом для аналізу та дає підстави для переосмислення балансу між залученням приватного капіталу, державним контролем і фінансовою стійкістю в країнах, що розвиваються. Мета статті полягає в аналізі досвіду розвитку публічно-приватного партнерства в Китаї: його еволюції, структури, галузевих особливостей та ефективності як інструменту фінансування інфраструктури. Використано історико-логічний і системний методи для періодизації розвитку PPP у КНР, порівняльний аналіз для зіставлення класичної концепції PPP із китайською специфікою трактування «суспільного капіталу», а також метод кейс-стаді для вивчення галузевих проєктів. Досліджено хвилі розвитку PPP в Китаї з 1980-х до початку 2020-х років, кожна з яких формувалася під впливом взаємодії центральної фінансової політики, обмежень на запозичення місцевих органів влади та потреб в інфраструктурних інвестиціях. Розглянуто безпрецедентний бум PPP, ініційований урядовою політикою 2014 року, коли кількість проєктів зросла з 428 до понад 14 тис. протягом трьох років. Проаналізовано особливості участі іноземного та вітчизняного приватного капіталу у водному секторі, а також досвід реалізації PPP у сфері міського транспорту на прикладі лінії метро № 4 в Пекіні. За результатами дослідження встановлено, що державні підприємства становили понад дві третини підрядників у національних демонстраційних проєктах, що свідчить про здебільшого недосягнуту декларовану мету залучення приватного капіталу. Також визначено, що структура платежів поступово змістилася від користувачьких до державних і гібридних, що посилює фінансове навантаження на публічні бюджети та підриває фінансове обґрунтування застосування PPP. Проєкт лінії метро № 4 в Пекіні продемонстрував як переваги PPP (залучення управлінської експертизи, скорочення початкових державних витрат), так і його обмеження (значні транзакційні витрати, дисбаланс умов контракту, суспільна критика надмірного вилучення прибутку приватним партнером). Аналіз водного сектора продемонстрував траєкторію участі іноземного капіталу від початкової монополії до майже повного виходу з ринку. Доведено, що PPP у Китаї виконує переважно допоміжну роль у структурі капіталу інфраструктурного фінансування, а не є самостійним ефективним механізмом залучення приватних інвестицій. Без надійних інституційних запобіжників (прозорого бюджетування, конкурентних закупівель та юридично обов'язкових контрактних рамок) PPP ризикує перетворитися на інструмент прихованих умовних зобов'язань, а не на рушій підвищення ефективності. Отримані результати мають значення для інших країн, що розвиваються, зокрема в контексті постконфліктної відбудови з обмеженою інституційною спроможністю.

Ключові слова: публічно-приватне партнерство; Китай; інфраструктурні інвестиції; державні підприємства; іноземний капітал; водний сектор; міський транспорт.

Табл.: 1. **Бібл.:** 18.

Дячек Віталій Васильович – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри управління та адміністрування, Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна (майдан Свободи, 4, Харків, 61022, Україна)

E-mail: v.v.dyachek@karazin.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3542-5669>

Мірошніченко Ілля Петрович – аспірант, Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна (майдан Свободи, 4, Харків, 61022, Україна)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-0345-8339>

Єсаян Арман Арменович – аспірант, Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна (майдан Свободи, 4, Харків, 61022, Україна)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-5332-7858>

UDC 330.322:338.2(510)
JEL: H54; L33; O53

Diachek V. V., Miroshnichenko I. P., Esaian A. A. Features of the Development of Public-Private Partnership in China

The relevance of the study is driven by the extensive use of public-private partnerships (PPPs) for infrastructure development under conditions of severe fiscal constraints on local governments. China's experience, which illustrates the transition from a rapid expansion of PPP projects to their subsequent containment, constitutes a unique case for analysis and provides an opportunity to reconsider the balance between private capital participation, government oversight, and fiscal sustainability in developing countries. The aim of this article is to analyze China's experience in the development of public-private partnerships, focusing on their evolution, institutional structure, sectoral characteristics, and efficiency as a mechanism for infrastructure financing. The study employs historical-logical and system approaches to identify the stages of PPP development in China, comparative analysis to examine differences between the conventional PPP conception and the Chinese interpretation of «social capital», and the case study method to examine sector-specific projects. Waves of PPP development in China from the 1980s to the early 2020s are identified, each shaped by the interaction between central fiscal policy, local government borrowing constraints, and infrastructure investment needs. The article considers the unprecedented PPP boom triggered by the government's 2014 policy initiative, during which the number of projects increased from 428 to more than 14,000 within three years. The article further analyzes the participation of foreign and domestic private capital in the water sector and reviews the implementation of PPP in urban transport through the case of Beijing Metro Line 4. The findings reveal that State-owned enterprises accounted for more than two-thirds of contractors in the national demonstration PPP projects, indicating that the declared objective of attracting private capital was largely unmet. The study also demonstrates that payment mechanisms gradually shifted from user-pay schemes toward government-funded and hybrid models, increasing fiscal pressure on public budgets and undermining the financial rationale for PPP implementation. The Beijing Metro Line 4 project illustrates both the advantages of PPPs (including access to managerial expertise and reduced upfront public expenditure) and their limitations, such as substantial transaction costs, contractual imbalances, and public criticism regarding excessive profit extraction by the private partner. Analysis of the water sector demonstrates the trajectory of foreign capital participation from initial market dominance to its near-complete withdrawal. The study concludes that PPPs in China have primarily served as a complementary component of infrastructure financing rather than as an independent and efficient mechanism for mobilizing private investment. Without robust institutional safeguards (including transparent budgeting, competitive procurement, and legally enforceable contractual frameworks) PPPs risk becoming instruments for accumulating hidden contingent liabilities rather than drivers of greater efficiency. The findings provide important implications for other developing countries, particularly in the context of post-conflict reconstruction under conditions of limited institutional capacity.

Keywords: public-private partnership; China; infrastructure investments; State-owned enterprises; foreign capital; water sector; urban transport.

Tabl.: 1. Bibl.: 18.

Diachek Vitalii V. – PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Management and Administration, V. N. Karazin Kharkiv National University (4 Svobody Square, Kharkiv, 61022, Ukraine)

E-mail: v.v.diachek@karazin.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3542-5669>

Miroshnichenko Illia P. – Postgraduate Student, V. N. Karazin Kharkiv National University (4 Svobody Square, Kharkiv, 61022, Ukraine)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-0345-8339>

Esaian Arman A. – Postgraduate Student, V. N. Karazin Kharkiv National University (4 Svobody Square, Kharkiv, 61022, Ukraine)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-5332-7858>

Публічно-приватне партнерство (ППП) є одним із найважливіших інструментів залучення приватного капіталу до реалізації проектів суспільної значущості. Це механізм довгострокової договірної співпраці між державним і приватним секторами, спрямований на проектування, будівництво, фінансування та експлуатацію об'єктів інфраструктури та публічних послуг [1]. З огляду на масштаби урбанізації, потреби в розвитку інфраструктури та фінансові обмеження місцевих органів влади, PPP набувають дедалі більшого значення в контексті сучасної публічної політики як у розвинених країнах, так і в країнах, що розвиваються.

У Китаї ця тема набуває особливої актуальності з огляду на безпрецедентний масштаб реалізованих PPP-проектів. До жовтня 2017 року уряд ініціював 14 220 проектів з очікуваною загальною капітальною вартістю 17,8 трильйона юанів (близько 2,6 трильйона доларів США) [2]. Такий феномен не має аналогів у світовій практиці та потребує систематичного наукового осмислення.

Слід зазначити, що відповідно до чинного українського законодавства, зокрема Закону Украї-

ни «Про публічно-приватне партнерство», вживається термін «публічно-приватне партнерство», а не «державно-приватне партнерство» [3]. Це поняттєвне уточнення є важливим, оскільки підкреслює не лише державну, а й ширшу, публічну відповідальність у рамках партнерства. В англійській науковій традиції відповідним є термін «public-private partnership» (PPP), який у китайській практиці інтерпретується як «співпраця між урядом і суспільним капіталом», що підкреслює залучення не лише приватних підприємств, але й державних.

ОГЛЯД ЛІТЕРАТУРИ ТА АНАЛІЗ ПОПЕРЕДНІХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Концептуальні засади публічно-приватного партнерства формувалися в академічній літературі впродовж кількох десятиліть. П. Самуельсон [4] зазначав, що надання державних послуг не обов'язково означає, що уряд є їх безпосереднім виробником. Це фундаментальне спостереження заклало підґрунтя для теоретичного обґрунтування участі приватного сектора в реалізації публічних послуг і функцій.

У сучасній науці ППП розглядається як багатовимірний феномен, що перебуває на перетині публічного адміністрування, проектного менеджменту та публічних фінансів. Е. Енгель, Р. Фішер, А. Галетович [14] обґрунтували, що ППП мають притаманні їм недоліки у проектному фінансуванні через вищі витрати порівняно з іншими підходами до фінансування. Основна теоретична перевага ППП полягає в перерозподілі ризиків між сторонами, що найкраще здатні ними управляти, та в залученні управлінської ефективності приватного сектора. ППП виправдані лише тоді, коли участь приватного сектора приносить достатній приріст ефективності, який може переважити фінансові витрати [14].

Китайський контекст ППП детально розкрито в низці спеціалізованих досліджень, які акцентують увагу на інституційній специфіці, історичній залежності та секторальних особливостях. С. Чжан, Ю. Гао, З. Фенг і В. Сунь [5] провели інституційний аналіз застосування ППП в інфраструктурних проєктах Китаю, виявивши, що ключовими факторами успіху є адаптація міжнародних практик до національного законодавства та місцевого самоврядування. Дж. Тан і З. Чжао [2] прямо назвали ППП «ефективним підходом до фінансування інфраструктурних інвестицій», підкресливши його роль у подоланні бюджетних обмежень після 2010-х років.

Історична траєкторія розвитку ППП у Китаї простежується в роботах З. Чжао, Г. Су і Д. Лі [6] та Ц. Чжань, М. де Йонг і Х. де Бруйн [7]. Секторальні особливості розвитку ППП в Китаї найяскравіше проявляються в транспортній і водній інфраструктурі, що дослідили М. Йонг, Р. Му, Д. Стед, Ю. Ма і В. Сі [8], а також Д. Лі, З. Чжан і З. Чжао [9].

Попри значну кількість наукових публікацій, більшість досліджень мають фрагментарний характер: вони зосереджені або на мікроекономічному аналізі окремих кейсів, або на загальному описі державної політики Китаю без урахування довгострокових фінансових наслідків. Зокрема, у літературі існує суперечність: з одного боку, ППП позиціонується як інструмент ринкової ефективності та залучення приватного капіталу, з іншого – у китайській практиці під цим терміном де-факто домінує участь державних підприємств. Цей парадокс «публічно-публічного партнерства» та його вплив на реальну ефективність проєктів залишається слабо вивченим.

МЕТА ТА МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Метою цієї статті є аналіз досвіду розвитку публічно-приватного партнерства в Китаї: його еволюції, структури, галузевих особливостей та ефективності як інструменту фінансування інфраструктури.

Для досягнення поставленої мети було застосовано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів дослідження. Для періодизації розвитку інституту ППП у КНР і виокремлення чотирьох хвиль його еволюції у зв'язку зі змінами макроекономічної політики країни використано історико-логічний і системний методи. Порівняльний аналіз застосовано для порівняння класичної концепції ППП із китайською специфікою трактування «суспільного капіталу», а також для оцінювання регуляторного середовища. Також для глибокого вивчення практичних аспектів реалізації галузевих проєктів використано метод кейс-стаді.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Зростання кількості державно-приватних партнерств у Китаї відбувалося трьома хвилями між 1980 і 2000-ми роками. Протягом цього періоду, зі злетами та спадами, ППП відігравали додаткову роль у відповідь на коливання бюджетних надходжень та державного боргу [2]. Розуміння цієї закономірності є ключем до аналізу четвертої хвилі – безпрецедентного буму ППП після 2014 року.

ППП у Китаї визначаються як довгострокова договірна співпраця між урядом і суспільним капіталом у сферах інфраструктури та державних послуг. Введення терміна «суспільний капітал» свідчить про те, що уряд Китаю співпрацює не лише з приватним сектором, але й із державними підприємствами (ДП), які відіграють важливу роль у ринковій економіці Китаю [2].

ППП здійснюються в широкому спектрі сфер, включно з економічною інфраструктурою, такою як міська інфраструктура, сільськогосподарські та лісгосподарські об'єкти, а також соціальною інфраструктурою – освіта та охорона здоров'я. Майже 70% від загальної кількості проєктів належать до економічної інфраструктури. ППП у Китаї можуть здійснюватися різними способами, включно з будівництвом-експлуатацією-передачею (BOT), будівництвом-володінням-експлуатацією (BOO) та договором на експлуатацію та технічне обслуговування (O&M/MC). Контракт BOT, що широко використовується в 77,2% усіх проєктів, передбачає довгострокову договірну концесію, за якою сторони приватного сектора проєктують, будують, фінансують та експлуатують державний об'єкт, перш ніж передати актив назад уряду після закінчення терміну концесії [2].

Перша хвиля розширення ППП відбулася в 1980-х роках. Невдовзі після лібералізації в 1978 році фінансові надходження для інвестицій в інфраструктуру були мізерними через обмежені фінансові можливості уряду. Також існував дефіцит інструментів фінансування, оскільки місцевим ор-

ганам влади було заборонено прямі запозичення згідно із Законом про бюджет. У 1985 році близько 96% інвестицій у інфраструктуру спиралися на фіскальні кошти. Щоб залучити додаткові кошти іноземного капіталу до розвитку інфраструктури, деякі місцеві органи влади експериментували з проектами ВОТ у 1980-х роках. Першою спробою в Китаї була співпраця уряду Шеньчженя з іноземною компанією в будівництві електростанції [5].

У Китаї, з відкриттям ринків для державних об'єктів та послуг наприкінці 1980-х років, зростання кількості ППП в інфраструктурі набрало стрімкого темпу. Уряди сподівалися отримати більше фінансування від приватного сектора та перерозподілити обов'язки щодо проектування, будівництва, експлуатації та обслуговування за допомогою ППП [10].

Друга хвиля діяльності ППП характеризувалася швидким зростанням і різким гальмуванням проектів ВОТ. Реформа розподілу податків у 1994 році призвела до перерозподілу фіскальних доходів, залишивши місцеві органи влади з нефінансованими фіскальними обов'язками в будівництві інфраструктури. Центральний уряд заохочував місцеві органи влади залучати іноземні інвестиції через проекти ВОТ у будівництво електростанцій, транспортних проектів та водних споруд [11]. У 1997 році ППП становили 36% від загального обсягу інвестицій в інфраструктуру.

Проте бум ППП швидко закінчився після початку азійської фінансової кризи в 1998 році. Щоб подолати негативний вплив фінансової кризи та розрив в інфраструктурі, центральний уряд випустив величезну кількість національних облігацій, доступних місцевим органам влади через казначейське кредитування з 1998 по 2002 рр. [6]. Завдяки зусиллям центрального уряду щодо скасування незаконних проектів ВОТ діяльність ППП у Китаї майже повністю припинилася: частка ППП швидко впала до 13% у 1998 році та до 11% у 2002 році.

Третя хвиля діяльності ППП відповідала тій самій схемі підйому та падіння. Швидка урбанізація привела до нагальної потреби в інвестиціях в інфраструктуру. Поряд зі зростанням довгострокових фінансових фондів ППП також стабільно зростали після 2000 року, перш ніж курс знову змінився після світової фінансової кризи 2008 року. Центральний уряд просунув пакет стимулюючих заходів «інвестиційний план на чотири трильйони», який дозволив місцевим органам влади обійти Закон про бюджет і випускати комерційні позики або корпоративні облігації (а саме, облігації Чентоу (Chengtou bonds)) опосередковано через механізми фінансування місцевих органів влади. До

2014 року загальна сума облігацій Чентоу досягла п'яти трильйонів, що становить близько 8% ВВП. Діяльність ППП, навпаки, була негайно скорочена до лише 1% від загального обсягу інвестицій в інфраструктуру [2].

Таким чином, масштаб ППП у Китаї до 2014 року був майже незначним – загалом 428 проектів. Однак це число швидко зростало та майже подвоювалося кожні півроку, досягнувши загалом 12 248 до кінця 2016 року. Потім різке зростання зупинилося в середині 2017 року, коли центральний уряд видав кілька регуляторних документів щодо контролю політичних ризиків. Після шестимісячного «придушення» незаконної діяльності в рамках ППП до початку 2018 року було припинено загалом 1 695 проектів ППП, що передбачали фінансування на суму 1,8 трлн юанів (близько 284 млрд дол. США) [2].

В історії розвитку ППП у Китаї спостерігається чітка закономірність: ППП зазвичай відігравали допоміжну роль в інвестиціях в інфраструктуру. Їхня діяльність, як правило, зростала швидшими темпами, коли фіскальні доходи та запозичення не задовольняли інвестиційні потреби уряду. Після появи зручніших інструментів фінансування, таких як казначейське кредитування та облігації Чентоу, ППП швидко втрачали оберти [2]. Бум ППП після 2014 року був стимульований центральним урядом для подолання дефіциту інвестицій в інфраструктуру та зменшення зростаючих місцевих боргів.

На наш погляд, варто розглянути досвід ППП Китаю у сфері транспортної інфраструктури. Оскільки якість транспортних послуг є відносно контрактованою, державний сектор може співпрацювати з приватним сектором для покращення завершеності, але водночас зберігати довгострокове регулювання та остаточну власність, щоб уникнути втрати добробуту користувачів [10]. З цих причин ППП у сфері транспорту є привабливими для уряду: вони обіцяють ефективнішу інтеграцію ресурсів та оптимальний розподіл ризиків між сторонами, що найкраще здатні ними управляти.

З кінця 1990-х років кількість швидкісних автомагістралей за контрактами ППП, запрограмованих у рамках Китайського національного плану мережі швидкісних автомагістралей, зросла з нуля до 122 контрактів ППП. Таке стрімке зростання було результатом розриву між державним фінансуванням і фактичною вартістю проекту.

Лінія метро № 4 у Пекіні – це проект довжиною 17,4 милі, який проходить через північ і південь міста, минаючи багато центральних ділових районів та університетів. Це був перший проект, що

застосовував підхід ППП у китайській столичній залізничній системі [8]. Ця лінія вважається муніципальною владою Пекіна «золотою лінією» і була частково відкрита до Олімпійських ігор 2008 року.

У 2004 році, після того, як Державна комісія з розвитку і реформ схвалила відповідну пропозицію, муніципальний уряд Пекіна відкрив участь у будівництві та експлуатації лінії метро № 4 для вітчизняних та іноземних компаній. Три приватні гравці виграли контракт після конкурентного процесу: Гонконзька корпорація масового транзиту (MTR), Пекінська капітальна група (BCG) і Пекінська інвестиційна корпорація в інфраструктуру (BIC). Перша є приватною компанією з Гонконгу, а дві інші є державними. Підписаний контракт охоплює 30 років, причому перші 4 роки зарезервовані для будівництва, а решта – для експлуатації.

Проект поділяється на дві частини відповідно до характеристик будівельних завдань. Частина А включає цивільне будівництво та фізичну інфраструктуру (земляні роботи, тунелі та станції), з інвестиціями близько 1,5 млрд дол. США (70% від загальних витрат), сплаченими муніципальним урядом Пекіна через Інвестиційну компанію лінії метро № 4 Пекіна. Частина В охоплює експлуатаційні аспекти (транспортні засоби, квиткові автомати, системи сигналізації тощо) та становить 30% від загальних витрат. Вона фінансується з приватного бюджету та управляється SPV, у якому частки MTR, BCG і BIC становлять 49%, 49% та 2% відповідно, функціонуючи як партнери у звичайному проекті BOT [12].

Також існувала угода про оренду активів між Інвестиційною компанією № 4 Пекінського метрополітену та MTR-BCG, яка дозволяла останній використовувати інфраструктуру. Протягом концесійного періоду MTR-BCG отримувала доходи від плати за квитки та комерційної експлуатації станцій метро. BIC обіцяла компенсувати різницю, якщо річний дохід буде меншим за 70% від прогнозованого рівня, тоді як якщо він буде вищим, перевищення поглиналося б Національною комісією з розвитку та реформ [12]. Насправді, річний пасажиропотік 4-го метрополітену постійно перевищував прогнозований рівень більш ніж на 10%, що приносило інвесторам значний прибуток.

Цей проект є продуктом реформи інвестиційної системи, яку очолив центральний уряд. Він допоміг муніципальному уряду Пекіна уникнути значних початкових витрат у короткостроковій перспективі. Інтенсивна взаємодія між різними партнерами привела до середовища, де може процвітати взаємне навчання з технічних, управлінських та економічних аспектів [10].

Водночас проект демонструє типові виклики ППП у Китаї. По-перше, в проєкті брали участь державні компанії, що призвело до збільшення частки держави. По-друге, для регулювання діяльності ППП муніципальному уряду довелося видати кілька додаткових документів. По-третє, масштабні переговори тривали 18 місяців, що неминуче спричинило високі транзакційні витрати. Також проєкт зіткнувся з критикою за те, що занадто великий прибуток залишається приватному сектору через відсутність верхньої межі збільшення доходів у контракті.

Для регулювання діяльності ППП 4-ї лінії пекінського метрополітену муніципальному уряду довелося видати кілька додаткових документів, зокрема «Положення про розвиток міської інфраструктури за домовленістю про ППП», що доводить: для просування ППП необхідне належне інституційне середовище [10]. Один із основних уроків – важливий збалансований розподіл ресурсів та прийняття ризиків, щоб обидва сектори могли максимізувати свої можливості.

Варто відзначити, що Китай є однією з країн з найбільшим досвідом ППП у водному секторі. За останні два десятиліття він став найбільшим ринком ППП у світі у секторі водопостачання та водовідведення, займаючи 61,89% частки за обсягом проєктів ППП і 34,41% за вартістю. Першою ППП у сфері водопостачання в Китаї, запущеною в 1994 році, була ініціатива французької багатонаціональної водної компанії Suez. З неї розпочалася тривала, проте неоднорідна, участь іноземного капіталу на цьому ринку [9].

Аналіз проєктів ППП у водному секторі за 1994–2021 роки виявив чотири характерні етапи розвитку (табл. 1).

Таким чином, іноземна участь еволюціонувала від монополії до заміни китайським внутрішнім капіталом. Іноземні інвестиції впали зі 100% у 1994 році до лише 5% у 2018 році [13].

Лі Д., Чжан З. і Чжао З. Дж. [9] використали теорію ресурсної залежності для класифікації іноземної участі у водних ППП Китаю на чотири типи:

- 1) фінансування водоочисних споруд за державного фінансування;
- 2) фінансування та експлуатація водоканалів за рахунок користувачів;
- 3) участь переважно в ролі експлуатації та обслуговування;
- 4) майже відсутність участі.

Теорія ресурсної залежності стверджує, що хоча центральна організація залежить від інших сторін щодо критичних ресурсів, вона братиме участь у різних міжорганізаційних домовленостях,

Характеристика етапів розвитку ППП у водному секторі Китаю за 1994–2021 рр.

Назва етапу	Період	Основні характеристики
Іноземна монополія	1994–2000	Іноземний капітал взяв на себе всі проекти ППП у водному господарстві. Більшість проектів були зосереджені у східних прибережних провінціях. Загалом 27 проектів із сукупним обсягом інвестицій 955,1 млн дол. США. Всі проекти за державним фінансуванням характеризувалися гарантіями фіксованої прибутковості
Поступове освоєння	2001–2007	Спостерігалось значне збільшення кількості проектів ППП (до 214), із сукупними інвестиціями 5938,9 млн дол. США. Іноземний капітал продовжував відігравати домінуючу роль, складаючи майже 58% проектів і забезпечуючи 81% загальних інвестицій протягом цього періоду. Однак з роками зростало залучення китайського внутрішнього капіталу
Прискорене «одомашнення»	2008–2013	Китайський внутрішній приватний капітал взяв під контроль ринок ППП у водному господарстві. Після різкого падіння з 46% у 2008 р. до 11% у 2009 р. частка іноземного капіталу до 2013 р. знизилася до нуля
Домінування державних підприємств	2014–2021	Державні підприємства контролювали 59% проектів у водному господарстві та зробили 74% інвестицій від загального обсягу. Іноземний капітал відігравав незначну роль, беручи участь лише в 14 проектах

Джерело: сформовано на основі [9].

щоб зменшити асиметрію залежності та сприяти взаємозалежності. Три ключові фактори впливають на залежність місцевих органів влади: критичність ресурсу для виживання організації, внутрішня доступність ресурсу та наявність альтернатив.

На початку 1990-х років місцеві органи влади Китаю демонстрували сильну залежність від зовнішніх фінансових ресурсів: реформа розподілу податків у 1994 році призвела до того, що місцеві органи влади зберегли лише 44% своїх бюджетних доходів, беручи на себе 90% витрат. А місцевим органам влади не дозволялося випускати облігації згідно із Законом про бюджет 1984 року. За таких умов іноземний капітал ставав безальтернативним партнером.

Проте співпраця з іноземним капіталом виявила свої недоліки. Наприклад, у проекті водоочисної станції № 6 у Ченду дві державні водоочисні споруди були змушені закритися, оскільки місцеве споживання води впало значно нижче узгодженого фіксованого обсягу, що призвело до фінансового навантаження на місцеву державну компанію водопостачання. Проект пройшов 18-річний дискусійний концесійний період [9]. Це є яскравим прикладом того, як гарантії фіксованої прибутковості накладають значний фіскальний тягар на місцеві органи влади.

Зі зростанням китайського вітчизняного капіталу (як приватного, так і державних підприємств) місцеві органи влади отримали альтернативи іноземному капіталу. Водночас зросли їхні потреби

в контролі над процесом надання послуг. Порівняно з іноземним капіталом вітчизняні інвестори є більш адаптивними до управління політичними ризиками завдяки знанню місцевої культури та потреб [9].

Великі міста, такі як Пекін, Шеньчжень та Чунцін, успішно розвивали провідні національні державні підприємства у водному господарстві завдяки первісній співпраці з іноземним капіталом. Завдяки тому, що іноземний капітал взяв на себе обов'язки з експлуатації та технічного обслуговування, Пекінська столична організація перетворилася з місцевої капіталомісткої компанії на провідну національну. Отже, іноземна участь виконала свою функцію передачі знань і ноу-хау, але поступово стала зайвою – після того, як місцеві підприємства набули досвіду та самостійно вийшли на конкурентний ринок.

Незважаючи на великі сподівання китайського уряду, досвід ППП у КНР свідчить про те, що вони можуть бути не таким ефективним інструментом фінансування інфраструктури, як очікувалося. Зусилля ППП не змогли залучити достатньо приватних інвестицій і несуть значні фінансові ризики [2].

Першою проблемою є *переважання державних підприємств серед партнерів ППП*. Серед 572 національних демонстраційних проектів понад дві третини підрядників ППП були державними підприємствами. Місцеві органи влади надають перевагу державним підприємствам над приватними,

оскільки більшість проектів ППП тривають довше 10 років, що перевищує середній термін виживання багатьох приватних компаній у Китаї. Керівники місцевих органів влади схильні співпрацювати з державними підприємствами, щоб уникнути довгострокової невизначеності.

Другою проблемою є *складність просування впровадження*. Уряд незадоволений низьким «коефіцієнтом реалізації», тобто співвідношенням проектів ППП, що реалізуються, до всіх проектів, які були визначені. Низький коефіцієнт реалізації свідчить про непривабливість проектів для ринку [2]. Варто також зазначити, що іноземні підприємства майже відсутні в нещодавньому розвитку ППП, на відміну від їхньої широкої участі в попередні роки.

ППП пов'язані зі значним фінансовим ризиком для уряду, який бере на себе значну частину відповідальності за окупність. Незалежно від типу ППП, підрядникам необхідно повернути свої інвестиції в майбутньому [7]. Збільшення частки державних і гібридних платежів, з менш ніж 50% до понад 80% від загальної кількості проектів до середини 2018 року, свідчить про те, що уряд зберігає за собою зростаючий фінансовий тягар.

Більше того, у проектах ППП майбутні зобов'язання уряду щодо сплати не враховуються в балансі, і тому вони менш прозорі, ніж прямі запозичення. Таким чином, ППП створюють нову форму прихованого боргу, в якій фінансова відповідальність уряду може бути легко недооцінена, що загрожує фінансовій стійкості [2].

Ситуація ускладнюється *інституційними стимулами*: місцеві кадри в Китаї несуть відповідальність за свої економічні показники. Орієнтована на зростання держава надає сильні стимули для надмірного інвестування у великі інфраструктурні проекти, які швидко стимулюють зростання ВВП. Таким чином, місцеві органи влади беруть участь у борговій конкуренції, оскільки запозичення місцевих органів влади неявно гарантуються центральним урядом. У цьому контексті, без належного регулювання, ППП можуть лише відкрити шлях для нової форми прихованого боргу.

Визнаючи ці ризики, уряд Китаю вжив низку заходів. Центральний уряд запровадив політику заохочення приватного сектора, забороняючи місцевим органам влади встановлювати бар'єри для залучення приватного капіталу та створюючи рівні можливості для приватних підприємств. Для сприяння приватному фінансуванню були запроваджені інноваційні інструменти фінансування, такі як сек'юритизація активів. Уряд також встановив обмеження для державних підприємств щодо надмірного запозичення для ін-

вестування в ППП. У листопаді 2017 року Міністерство фінансів ініціювало масове обмеження некваліфікованих проектів ППП.

Проте ефективність цих заходів залишається дискусійною. Сумнівним є використання ППП переважно як підходу до фінансування. ППП мають притаманні недоліки у фінансуванні проектів через вищі витрати порівняно з іншими підходами до фінансування [14]. Намір зменшити місцеві борги неможливо реалізувати шляхом впровадження ППП без корінних змін у системі інституційних стимулів для місцевих органів влади [2].

Практика показує, що ППП у Китаї як інструмент надання суспільних благ не були ефективним підходом до фінансування інфраструктурних інвестицій. Переживаючи злети та падіння протягом кількох десятиліть, ППП зазвичай відіграють допоміжну роль у фінансуванні інфраструктури, коли інші підходи до фінансування недоступні. Бум ППП після 2014 року був стимульований центральним урядом для подолання дефіциту інвестицій в інфраструктуру та зменшення зростаючих місцевих боргів. Тим не менш, ППП не залучають достатньо приватних інвестицій і по суті стають формою прихованого боргу з ще вищими витратами [2].

У 2023 році центральний уряд Китаю запропонував «Новий механізм ППП», надаючи приватному капіталу привілеї участі. Це більш дружня інституційна домовленість для іноземного та вітчизняного приватного капіталу [9]. Окрім традиційних проектів, де місцеві органи влади все ще надають перевагу державним підприємствам, приватний капітал може все більше зосереджуватися на більш спеціалізованих та операційно просунутих проектах ППП, зокрема пов'язаних із водними ресурсами та кліматичною адаптацією.

Щоб пом'якшити виявлені проблеми, з одного боку, слід звернути увагу на прийняття чітких інституційних домовленостей, включно з прозорим бюджетним процесом для регулювання фінансового ризику [15]. З іншого боку, уряди, які запроваджують ППП, повинні прагнути реалізувати свій управлінський потенціал у забезпеченні оптимального співвідношення ціни та якості шляхом відбору проектів, відповідних контрактних домовленостей і належного нагляду [16].

ППП виправдані лише тоді, коли участь приватного сектора приносить достатній приріст ефективності, який може переважити фінансові витрати [14]. Для багатьох країн, що розвиваються, підтримка належного управління ППП є складним завданням, оскільки може не бути стабільних політичних зобов'язань, адекватних законів та нормативних актів або інституційного потенціалу

[17]. Наявні тенденції підкреслюють необхідність адаптивних структур державно-приватного партнерства, які збалансують розподіл ризиків, підвищують фінансову стійкість і підтримують довгострокову економічну стабільність у глобальному інвестиційному середовищі, що змінюється [18]. Отже, для досягнення ефективності ППП уряди повинні не лише вдосконалити управління ними, але й суттєво покращити свій управлінський потенціал, щоб забезпечити сприятливе середовище.

ВИСНОВКИ

Таким чином, аналіз досвіду розвитку публічно-приватного партнерства в Китаї дозволяє зробити висновок, що ППП у Китаї виконувало переважно допоміжну роль у структурі капіталу інфраструктурного фінансування, а не було самостійним ефективним механізмом. Упродовж трьох хвиль розвитку ППП активізувалися саме тоді, коли фіскальні доходи та запозичення не задовольняли інвестиційних потреб уряду. Після появи зручніших інструментів фінансування активність ППП знижувалася. Четверта хвиля (бум після 2014 р.) підтвердила цю закономірність: ППП просувалися як відповідь на борговий тиск місцевих органів влади, а не як самостійно ефективний механізм.

Китайська модель ППП має суттєву специфіку: поняття «суспільний капітал» означає, що партнерами виступають не лише приватні, але й державні підприємства. Це відображає особливу роль державних підприємств у ринковій економіці Китаю. Тобто *важливою інституційною особливістю китайської моделі є розширене тлумачення поняття «суспільний капітал»*. Зрештою, домінування державних підприємств серед партнерів ППП ставить під сумнів ефективність залучення саме приватної ініціативи та управлінської компетентності, що є головним обґрунтуванням застосування механізму ППП.

Досвід водного сектора показує, що іноземна участь у ППП пройшла шлях від монополії до майже повного витіснення вітчизняним капіталом. Великі міста, такі як Пекін, Шеньчжень та Чунцін, спочатку залучали іноземних партнерів передусім як носіїв технологій і управлінського досвіду, а після накопичення необхідних компетенцій поступово витіснили їх із ринку. Це пояснюється динамікою ресурсної залежності: у міру розвитку вітчизняного капіталу та накопичення місцевого досвіду потреба в іноземному партнері зменшувалася, а потреба в контролі зростала. Проекти, де іноземний капітал вимагав гарантій фіксованої прибутковості, часто перетворювалися на тягар для місцевих бюджетів. Отже, ППП слугувало інструментом трансферу інтелектуальної та організаційної вар-

тості (зокрема, у водному секторі), що є одним із недооцінених, але реальних ефектів партнерства для країн, що розвиваються.

Проект метро № 4 в Пекіні є показовим прикладом як можливостей, так і обмежень ППП у транспортному секторі. З одного боку, він забезпечив залучення передових управлінських компетенцій та знизив первісні бюджетні навантаження. З іншого боку, продемонстрував ризики контрактної незахищеності, надмірного прибутку для приватного партнера та суттєві транзакційні витрати на переговорний процес.

Сукупність виявлених структурних проблем – від домінування державних підприємств і низької прозорості зобов'язань до ризику боргової конкуренції – свідчить про те, що *без системного реформування інституційного середовища ППП у Китаї залишатиметься інструментом нагромадження прихованого боргу, а не драйвером ефективності*. Майбутні зобов'язання уряду за ППП-контрактами залишаються поза балансом і є менш прозорими, ніж прямі запозичення, що створює системний ризик для фіскальної стійкості.

Отримані висновки мають практичне значення для країн, що розглядають ППП як інструмент інфраструктурного фінансування. Базовою умовою ефективності ППП є здатність приватного сектора генерувати достатній приріст операційної та управлінської ефективності, який перевищує додаткові фінансові витрати на залучення приватного капіталу порівняно з прямим державним фінансуванням. Це вимагає не лише відповідного законодавства, але й розвиненого інституційного потенціалу, прозорих бюджетних процесів і стабільних зобов'язань держави перед приватними партнерами. Запроваджений у 2023 році «Новий механізм ППП», що надає пріоритет участі приватного капіталу, може свідчити про готовність Китаю до більш збалансованої інституційної моделі партнерства. Однак оцінка його реальної ефективності потребує подальших досліджень. Китайський досвід показує, що без цих умов ППП ризикує перетворитися на нову форму позабалансового державного боргу.

Перспективними напрямками подальших досліджень може стати кількісне моделювання довгострокових фіскальних ризиків і накопиченого позабалансового навантаження на місцеві бюджети КНР. Також науковий інтерес становить компаративний аналіз китайського досвіду трансферу технологій і поступового витіснення іноземних інвесторів порівняно з практикою інших країн, що розвиваються. Актуальним також вбачається вивчення специфіки розподілу ризиків в умовах екологізації та цифровізації інфраструктури, зокрема

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Chang C.-Yu. The Economics of Public-Private Partnerships: A Basic Guide. *Construction Management and Economics*. 2015. Vol. 33. Iss. 3. P. 233–238. DOI: <https://doi.org/10.1080/01446193.2015.1050965>
2. Tan J., Zhao Z. J. The rise of public-private partnerships in China: An effective financing approach for infrastructure investment? *Public Administration Review*. 2019. Vol. 79. Iss. 4. P. 514–518. DOI: <https://doi.org/10.1111/puar.13046>
3. Закон України «Про публічно-приватне партнерство» від 19 червня 2025 р. № 4510-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4510-20#Text>
4. Samuelson P. The pure theory of public expenditure. *Review of Economics and Statistics*. 1954. Vol. 36. No. 4. P. 387–389. DOI: <https://doi.org/10.2307/1925895>
5. Zhang S., Gao Y., Feng Z., Sun W. PPP application in infrastructure development in China: Institutional analysis and implications. *International Journal of Project Management*. 2015. Vol. 33. Iss. 3. P. 497–509. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2014.06.006>
6. Zhao Z. J., Su G., Li D. Financing China's unprecedented infrastructure boom: The evolution of capital structure from 1978 to 2015. *Public Money & Management*. 2019. Vol. 39. Iss. 8. P. 581–589. DOI: <https://doi.org/10.1080/09540962.2019.1621049>
7. Zhan C., de Jong M., de Bruijn H. Path Dependence in Financing Urban Infrastructure Development in China: 1949–2016. *Journal of Urban Technology*. 2017. Vol. 24. Iss. 4. P. 73–93. DOI: <https://doi.org/10.1080/10630732.2017.1334862>
8. de Jong M., Mu R., Stead D., Ma Y., Xi B. Introducing public-private partnerships for metropolitan subways in China: What is the evidence? *Journal of Transport Geography*. 2010. Vol. 18. Iss. 2. P. 301–313. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.06.013>
9. Li D., Zhang Z., Zhao Z. J. Filling the Gap: Explaining Foreign Participation in China's Water PPP Projects from a Local Government Perspective. *Water*. 2025. Vol. 17. Iss. 3. Art. 408. DOI: <https://doi.org/10.3390/w17030408>
10. Dong Z., Wang M., Yang X. Comparative study of China and USA public private partnerships in public transportation. *Journal of Modern Transportation*. 2016. Vol. 24. Iss. 3. P. 215–223. DOI: <https://doi.org/10.1007/s40534-016-0105-7>
11. Chen Chuan, Hemanta Doloi. BOT Application in China: Driving and Impeding Factors. *International Journal of Project Management*. 2008. Vol. 26. Iss. 4. P. 388–398. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2007.07.002>
12. Urban Public Transport – A Case Study of Public–Private Partnerships (PPPs) in Beijing. Asian Development Bank, 2010. URL: https://ppp.worldbank.org/sites/default/files/2024-09/ADB_caseStudy_2010-transport-beijing.pdf

13. Qian N., House S., Wu A. M., Wu X. Public-private partnerships in the water sector in China: A comparative analysis. *International Journal of Water Resources Development*. 2020. Vol. 36. Iss. 4. P. 631–650. DOI: <https://doi.org/10.1080/07900627.2019.1685951>
14. Engel E., Fischer R., Galetovic A. The economics of infrastructure finance: Public-private partnerships versus public provision. *EIB Papers*. 2010. Vol. 15. Iss. 1. P. 40–69. URL: https://ideas.repec.org/p/ris/eibp/2010_002.html
15. Recommendation of the Council on Principles for Public Governance of Public-Private Partnerships. *OECD Legal Instruments*. 2012. URL: <https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/oecd-legal-0392>
16. Hart O. Incomplete Contracts and Public Ownership: Remarks, and an Application to Public-Private Partnerships. *Economic Journal*. 2003. Vol. 113. Iss. 486. P. 69–76. DOI: <https://doi.org/10.1111/1468-0297.00119>
17. Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships. United Nations, 2008. URL: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/ceci/publications/ppp.pdf>
18. Дячек В., Єсаян А., Мірошніченко І., Панова К., Штеймiller І. Асиметричне партнерство: трансформація взаємодії між державою та приватним сектором у XXI столітті. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*. 2026. Vol. 1. No. 66. P. 520–532. DOI: <https://doi.org/10.55643/fcaptop.1.66.2026.5029>

REFERENCES

- Asian Development Bank. (2010). *Urban Public Transport – A Case Study of Public–Private Partnerships (PPPs) in Beijing*. https://ppp.worldbank.org/sites/default/files/2024-09/ADB_caseStudy_2010-transport-beijing.pdf
- Chang C.-Yu. (2015). The Economics of Public-Private Partnerships: A Basic Guide. *Construction Management and Economics*, 3(33), 233–238. <https://doi.org/10.1080/01446193.2015.1050965>
- Chen Chuan & Hemanta Doloi (2008). BOT Application in China: Driving and Impeding Factors. *International Journal of Project Management*, 4(26), 388–398. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2007.07.002>
- de Jong M., Mu R., Stead D., Ma Y. & Xi B. (2010). Introducing public-private partnerships for metropolitan subways in China: What is the evidence? *Journal of Transport Geography*, 2(18), 301–313. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.06.013>
- Diachek V., Yesaian A., Miroshnichenko I., Panova K. & Shteymiller I. (2026). Asymetrychne partnerstvo: transformatsiia vzaiemodii mizh derzhavoiu ta pryvatnym sektorom u XXI stolitti [Asymmetric partnership: transformation of interaction between the state and the private sector in the 21st century]. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*, 66(1), 520–532. <https://doi.org/10.55643/fcaptop.1.66.2026.5029>

- Dong Z., Wang M. & Yang X. (2016). Comparative study of China and USA public private partnerships in public transportation. *Journal of Modern Transportation*, 3(24), 215–223.
<https://doi.org/10.1007/s40534-016-0105-7>
- Engel E., Fischer R. & Galetovic A. (2010). The economics of infrastructure finance: Public-private partnerships versus public provision. *EIB Papers*. https://ideas.repec.org/p/ris/eibpap/2010_002.html
- Hart O. (2003). Incomplete Contracts and Public Ownership: Remarks, and an Application to Public-Private Partnerships. *Economic Journal*, 486(113), 69–76.
<https://doi.org/10.1111/1468-0297.00119>
- Li D., Zhang Z. & Zhao Z. J. (2025). Filling the Gap: Explaining Foreign Participation in China's Water PPP Projects from a Local Government Perspective. *Water*, 3(17), 408.
<https://doi.org/10.3390/w17030408>
- OECD Legal Instruments. (2012). *Recommendation of the Council on Principles for Public Governance of Public-Private Partnerships*. <https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/oecd-legal-0392>
- Qian N., House S., Wu A. M. & Wu X. (2020). Public-private partnerships in the water sector in China: A comparative analysis. *International Journal of Water Resources Development*, 4(36), 631–650.
<https://doi.org/10.1080/07900627.2019.1685951>
- Samuelson P. (1954). The pure theory of public expenditure. *Review of Economics and Statistics*, 4(36), 387–389.
<https://doi.org/10.2307/1925895>
- Tan J. & Zhao Z. J. (2019). The rise of public-private partnerships in China: An effective financing approach for infrastructure investment? *Public Administration Review*, 4(79), 514–518.
<https://doi.org/10.1111/puar.13046>
- United Nations. (2008). *Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships*. <https://www.unecce.org/fileadmin/DAM/ceci/publications/ppp.pdf>
- Zakon Ukrainy № 4510-IX. (2025, June 19). Pro publichno-pryvatne partnerstvo [On public-private partnership]. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4510-20#Text>
- Zhan C., de Jong M. & de Bruijn H. (2017). Path Dependence in Financing Urban Infrastructure Development in China: 1949–2016. *Journal of Urban Technology*, 4(24), 73–93.
<https://doi.org/10.1080/10630732.2017.1334862>
- Zhang S., Gao Y., Feng Z. & Sun W. (2015). PPP application in infrastructure development in China: Institutional analysis and implications. *International Journal of Project Management*, 3(33), 497–509.
<https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2014.06.006>
- Zhao Z. J., Su G. & Li D. (2019). Financing China's unprecedented infrastructure boom: The evolution of capital structure from 1978 to 2015. *Public Money & Management*, 8(39), 581–589.
<https://doi.org/10.1080/09540962.2019.1621049>

Дослідження не отримувало зовнішнього фінансування.

Автори заявляють про відсутність конфлікту інтересів.

Під час підготовки роботи автори використали Gemini 3.5 Flash від Google з метою уточнення перекладу анотації та покращення структури статті. Автори перевірили та відредагували отримані матеріали.

Стаття надійшла до редакції / Received: 12.07.2026

Статтю прийнято до публікації / Accepted: 26.07.2026

Оприлюднено / Published: 18.08.2026