

*М. О. Львовчкін,
аспірант кафедри політичної економії,
ДВНЗ "Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана"*

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНА СПЕЦИФІКА ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СФЕРІ ДЕРЖАВНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

*M. Lovochkin,
Postgraduate student in "Kyiv National Economic Vadym Hetman University"*

SOCIAL-ECONOMIC SPECIFICATION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE PUBLIC INFRASTRUCTURE FIELD

Статтю присвячено висвітленню соціально-економічної специфіки публічно-приватного партнерства в сфері державної інфраструктури. Розкрито сутність публічно-приватного партнерства, визначено особливості цього партнерства в сфері державної інфраструктури, а також визначено особливості економічних інтересів різних партнерів у межах цієї форми взаємодії.

The article is devoted to the highlighting of socio-economic specifics of public-private partnership in the state infrastructure field. The essence of public-private partnership is disclosed, the peculiarities of this partnership in the sphere of state infrastructure are determined, as well as certain features of economic interests of various partners within this form of interaction are determined.

*Ключові слова: інфраструктура, державна інфраструктура, публічно-приватне партнерство.
Key words: infrastructure, public infrastructure, public-private partnership.*

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Зростаючі потреби модернізації інфраструктури України, розвиток інфраструктурних проектів, у тому числі соціального характеру, вимагають більш активного розвитку партнерських відносин держави та приватного бізнесу. Вдосконалення форм і механізмів публічно-приватного партнерства для розвитку економіки з використанням приватного капіталу є визначальним фактором соціально-економічного зростання і розвитку країни та характеризує

результативність інституційних та економічних перетворень.

Публічно-приватне партнерство (ППП) є одним з механізмів реалізації політики модернізації економіки країни та вирішення важливих соціально-економічних проблем. Високий рівень ефективності PPP як форми співробітництва держави та бізнесу доведено досвідом багатьох країн світу. Він ґрунтується на отриманні всіма сторонами вигоди завдяки об'єднанню фінансових ресурсів, технологій, управлінських знань тощо.

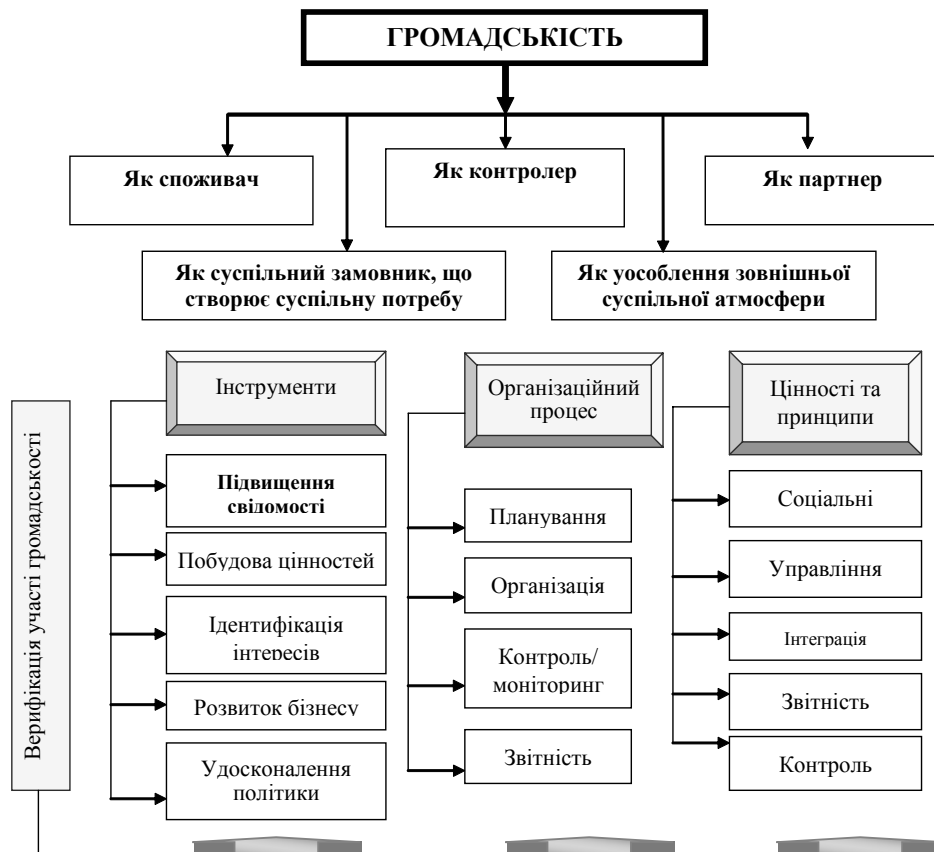


Рис. 1. Участь громадськості у PPP

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є вивчення соціально-економічної специфіки публічно-приватного партнерства в сфері державної інфраструктури.

ОСНОВНИЙ ТЕКСТ

Публічно-приватне партнерство є достатньо важливим та ефективним інструментом, що забезпечує соціально-економічний розвиток не тільки загальнонаціонального рівня економіки, він спрацьовує також і при вирішенні завдань розвитку місцевого рівня. При цьому за державою та місцевими органами влади зберігається загальний контроль над відповідними об'єктами власності, хоча до реалізації відповідних проектів залучається приватний сектор та його кошти. За такого співробітництва між державою й іншими суб'єктами економіки досягаються кращі результати господарювання, ефективніше використовуються бюджетні ресурси та державне майно.

У рамках цього дослідження публічно-приватне партнерство розглядається як інституційно-організаційний альянс держави та бізнес-структур для формування та розвитку об'єктів державної інфраструктури, а також реалізації пріоритетних суспільних проектів. З нашої точки зору, на сучасному етапі розвитку української економіки публічно-приватне партнерство є перспективним напрямом розвитку системи рівноправних та взаємовигідних відносин органів державної влади та представників приватного бізнесу. Однак не тільки державна підтримка розвитку приватного бізнесу є пріоритетним завданням цього виду економічних відносин, фундаментом їх формування є забезпечення реалізації суспільних інтересів [1].

Щоб краще розібратися в специфіці соціально-економічних відносин в ході публічно-приватного партнерства, слід, перш за все, розглянути характеристики того блага, яке створює державна інфраструктура. Характеристики цього блага варто аналізувати на основі існуючої класифікації господарських благ за двома принци-

пами: 1) за принципом подільності (конкурентності) та 2) за принципом можливості відсторонення (відділення) суб'єкта споживання від цього процесу [2, с. 339—341].

Принцип подільності (конкурентності) полягає у тому, що відповідне господарське благо може бути розділене на індивідуальні частини, які споживаються окремо різними суб'єктами. А тому споживання відповідного блага одним суб'єктом перешкоджає споживанню того самого блага іншим суб'єктом. Це ще називають принципом конкурентності, оскільки між різними суб'єктами виникає суперництво за можливість отримати це благо.

Принцип можливості відсторонення (відділення) полягає у тому, що будь-якого суб'єкта можна відсторонити чи усунути з процесу споживання. А це означає, що всі суб'єкти за те, аби включитись у процес споживання відповідного блага, повинні початково заплатити виробнику цього блага. Невиключність чи неможливість вилучити будь-якого суб'єкта з процесу споживання означає, що через ті чи інші причини обмежувати процес користування цим благом недоречно. Це пов'язано з тим, що сам характер блага не дозволяє перешкоджати його споживанню.

Застосування цих двох базових принципів до класифікації господарських благ дозволяє поділити їх на чотири великих групи: приватні, клубні, відкриті та суспільні блага. При цьому інфраструктура як господарське благо може відноситись чи до клубних, чи до суспільних благ. Це пов'язано з тим, що інфраструктура надає послуги по створенню загальних сприятливих умов для всіх суб'єктів економіки, тобто її послуги носять міжгалузевий характер. А це свідчить про те, що відповідне господарське благо характеризується неподільністю на індивідуальні частини, а тому споживається колективно.

Щодо принципу можливості відсторонення (відділення) певного суб'єкта від споживання, то тут можливі різні варіанти. Але по більшій частині послуг дер-

жавної інфраструктури характерною є ситуація їх безоплатного надання. Тобто ці послуги перетворюються державою на суспільне благо. Введення ж платності за користування послугами державної інфраструктури, у чому життєво зацікавлений приватний партнер, що зорієнтований на отримання прибутку, може натикатись на спротив громадськості, яка вже звикла отримувати відповідні послуги безоплатно. А це означає, що в сфері державної інфраструктури споживання економічних благ набуває, по-перше, політичного забарвлення, а по-друге, до раніше розглянутих суб'єктів публічно-приватного партнерства додається ще один з достатньо специфічною позицією.

До основних раніше вже згадуваних суб'єктів ППП відносяться держава та приватний бізнес. При цьому держава, яка є суб'єктом забезпечення життєдіяльності країни, громади та людини, надання їм якісних послуг, взаємодіє з приватним сектором, замовляючи в останнього реалізацію конкретного інфраструктурного проекту, надає йому конкретні права та гарантії [1]. В свою чергу, приватний сектор бере на себе зобов'язання щодо вкладання власних інвестицій та якісного виконання робіт з реалізації ППП-проектів у інфраструктурній сфері.

Але лише названими вище учасниками суб'єкти ППП-проектів в інфраструктурній сфері не обмежуються. Одним з ключових учасників ППП-проектів є громадськість, яка виступає у цих проектах у дуже багатьох іпостасях. Вона одночасно є і тим партнером, який: 1) створює суспільну потребу, тобто виступає суспільним замовником проекту, який опосередковано, але наполегливо підштовхує державу до активних дій; 2) вона ж уособлює зовнішні суспільні умови (суспільну атмосферу) навколо проекту і його реалізації; 3) вона ж виступає і так званим "аудитором" чи головним кінцевим суб'єктом контролю стану цього проекту, 4) вона ж є і кінцевим споживачем послуг, на які спрямована реалізація ППП-проектів, 5) вона ж є і тим суб'єктом, який в кінцевому рахунку оплачує надання відповідного виду послуг (рис. 1).

Саме тому проекти публічно-приватного партнерства (яскравий приклад взаємодії держав з інститутами громадянського суспільства) можуть істотно вплинути на загальну суспільну атмосферу, що проявлятиметься у таких напрямках:

— у створенні інфраструктури, яка покращує повсякденну якість життя всього суспільства;

— крім того, будівництво установ охорони здоров'я та соціального захисту населення забезпечує загальні умови для збільшення чисельності населення;

— побудова притулків, дитячих будинків і т. п. сприяє поліпшенню умов для існування незабезпечених верств населення;

— створення оздоровчих, реабілітаційних центрів та лікарень забезпечує загальні умови для поліпшення життя тієї частини населення, яка має обмежені можливості;

— створення або відновлення діяльності навчальних закладів сприяє отриманню якісних освітніх послуг та розвитку міжнародного співробітництва;

— все це разом узятє сприяє виникненню нових робочих місць при цьому не тільки в самій соціальній сфері, а й у інших галузях економіки, забезпечує її інноваційний розвиток.

Проте при реалізації ППП-проектів в інфраструктурній сфері з боку громадськості існує також ряд проблем, що перешкоджають розширенню застосування практики публічно-приватного партнерства. Зокрема це:

— недостатність гарантій відповідності окремих прийнятих проектів публічно-приватного партнерства інтересам громадськості;

— несприйняття громадськістю введення платності за користування державною інфраструктурою;

— недостатнє правове закріплення і регулювання положень з інформаційної відкритості органів державної влади та місцевого самоврядування, а також публічності їхніх діяльності при підготовці, укладенні та реалізації ППП-проектів.

Саме це дуже часто стає на заваді реалізації окремих ППП-проектів у сфері державної інфраструктури. Отже, у процесі здійснення публічно-приватного партнерства в сфері державної інфраструктури відбувається взаємодія між всіма суб'єктами ППП. При цьому кожен з учасників партнерських відносин володіє певними перевагами при реалізації цих проектів. Так, господарюючий суб'єкт здатний принести в спільний проект професійний досвід, гнучкість і оперативність у прийнятті рішень управлінського характеру, інноваційні елементи в процес управління, нові форми підприємницьких зв'язків тощо. У свою чергу, державний партнер може формувати ефективне інституційне середовище для реалізації проектів у формі ППП за рахунок таких інструментів, як наявність повноважень в області розподілу бюджетних коштів, можливість надати податкові та митні пільги та преференції, надання державних гарантій та ін. Громадськість виступає тим суб'єктом ППП, який здійснює загальний контроль якості наданих послуг, спонукає до мінімізації рівня корупції та зменшення загального рівня суспільних витрат.

На сучасному етапі розвитку економіки стратегія застосування інституційних та організаційних методів публічно-приватного партнерства щодо залучення представників приватного бізнесу з метою фінансування об'єктів державної інфраструктури на довгострокову перспективу отримала певне поширення в світі. Залежно від національних і регіональних особливостей інституційні аспекти сформованої моделі публічно-приватного партнерства проявляються в механізмах фінансування, формах перерозподілу прав власності, завданнях та компетенціях приватного сектору економіки.

Виступаючи з боку публічного партнера в сфері ППП, органи державної влади як загальнодержавного, так і регіонального рівня представляють соціально значущі інтереси та цілі суспільства в процесі реалізації функцій державного управління, до яких відносяться цілепокладання, регулювання, координація та контроль. У цій системі економічних відносин приватний партнер в обмін на участь у розвитку об'єктів інфраструктури, що перебувають у державній власності, при реалізації відповідних проектів націлений на отримання максимального прибутку, за рахунок чи прямих бюджетних коштів, чи пільг і преференцій.

Варто зазначити, що на сьогодні приватизація державного майна ще не завершена, але сам цей процес інколи вважається суспільно неприпустимим, оскільки держава повинна володіти певними активами, а передача їх приватним власникам розцінюється як повне безсилля держави. Це особливо характерно для інфраструктурної сфери. На нашу думку, альтернативним варіантом до приватизації, що забезпечує збереження державного майна та державного впливу, є впровадження механізмів ППП, що дасть змогу громадськості та державі впливати на ті чи інші процеси в цій сфері.

На початку 90-х рр. ХХ ст. у всьому світі, у т.ч. у державах з перехідною економікою, кардинально зросла зацікавленість у залученні приватних інвесторів до фінансування, розробки та реалізації інфраструктурних проектів. Багатьом країнам бракувало ресурсів для задоволення зростаючих потреб населення в якісній інфраструктурі. З іншого боку, досвід приватизації державного майна в багатьох державах не завжди був вдалим. Все це змусило уряди багатьох країн вдатися до запровадження інституту публічно-приватного партнерства як альтернативи приватизації, та використовувати інші види ППП для реалізації масштабних соціально-важливих інфраструктурних проектів — будівницт-

ва та реконструкції об'єктів транспортної інфраструктури, комунального господарства тощо [5].

У сучасних умовах органи державної влади, як правило, виступають як замовник, співвласник та ініціатор розвитку партнерських відносин в інфраструктурній сфері. У зарубіжній же практиці при реалізації інвестиційної політики широко застосовуються довгострокові цільові програми розвитку, ініціаторами розробки яких виступають не тільки органи державної влади, місцевого самоврядування та громадськості, а й представники бізнес-спільноти.

Таким чином, сформований системний підхід до визначення змісту публічно-приватного партнерства в сфері державної інфраструктури. З нашої точки зору, поняття, що розглядається, є інституційно закріпленою системою прагматичних взаємовигідних відносин між державою, бізнес-спільнотою та громадськістю з метою досягнення максимального соціально-економічного ефекту за рахунок об'єднання в рамках певного проекту фінансових, організаційно-управлінських, кадрових та інших ресурсів. Базовою характеристикою, що визначає зміст поняття публічно-приватного партнерства в сфері державної інфраструктури як окремого економічного явища, є довгострокова та цілеспрямована участь суб'єктів бізнес-спільноти в створенні, обслуговуванні та управлінні об'єктами державної інфраструктури, які функціонують як суспільне благо.

До переваг публічно-приватного партнерства в сфері державної інфраструктури для держави відносимо: підвищення ефективності функціонування інфраструктури; оптимізацію розподілу ризиків; зменшення витрат на надання відповідних послуг; ефективне управління належним державі майном; активізацію інвестиційної діяльності; економію інвестиційно-фінансових ресурсів держави; використання досвіду приватних компаній; стимулювання підприємницького мислення.

До переваг публічно-приватного партнерства в сфері державної інфраструктури для приватного бізнесу відносимо: доступ бізнесу до раніше закритих сфер економіки та об'єктів державної власності; рівноправний діалог між владою, бізнесом та громадськістю; залучення бюджетних коштів; розширення можливостей отримання пільгових кредитів під державні гарантії на відносно довгий термін; поліпшення роботи з державними дозвільними органами через участь у проекті державного партнера; позитивний імідж у суспільстві; оптимізація розподілу ризиків проекту.

Цікавим є те, що підходи Європейської Комісії визначають такі основні завдання приватному сектору у схемах ППП в сфері державної інфраструктури: формування спільних інвестиційних ресурсів державного та приватного секторів для досягнення суспільно важливих результатів; підвищення ефективності використання об'єктів державної власності на основі підприємницької мотивації; використання нових методів управління, які раніше не застосовувались державою; створення умов для збільшення величини доданої вартості, що створюється у суспільстві в цілому; забезпечення умов для кращого задоволення потреб та оптимального використання ресурсів [3].

До переваг від публічно-приватного партнерства в сфері державної інфраструктури для громадськості можна віднести: своєчасність та швидкість появи відповідних інфраструктурних об'єктів, підвищення ефективності функціонування інфраструктури; зменшення витрат на надання відповідних послуг та зростання якості самих послуг.

Питання про те, кому належить ініціатива щодо започаткування ППП у сфері державної інфраструктури, є дискусійним. Очевидно, що попит на інвестиції формує держава. Водночас, не можна забувати те, що і приватний сектор по мірі розвитку процесів лібералізації економіки може формувати свої пропозиції щодо створення чи поліпшення експлуатації певних об'єктів дер-

жавної інфраструктури. І треба сказати, що по мірі розвитку недержавного сектора до його складу починає входити все більше число суб'єктів, які представлені спеціалізованими консультативними компаніями, фінансовими організаціями та будівельними фірмами, що пропонують відповідні послуги. Їх комерційний інтерес полягає в збільшенні обсягів інвестиційних проектів. Але це не завжди відповідає інтересам держави та громадськості. Досягти компромісу в цьому можливо переспрямувавши приватну ініціативу [4], у результаті чого бізнес одержує належний розвиток у довгостроковій перспективі, забезпечує зростання ефективності та стабільний дохід.

Основними мотиваторами держави до реалізації ППП-проектів у сфері державної інфраструктури є також те, що:

1. ППП стає інструментом для підвищення ефективності функціонування держсектора. Ефективне використання обмежених державних ресурсів — найважливіше завдання для урядів. Причина цього полягає в тому, що державний сектор, як правило, мало або взагалі немає стимулів для підвищення ефективності, а тому, не може ефективно будувати та експлуатувати державну інфраструктуру.

2. ППП є каталізатором для ширшої реформи державного сектора. Уряди іноді бачать ППП у якості чинника, що провокує більш широку дискусію щодо програми реформ, в яких ППП — тільки один з компонентів. Ключовим питанням завжди є реструктуризація та прояснення ролі держави. Зокрема існує вимога переглянути та перерозподілити в межах загальної політики такі її ролі як виробника, регулятора та постачальника послуг. Програма реформ, яка включає в себе запровадження ППП, надає можливість переглянути розподіл ролей в суспільстві для усунення будь-яких потенційних конфліктів, а також дає можливість розглядати приватний сектор як можливого партнера.

3. ППП є каталізатором залучення приватного капіталу до певних видів діяльності. Держава стикається з зростаючою потребою мати достатнє фінансування для функціонування та розвитку інфраструктури, необхідної суспільству, вимогами зростаючої урбанізації, необхідністю розширення інфраструктурних мереж для обслуговування раніше необслуговуваних або недостатньо обслуговуваних територій. Правильно структуроване та організоване ППП може бути в змозі мобілізувати раніше невикористані ресурси з місцевого, регіонального або міжнародного приватного сектора, який шукає можливості для інвестицій.

Реалізація ППП угод часто змушує до конкретних кроків та реформ, щоб підтримати новий розподіл ролей шляхом прийняття законів і створення окремих регулюючих органів. По суті, перегляд політичних і нормотворчих механізмів має вирішальне значення для успіху проектів ППП в сфері державної інфраструктури [6].

Органи влади часом уникають ППП у сфері державної інфраструктури, вважаючи, що приватний партнер скорочуватиме обсяг надання послуг, вводитиме чи підвищуватиме плату за відповідні послуги або вдаватиметься до обох цих дій одночасно. Щоб уникнути цієї загрози, органи влади мають ініціювати створення ППП лише у випадку, якщо проведені ними дослідження вказуватимуть на те, що приватний партнер зможе надавати послуги з меншими витратами, аніж органи влади, або за таку ж ціну, запропонувавши вищий рівень якості надання послуг. При цьому прибуток приватного партнера має утворюватися внаслідок підвищення продуктивності праці [4] або збільшення обсягу надання послуг.

Для оцінки потенціалу ППП у розв'язанні проблеми модернізації національної інфраструктури слід акцентувати увагу на такому: кінцевою метою запровадження механізмів ППП має бути забезпечення більш високого рівня задоволення потреб суспільства в цілому, максимізація суспільної вигоди (а не прагнення

мінімізації бюджетних витрат за будь-яку ціну). Коректним є розгляд ППП з позицій передусім суспільної, а не лише економічної ефективності. Необхідно розуміти, що приватний партнер, беручи участь в інфраструктурному ППП-проекті, має відшкодувати свої витрати та отримати прибуток (адже зазвичай йдеться про галузі, де рівень рентабельності є недостатнім). Тож варто зважати, за рахунок чого це буде відбуватись (коштом споживачів, коштом платників податків чи через механізми надання різноманітних пільг або субсидій). Слід враховувати специфіку інституційного середовища (господарський порядок, за якого доступ до ресурсів влади є головною конкурентною перевагою; високі корупційні ризики; опортуністична поведінка контрагентів; неприйняття більшістю населення участі приватного оператора у подібних проектах) [7].

ВИСНОВОК

Проведене дослідження дало підстави стверджувати, що:

1. Публічно-приватне партнерство в сфері державної інфраструктури — це система економічних відносин, що відображає взаємовигідну довгострокову взаємодію державного та приватного партнерів, для забезпечення зростання ефективності використання всіх наявних ресурсів, мінімізації ризиків при здійсненні спільної діяльності, об'єктом якої є належна державі інфраструктура, а метою — надання відповідних послуг суспільству для забезпечення задоволення відповідних потреб.

2. Соціально-економічна специфіка ППП в сфері державної інфраструктури полягає у тому, що на відміну від інших сфер ППП, тут споживання економічних благ дуже часто є безоплатним, а тому воно набуває, по-перше, політичного забарвлення, а по-друге, до раніше розглянутих суб'єктів публічно-приватного партнерства додається ще один з достатньо специфічною позицією — громадськість.

3. Громадськість виступає у ППП-проектах у дуже багатьох іпостасях. Вона одночасно є і тим, хто: а) створює суспільну потребу, тобто виступає суспільним замовником проекту, який опосередковано, але наполегливо підштовхує державу до активних дій; б) вона ж уособлює зовнішні суспільні умови (суспільну атмосферу) навколо проекту; в) вона ж виступає і так званим "аудитором" чи головним кінцевим суб'єктом контролю стану цього проекту, г) вона ж є і кінцевим споживачем послуг, на які спрямована реалізація ППП-проектів, д) вона ж є і тим суб'єктом, який в кінцевому рахунку оплачує надання відповідного виду послуг у формі податків.

Література:

1. Варнавский В.Г. Концессии в транспортной инфраструктуре: теория, практика, перспективы / В.Г. Варнавский. — М.: ИМЭМО РАН, 2002. — 189 с.

2. Мельник О.М. Економічний розвиток: логіка господарського прогресу. — К.: КНЕУ, 2013. — 425 с.

3. Guidelines for Successful Public — Private Partnerships, 2003. — 100 p. // http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf

4. Брайловський І.А. Інтереси і вигоди приватного сектора в державно-приватному партнерстві / І.А. Брайловський // Бізнес Інформ. — 2013. — № 8. — С. 232—236.

5. Белкін М.Л. Державне управління: удосконалення та розвиток. Проблеми державно-приватного партнерства як результат неналежного державного управління [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=804>

6. Рассадникова С.І. Концептуальне обґрунтування державно-приватного партнерства в контексті формування інвестиційної привабливості об'єктів екологічної інфраструктури [Текст] / С.І. Рассадникова // Механізм регулювання економіки. — 2012. — № 2. — С. 176—185.

7. Левковець О.М. Потенціал державно-приватного партнерства у розв'язанні завдань модернізації національної економіки [Електронний ресурс]. — http://dSPACE.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/5853/1/Levkovec_50-54.pdf

References:

1. Varnavskiy, V.H. (2002), *Kontsessyy v transportnoy ynfrastrukture: teoriya, praktyka, perspektyvy* [Concessions in transport infrastructure: theory, practice, prospects], YMEMORAN, Moscow, Russia.

2. Mel'nyk, O.M. (2013), *Ekonomichnyy rozvytok: lohika hospodars'koho prohresu* [Economic development: the logic of economic progress], KNEU, Kyiv, Ukraine.

3. EC (2003), "Guidelines for Successful Public - Private Partnerships", available at: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf (Accessed 25 Feb 2018).

4. Brajlovs'kyj, I.A. (2013), "Interests and benefits of the private sector in public-private partnership", *Biznes Inform*, vol. 8, pp. 232—236.

5. Bielkin, M.L. (2015), "Problems of public-private partnership as a result of poor governance", *Derzhavne upravlinnya: udoskonalennya ta rozvytok*, vol. 1, available at: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=804> (Accessed 25 Feb 2018).

6. Rassadnykova, S.I. (2012), "Conceptual justification of public-private partnership in the context of forming the investment attractiveness of environmental infrastructure objects", *Mekhanizm rehuliuвання ekonomiky*, vol. 2, pp. 176—185.

7. Levkovets', O.M. (2013), "The potential of public-private partnership in solving the tasks of modernizing the national economy", available at: http://dSPACE.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/5853/1/Levkovec_50-54.pdf (Accessed 25 Feb 2018).

Стаття надійшла до редакції 01.03.2018 р.

ПЕРЕДПЛАТА

ВИДАННЯ МОЖНА ПЕРЕДПЛАТИТИ З БУДЬ-ЯКОГО МІСЯЦЯ!

— ЧЕРЕЗ РЕДАКЦІЮ (ТЕЛ. 458-10-73);

— ЧЕРЕЗ ДП "ПРЕСА"
(У КАТАЛОЗІ ВИДАНЬ УКРАЇНИ);

— ЧЕРЕЗ ПЕРЕДПЛАТНІ АГЕНТСТВА: "САММІТ", "ІДЕЯ", "БЛІЦ ІНФОРМ", "KSS", "МЕРКУРІЙ", "ПРЕСЦЕНТР", "ВСЕУКРАЇНЬСЬКА ПЕРЕДПЛАТНА АГЕНЦІЯ", "ФЛОРА", "ПЕРІОДИКА", "КОБЗАР", "ДІАДА", "ДІЛОВА ПРЕСА", "ФАКТОР"