

Міністерство освіти і науки України
Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу
Інститут гуманітарної підготовки та державного управління
Кафедра публічного управління та адміністрування

УДК_338+327.7_

(індекс)

Москвін Олександр Юрійович

**МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА
УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО
ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНИ**

ОП «Публічне управління та адміністрування»
Спеціальність 281 – «Публічне управління та адміністрування»

_____ **Москвін Олександр Юрійович**
(підпис, ініціали та прізвище здобувача освітнього ступеня)

Науковий керівник _____ к.ю.н., доцент Білоцький О.В.
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Допущено до захисту

Завідувач кафедри

_____ проф. Лопушинський
(посада) (підпис) (дата) (ініціали та прізвище)

Рецензент

_____ проф. В. П. Петренко
(посада) (підпис) (дата) (ініціали та прізвище)

Робота містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

Івано-Франківськ – 2024

АНОТАЦІЯ

Москвін О. Ю. Удосконалення державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорт України. – Рукопис.

Магістерська робота за спеціальністю 281 "Публічне управління та адміністрування". Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу. Івано-Франківськ, 2024.

У магістерській роботі досліджено вдосконалення державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України. У першому розділі розглянуто механізм реалізації державно-приватного партнерства, проаналізовано міжнародний досвід та його адаптацію до національних умов. Виявлено ключові чинники, що впливають на ефективність партнерських проєктів у транспортній сфері.

Другий розділ присвячено аналізу державної політики щодо розвитку державно-приватного партнерства. Досліджено нормативно-правове забезпечення, інституційні та інвестиційні механізми підтримки, а також визначено ключові виклики у цій сфері.

Третій розділ пропонує перспективи розвитку автомобільного транспорту через впровадження сучасних організаційно-правових і соціально-економічних підходів. Розглянуто заходи державної підтримки інвестиційних проєктів та сформовано рекомендації щодо підвищення ефективності партнерства на основі міжнародного досвіду.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, автомобільний транспорт, нормативно-правове забезпечення, інвестиційна діяльність, державна підтримка, інституційний розвиток, міжнародний досвід, інфраструктурні проєкти.

ANNOTATION

Moskvin O. Y. Improvement of public-private partnership in the field of road transport in Ukraine - Manuscript.

Master's thesis in the speciality 281 'Public management and administration'. Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas. Ivano-Frankivsk, 2024.

master's thesis investigates the improvement of public-private partnership in the field of road transport in Ukraine. The first chapter discusses the mechanism for implementing public-private partnerships, analyses international experience and its adaptation to national conditions. The key factors that influence the effectiveness of partnership projects in the transport sector are identified.

The second section is devoted to the analysis of state policy on the development of public-private partnerships. It examines the regulatory framework, institutional and investment support mechanisms, and identifies key challenges in this area.

The third section offers prospects for the development of road transport through the introduction of modern organisational, legal, social and economic approaches. Measures of state support for investment projects are considered and recommendations for improving the effectiveness of partnership based on international experience are formulated.

Keywords: public-private partnership, road transport, regulatory support, investment activity, state support, institutional development, international experience, infrastructure projects.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ.....	8
1.1. Механізм реалізації державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України.....	8
1.2. Міжнародний досвід державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту.....	20
РОЗДІЛ 2. ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ЩОДО РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНО ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ.....	41
2.1. Нормативно-правове забезпечення з розвитку державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту.....	41
2.2. Дієвість інституційного та інвестиційного забезпечення з державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту.....	50
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ З ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ.....	59
3.1. Організаційно-правовий та соціально-економічний підходи зі залучення механізму державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту.....	59
3.2. Заходи державної підтримки проєктів інвестиційної діяльності з державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту.....	70
ВИСНОВКИ.....	78
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	83

ВСТУП

Актуальність теми визначається сучасними викликами, які стоять перед розвитком автомобільного транспорту України, що є елементом економічного та соціального прогресу держави. Умови глобалізації зумовлюють необхідність інтеграції транспортної інфраструктури у світову економічну систему, адже автомобільний транспорт відіграє вагомую роль у формуванні внутрішнього валового продукту, сприяє забезпеченню мобільності населення, розвитку міжнародної торгівлі та регіональної співпраці. Водночас технічний стан транспортної інфраструктури України не відповідає європейським стандартам, що стримує економічний розвиток, створює загрози для інтеграції у глобальні економічні процеси та вимагає термінових політичних рішень.

За останні роки органи державної влади, зокрема Верховна Рада України та Кабінет Міністрів України, ухвалили низку нормативно-правових актів, спрямованих на врегулювання та стимулювання розвитку автомобільного транспорту. Проте недостатній рівень інвестицій, зношеність транспортних засобів та дорожньої інфраструктури, відсутність дієвих механізмів співпраці між державою та бізнесом залишаються серйозними бар'єрами для прогресу галузі.

У цьому контексті державно-приватне партнерство (ДПП) постає як ефективний інструмент залучення приватного капіталу для вирішення соціально-економічних проблем, модернізації інфраструктури та забезпечення високого рівня послуг у сфері автомобільного транспорту. Впровадження ДПП у транспортній галузі дає змогу оптимізувати фінансові витрати, впроваджувати сучасні технології та покращувати якість управління інфраструктурними об'єктами. Світовий досвід свідчить про ефективність подібних моделей у розвинених країнах, що створює можливість адаптації цих практик до умов України.

Необхідність наукового осмислення сучасних викликів у сфері автомобільного транспорту, вивчення міжнародного досвіду державно-приватного партнерства, розробки та вдосконалення механізмів ДПП в умовах України визначає актуальність і практичну значущість обраної теми дослідження. Залучення приватного сектору до вирішення транспортних проблем може стати запорукою сталого розвитку галузі, забезпечення її конкурентоспроможності та інтеграції до європейського транспортного простору.

Дослідженням проблематики впровадження і розвитку відносин державно-приватного партнерства займалися як вітчизняні, так і закордонні вчені. Серед них варто виокремити праці таких авторів, як Б. Данилишин, І. Брайловський, Н. Бутенко, Х. Ван Хем, М. Дерябіна, М. Забаштанський, Ю. Копен'ян, Е. Кляйн, К. Магаріньос, В. Павлюк, Е. Сав, Д. Тейсман, В. Тищенко та інших. Їхні дослідження значно сприяли розумінню специфіки розвитку партнерства між державою і приватним сектором, а також розробці теоретичних і практичних підходів до його вдосконалення.

Попри наявність теоретичних і методологічних напрацювань щодо проблем і переваг державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту, даний напрямок дослідження залишається недостатньо вивченим. Це зумовлює необхідність проведення комплексного аналізу механізмів впровадження державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту в умовах сучасного державного управління, що й визначає актуальність обраної теми дослідження.

Метою дослідження є вдосконалення механізмів державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту для підвищення його ефективності та забезпечення стійкого розвитку інфраструктури.

Задля досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі **завдання**:

– узагальнити міжнародний досвід залучення державно-приватного партнерства в галузі автотранспорту з урахуванням його адаптації в Україні;

– розглянути стан державно-приватного партнерства у сфері автотранспорту України і розкрити основні чинники його функціонування;

– проаналізувати ситуацію з організаційно-правовим забезпеченням державно-приватного партнерства в автотранспортній галузі України та визначити шляхи та напрями покращення;

– обґрунтувати важливість удосконалення інституційного супроводу державно-приватного партнерства у сфері автотранспорту України.

Об’єктом дослідження є процес реалізації проєктів державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України.

Предметом дослідження є механізми, нормативно-правові та організаційні аспекти впровадження ДПП у транспортній сфері.

Методи дослідження включають аналіз, синтез, порівняння, узагальнення, економіко-статистичний аналіз, а також методи системного підходу. Використання цих методів забезпечило всебічний підхід до вивчення обраної теми та достовірність отриманих результатів.

Наукова новизна дослідження полягає у розробці рекомендацій щодо вдосконалення механізмів реалізації державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України з урахуванням міжнародного досвіду. Запропоновані підходи спрямовані на підвищення інвестиційної привабливості проєктів, оптимізацію нормативно-правового забезпечення та формування ефективного інституційного середовища.

Практичне значення отриманих результатів полягає у можливості їх застосування для вдосконалення державної політики у сфері автомобільного транспорту, розробки інвестиційних проєктів та їх ефективного впровадження через механізми ДПП.

Логіка проведеного дослідження визначила структуру роботи, яка включає вступ, три розділи, висновки, список використаних джерел та додатки. Загальний обсяг роботи складає 89 сторінок. Список використаних джерел нараховує 64 позицій.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

1.1 Механізм реалізації державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України

Транспортна галузь є однією з найважливіших складових національної економіки, яка суттєво впливає на її конкурентоспроможність та соціально-економічний розвиток країни. Якість транспортної інфраструктури забезпечує ефективність господарської діяльності, сприяє зростанню мобільності населення, що вважається одним із показників розвитку суспільства. Розвинена транспортна мережа виступає важливим чинником стабільного економічного зростання та базою для інтеграції країни у міжнародні економічні процеси.

На думку Н. Лавренюк (Ігнатової), транспортна інфраструктура є важливим елементом динамічного зростання національної економіки, підвищення рівня життя населення та ефективного використання ресурсів. Вона створює сприятливі умови для покращення економічних показників та зміцнення позицій країни у світовій економіці¹.

Регулювання відносин у сфері транспортної діяльності, за твердженням О.С. Фалатюк², є ключовим напрямом внутрішньої політики держави. Формування правових механізмів для стимулювання розвитку транспортної системи визначається одним із головних чинників зростання суспільного добробуту та підвищення економічного потенціалу країни. Це узгоджується з основними векторами розвитку держави, закріпленими в Конституції України.

¹ Лавренюк (Ігнатова) Н. Поняття транспортної інфраструктури в умовах інтеграційних процесів України – ЄС. Юридичний вісник. 2018. № 4. С. 82–88.

² Фалатюк О. С. Поняття та сутність адміністративно-правового механізму регулювання відносин у сфері перевезень вантажів автомобільним транспортом. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція. 2014. № 8. С. 115–118.

Транспортна інфраструктура являє собою сукупність транспортної мережі з визначеною конфігурацією та техніко-економічними параметрами, об'єктів сервісного обслуговування, а також матеріально-організаційної структури, що забезпечує ефективне функціонування транспорту. Проте сучасний дефіцит інвестиційних ресурсів є однією з ключових проблем багатьох країн, зокрема й України.

Для підвищення ефективності використання наявних інвестицій та залучення додаткових фінансових ресурсів у транспортну галузь необхідно активізувати розвиток інститутів державно-приватного партнерства (ДПП). Реалізація завдань щодо розвитку транспортної інфраструктури не може покладатися виключно на державу. Перспективним механізмом залучення недержавного фінансування є ДПП, яке наразі виступає одним із ключових інструментів державної інвестиційної політики у світовій практиці.

Як зазначають Н. В. Безбах та В. В. Брагінський, міжнародний досвід свідчить про зростання ролі державно-приватного партнерства у соціально-економічному розвитку. Така форма співпраці активно впроваджується в сферах, які традиційно перебувають у зоні відповідальності держави, зокрема в управлінні об'єктами загального користування: транспортною, соціальною та комунальною інфраструктурою, об'єктами культури, житлово-комунальним господарством, а також у галузях охорони здоров'я та освіти³.

Державно-приватне партнерство (ДПП) функціонує на стику взаємовідносин між державою та бізнесом, не будучи ані механізмом приватизації, ані формою націоналізації. Воно являє собою інструмент оптимізації виконання державою своїх соціальних зобов'язань, спрямованих на забезпечення населення публічними благами⁴.

ДПП є складним механізмом взаємодії, який реалізується через різноманітні організаційні форми та охоплює численні сфери діяльності, що передбачають досягнення багатогранних цілей. Х. Ван Хем і Дж. Коппеньян

³ Безбах Н. В., Брагінський В. В. Державно-приватне партнерство в реалізації проектів транспортної інфраструктури. Економіка та держава. 2011. № 8. С. 115–118

⁴ Gerrard M. B. What are public-private partnerships, and how do they differ from privatizations? Finance & Development. 2001. Vol. 38. № 3. P. 48–51

трактують державно-приватне партнерство як «довгострокові відносини між державним і приватним секторами, у рамках яких вони спільно розробляють і надають суспільству продукти та послуги, здійснюючи розподіл ризиків, витрат і ресурсів, пов'язаних із цими продуктами та послугами»⁵.

Смислове навантаження терміну «державно-приватне партнерство» значною мірою залежить від галузей, у яких воно застосовується, та від підходів урядів окремих країн до формування принципів і завдань його реалізації. У транспортній сфері механізм ДПП набуває особливого значення, адже забезпечення стабільного функціонування інфраструктури вимагає консолідації ресурсів державного і приватного секторів.

І. І. Килимник наголошує, що «ефективне впровадження механізму державно-приватного партнерства у транспортній галузі України є необхідною умовою забезпечення стабільного економічного розвитку. Інвестиції державного та приватного секторів у транспортну інфраструктуру виступають ключовим інструментом економічної політики, сприяючи сталому економічному зростанню, підвищенню рівня життя населення, а також стабільним надходженням до Державного бюджету України»⁶.

На думку багатьох дослідників, одним із найбільш ефективних способів удосконалення транспортної інфраструктури є державно-приватне партнерство (ДПП). Цей механізм передбачає співпрацю держави та бізнесу на основі оптимального розподілу повноважень, контрольних функцій і ризиків, що супроводжується впровадженням гнучких підходів до узгодження винагород, стимулів і ролей учасників задля досягнення запланованих результатів у виробництві товарів та наданні послуг⁷.

Як зазначає Н. М. Бондар, реалізація завдань з модернізації транспортної інфраструктури не може покладатися виключно на державу. Перспективним інструментом залучення приватних інвестицій є ДПП, яке

⁵ Van Ham H., Koppenjan J. Building Public Private Partnerships: Assessing and Managing Risks in Port Development. Public Management Review. 2001. Vol. 4. No 1. P. 593–616.

⁶ Килимник І. І. Господарсько-правові аспекти державно-приватного партнерства в галузі транспорту України. Форум права. 2016. № 3. С. 111–115

⁷ Дробот І. О., Барбір І. М. Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України. Ефективність державного управління. 2019. Вип. 4 (61). Ч. 1. С. 98–109

стало важливим компонентом державної інвестиційної політики у багатьох країнах. Автор наголошує, що у світовій практиці різні моделі ДПП знаходять широке застосування в транспортній сфері, особливо у проєктах будівництва автомобільних доріг, мостів і тунелів. Державний контроль над цими проєктами сприяє успішному виконанню програм розвитку транспортних комплексів⁸.

Подібну позицію підтримують В. Ю. Гарбариніна та О. В. Федорчак, які розглядають ДПП як дієвий механізм співпраці між органами державної влади, органами місцевого самоврядування та приватними суб'єктами для реалізації інвестиційних проєктів. Серед основних типів договорів, що використовуються у межах ДПП, виділяють договори управління майном, концесійні угоди, договори про спільну діяльність та угоди про розподіл продукції. Автори підкреслюють, що ДПП найчастіше застосовується у проєктах будівництва транспортної інфраструктури, таких як дороги, аеропорти, мости та стадіони. Зокрема, цей механізм є актуальним для України, де значна частина об'єктів інфраструктури була пошкоджена чи зруйнована та потребує нагальної реконструкції⁹.

Таким чином, впровадження ДПП виступає одним із найперспективніших інструментів державної інвестиційної політики, спрямованих на розв'язання комплексних завдань у транспортній сфері, створення сучасної інфраструктури та інтеграцію України до європейського економічного простору.

У науковій літературі термін «Public Private Partnership» часто перекладають як «державно-приватне партнерство», «приватно-державне партнерство» або «публічно-приватне партнерство». Найточнішим для передачі концептуального змісту вважається термін «публічно-приватне партнерство», адже він відображає сутність цих відносин. Зарубіжна практика свідчить, що публічними партнерами можуть виступати не лише

⁸ Боднар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія. Київ : НТУ. 2014. 336 с

⁹ Гарбариніна В. Ю., Федорчак О. В. Роль державно-приватного партнерства у відбудові транспортної інфраструктури України. Демократичне врядування. 2022. Вип. 2. С. 44–57

органи державної влади, але й місцеве самоврядування, громадські об'єднання, благодійні фонди. Водночас у вітчизняних дослідженнях перевага надається терміну «державно-приватне партнерство», що зумовлено його більшою зрозумілістю для наукової спільноти та громадськості України¹⁰.

Функціональна роль державно-приватного партнерства полягає у забезпеченні ефективної взаємодії між державними та іншими публічними інституціями і приватним сектором з метою вирішення завдань, що мають суспільно важливе значення. Найчастіше такі партнерства спрямовані на досягнення результатів у середньо- та довгостроковій перспективі¹¹.

Запровадження механізмів державно-приватного партнерства у сферу владних та виробничих відносин України частково обумовлено положеннями Конституції, яка проголошує країну демократичною, соціальною і правовою державою. Основною метою державної діяльності визначено забезпечення потреб та інтересів людини, а життя, здоров'я, честь, гідність, недоторканність і безпека громадян визнаються найвищими соціальними цінностями. Реалізація цих принципів відбувається в умовах обмежених фінансових, матеріальних, виробничих та кадрових ресурсів, що змушує державу шукати інноваційні підходи для ефективного виконання поставлених завдань.

Особливого значення набуває розвиток базової інфраструктури, яка включає надання комунальних, соціальних та адміністративних послуг, будівництво доступного житла, шкіл, лікарень, а також модернізацію санітарно-гігієнічних та транспортних систем, включаючи утилізацію відходів. У минулому фінансування таких функцій переважно здійснювалося за рахунок бюджетних коштів, наповнення яких залежало від приватизаційних процесів та системи оподаткування. Однак упродовж

¹⁰ Никифорок О. І., Гусев Ю. В., Чмирьова Л. Ю. Державно-приватне партнерство: інституціональне середовище для розвитку та модернізації інфраструктури України / ISSN 1605-7988. *Економіка і прогнозування*. 2018. № 3. С. 79–101.

¹¹ Никифорок О. І., Гусев Ю. В., Чмирьова Л. Ю. Державно-приватне партнерство: інституціональне середовище для розвитку та модернізації інфраструктури України / ISSN 1605-7988. *Економіка і прогнозування*. 2018. № 3. С. 79–101.

останньої чверті ХХ століття виникли виклики, пов'язані із зростанням суспільного невдоволення фіскальною політикою, інтенсифікацією глобалізаційних процесів та посиленням запиту на децентралізацію управління¹²

Вагомим аргументом на користь впровадження державно-приватного партнерства у сферу державно-владних та виробничих відносин є те, що в сучасних умовах його функціонування вважається одним із найефективніших механізмів розвитку соціальної та виробничої інфраструктури. Це партнерство створює взаємовигідні умови для обох сторін, забезпечуючи державі можливість оптимізувати видатки та підвищувати якість наданих послуг, а приватному сектору — отримувати стабільний прибуток через участь у перспективних проєктах.

Серед переваг реалізації проєктів державно-приватного партнерства можна виділити скорочення бюджетних витрат, зменшення строків будівництва, залучення управлінського досвіду приватного сектору, доступ до сучасних технологій та мобілізацію значних фінансових ресурсів через бізнес-структури. Приватний сектор отримує можливість інвестувати у сфери, які раніше вважалися виключно державними, що сприяє підвищенню ефективності використання капіталу¹³.

Резюмуючи вищезазначене, слід підкреслити, що недостатність ресурсів у державному секторі для виконання ключових функцій, а також негативний вплив монополії та відсутності конкуренції на якість, вартість і своєчасність послуг обумовлюють потребу в інноваційних підходах. Одним із таких рішень виступає державно-приватне партнерство (ДПП), яке ефективно застосовується у багатьох країнах світу.

Дослідники пропонують три основні підходи до реалізації таких механізмів. Перший підхід передбачає передачу частини функцій держави

¹² Полякова О., Ліпська Т., Кучинська М. Державно-приватне партнерство як елемент механізму розвитку транспортної інфраструктури України. ISSN 2073-9982. *Economics Bulletin*. 2020. №2. С. 44–52. URL : <https://doi.org/10.33271/ev/70.044>

¹³ Дробот І. О. Управління проєктами у сфері державно-приватного партнерства в Україні. *Проблеми розвитку публічного управління в Україні* : Матеріали науково-практичної конференції за міжнародною участю. Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2016. С. 178.

приватним компаніям через тендерні процедури. Ця модель дозволяє залучати фінансування приватного сектору, підвищуючи ефективність управління та якість послуг завдяки інтеграції бізнесових практик. Учасники співпраці, зокрема держава та бізнес, розподіляють обов'язки, ризики й відповідальність, що сприяє оптимізації ресурсів.

Другий підхід базується на делегуванні соціальних функцій громадським організаціям, які орієнтуються на досягнення соціального ефекту. Цей формат вважається ефективним у випадках, коли неурядові організації мають глибше розуміння специфіки потреб певних соціальних груп. Прикладом таких ініціатив є діяльність Міжнародного Червоного Хреста.

Третій підхід передбачає добровільне виконання суб'єктами господарювання соціально-значущих функцій. Власним коштом такі підприємства інвестують у будівництво об'єктів інфраструктури чи реалізують інші ініціативи з метою підвищення власної репутації. Цей формат діяльності часто класифікують як корпоративну соціальну відповідальність.

Державно-приватне партнерство, як показує світовий досвід, є одним із найбільш ефективних механізмів розвитку. Зокрема, його поширення у країнах із розвинутою економікою, а також у державах, що розвиваються, свідчить про його універсальність та значну актуальність. Необхідно розглянути перспективи впровадження цієї моделі в Україні, де критичний стан інфраструктури та обмежені можливості державного бюджету створюють передумови для застосування цього механізму.

Зупинімося докладніше на перевагах залучення приватного сектора до вирішення загальносуспільних завдань. По-перше, це дозволяє інтегрувати фінансову спроможність бізнесу, використовуючи його доступ до інвестиційних ресурсів. По-друге, управлінська ефективність та технологічні інновації приватних партнерів сприяють підвищенню якості послуг, що надаються. Зокрема, можливість залучати новітні технології допомагає

забезпечувати сталий розвиток інфраструктури.

Разом з тим, співпраця державного та приватного секторів сприяє досягненню суспільно значущих цілей. На думку багатьох фахівців, державно-приватне партнерство дозволяє не лише розв'язувати проблему дефіциту фінансування, але й створювати стимули для модернізації наявних ресурсів. Основні переваги цього підходу полягають у можливості зменшення фінансового навантаження на державний бюджет, покращенні якості управління та підвищенні ефективності використання державних активів.

Зрештою, впровадження державно-приватного партнерства в Україні є важливим кроком до побудови сучасної інфраструктури, здатної відповідати потребам суспільства. Наприкінці можна стверджувати, що реалізація цього підходу дозволяє розширити інвестиційні можливості держави, забезпечуючи при цьому якість і доступність послуг для населення ¹⁴

Переваги впровадження державно-приватного партнерства (ДПП) у сфері виробничих і державно-владних відносин зумовлені специфікою системи стимулювання праці на державних і приватних підприємствах. Зокрема, державні підприємства часто функціонують у середовищі, яке не передбачає високого рівня конкуренції або ризику банкрутства. Такі особливості формують умови високого ступеня гарантії зайнятості, а також певну специфіку механізмів підвищення заробітної плати, що впливає на поведінку працівників у порівнянні з тими, хто працює у приватному секторі.

При цьому Організація економічного співробітництва та розвитку (ОЕСД) визначає ДПП як договір між урядом і одним або кількома приватними партнерами, до складу яких можуть входити оператори й фінансисти. Цей договір передбачає надання послуг у такий спосіб, який узгоджує цілі уряду щодо надання послуг із завданнями приватного сектору

¹⁴ Шилепницький П. І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика: монографія / Інститут регіональних досліджень НАН України, 2011. С. 9–11.

стосовно отримання прибутку. Ефективність такої взаємодії визначається, зокрема, оптимальним розподілом ризиків, які передаються приватним партнерам.

Для обґрунтування ефективності механізмів реалізації ДПП у транспортній інфраструктурі важливо звернути увагу на різноманітність форм партнерства. Світовий банк пропонує класифікацію, яка виокремлює ключові форми ДПП, що постійно вдосконалюються. Наприклад, контракти надають вузькоспеціалізовані можливості, тоді як концесійні угоди охоплюють ширший спектр діяльності з довготривалим терміном. Основною відмінністю між зазначеними формами є рівень прав власності, який надається приватному партнеру, зокрема право користування, оренди чи власності.

Разом із тим аналіз інфраструктурних можливостей об'єктів, які планується експлуатувати, залишається обов'язковим етапом. Адже не всі об'єкти державної чи муніципальної власності є однаково привабливими та ефективними для залучення приватного капіталу.

Дослідження міжнародного досвіду реалізації проєктів ДПП демонструє значну галузеву варіативність у різних країнах. У США ключовим напрямом є дорожня інфраструктура, у Великій Британії — система охорони здоров'я та освіта, у Німеччині — освітня галузь, тоді як у Франції, Канаді й Італії домінують проєкти в охороні здоров'я. У країнах з перехідною економікою, зокрема в Центральній і Східній Європі (Чехія, Польща, Угорщина, Україна тощо), найважливішим напрямом є розвиток транспортної інфраструктури. У таких країнах ДПП здебільшого спрямоване на будівництво й експлуатацію автомобільних доріг, мостів, тунелів, аеропортів, що становить вагомую частину від загальної кількості проєктів у межах партнерства.¹⁵

Необхідно підкреслити, що державно-приватне партнерство

¹⁵ OECD, Managing Oslo, «Recommendations on collection and analysis of data on innovations. Third edition». Evrostat, 2010. OECD.

впроваджується з урахуванням специфіки нормативно-правового регулювання, що стосується окремих об'єктів та видів діяльності, передбачених чинним законодавством. Відповідно до законодавства України, розвиток державно-приватного партнерства регламентовано у низці сфер економіки, таких як будівництво та експлуатація автострад, автомобільних доріг, залізничних колій, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів, метрополітенів, морських і річкових портів, а також їхньої інфраструктури. Як визначено у статті 4 Закону України «Про державно-приватне партнерство»¹⁶, зазначені сфери визнано такими, що дозволяють і рекомендують застосування державно-приватного партнерства.

Основна мета регулювання полягає в тому, щоб забезпечити ефективну реалізацію механізмів партнерства, що, у свою чергу, значною мірою залежить від оптимального вибору підходів до його застосування у кожній конкретній галузі економіки. Виконання законодавчих положень передбачає системний підхід, який базується на адаптації кращих практик партнерства до особливостей української правової системи та економічного середовища.

Ситуація, що склалася в Україні, та міжнародний досвід демонструють необхідність формування, становлення та розвитку механізму реалізації державно-приватного партнерства у транспортній інфраструктурі відповідно до загальновизнаних у світовій практиці принципів. Серед ключових принципів варто виділити пріоритетність державних інтересів, що передбачає роль держави як замовника проєктів та визначення нею основних правил взаємодії з приватним сектором. Важливим є також ефективний розподіл ризиків між сторонами, при цьому ризик має покладатися на учасника, який може найефективніше ним управляти.

Значну роль відіграє політична підтримка з боку держави, яка проявляється у формуванні послідовної політики вирішення спірних питань, що можуть виникати у процесі реалізації проєктів. Забезпечення

¹⁶ Про державно-приватне партнерство. *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (дата звернення: 01.12.2024).

прозорості є не менш важливим, оскільки передбачає відкритість інформації для суспільства щодо діяльності партнерів. Принцип паритетності гарантує рівноправність сторін у партнерських відносинах, що сприяє побудові довірливих і збалансованих взаємозв'язків між учасниками проєктів державно-приватного партнерства¹⁷.

Обґрунтовуючи механізм державно-приватного партнерства для підвищення ефективності автотранспортної інфраструктури в Україні, доцільно звернутися до міжнародного досвіду, який свідчить, що найбільш придатними для розвитку зазначеної сфери є концесії та контракти.

Концесії демонструють високу ефективність у залученні позабюджетних коштів, зокрема у транспортну інфраструктуру, що підтверджується низкою вагомих аргументів. Зокрема, вони створюють можливості для довгострокового планування діяльності учасників партнерства, що закріплюється відповідними угодами: держава здійснює стратегічне планування, а приватний партнер — довгострокові інвестиції з високим ступенем надійності. У межах концесійної угоди приватному партнеру передається право володіння та користування об'єктом державної власності, тоді як держава залишає за собою певні важелі контролю, які застосовуються у разі порушення умов співпраці. Для приватного партнера ключовими перевагами є свобода в прийнятті управлінських рішень, можливість інвестувати у державні проєкти, які забезпечують стабільність і тривалість доходів, а також наявність компенсаторних механізмів для мінімізації ризиків.

Додатковим аргументом на користь концесій є зменшення ризиків для держави у частині введення об'єктів в експлуатацію в передбачені терміни та уникнення перевищення кошторисної вартості проєктів. Інвестор, своєю чергою, зацікавлений у високій якості послуг та дотриманні термінів, оскільки це прямо впливає на швидкість повернення

¹⁷ Постніков В. Соціальне партнерство як передумова ефективної взаємодії бізнесу і органів державної влади в питаннях регулювання якості життя населення. *Економіка&Держава*. 2014. № 6. С. 83–86.

інвестицій. Концесійні схеми також стимулюють зниження фактичної вартості послуг через конкуренцію серед учасників.

Аналізуючи наведене, можна зробити висновок, що автотранспортна інфраструктура безпосередньо впливає на розвиток усіх галузей економіки країни. Її сучасний стан потребує впровадження нових підходів для забезпечення сталого розвитку. Найбільш перспективним інструментом є державно-приватне партнерство, що передбачає оптимальний розподіл повноважень, ролей, ризиків та стимулів між державою та бізнесом для досягнення визначених цілей у створенні та наданні суспільно важливих послуг.

З огляду на умови сучасного державотворення рівень використання потенціалу державно-приватного партнерства для розвитку соціально-економічної інфраструктури залишається недостатнім. Саме тому автотранспортну інфраструктуру варто розвивати шляхом впровадження механізмів ДПП, що ґрунтуються на трьох ключових підходах, адаптованих до специфіки національної економіки¹⁸.

Таким чином, державно-приватне партнерство виступає одним із ключових механізмів розвитку та модернізації транспортної інфраструктури, що забезпечує гармонійний розподіл відповідальності, ресурсів та ризиків між державними і приватними суб'єктами. Завдяки цьому механізму вдається залучати позабюджетні фінансові ресурси, забезпечувати інтеграцію сучасних управлінських підходів та інноваційних технологій, що є особливо важливим для розв'язання системних проблем у сфері будівництва та експлуатації транспортних шляхів.

Державно-приватне партнерство створює передумови для підвищення ефективності реалізації проєктів у галузі транспортної інфраструктури, зокрема шляхом скорочення термінів будівництва, зниження витрат та

¹⁸ Дробот І. О., Барбір І. М. Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України. *Ефективність державного управління* : зб. наук. пр. Вип. 4(61) : у 2 ч. Ч. 1 / за заг. ред. чл.-кор. НАН України В. С. Загорського, доц. А. В. Ліпенцева. Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2019. С. 98–109. (DOI), URL: <https://doi.org/10.33990/2070-4011.61.2019.198503>.

покращення якості послуг. Особливу увагу слід приділити концесійним договорам, які дозволяють приватним партнерам здійснювати довгострокові інвестиції з високим ступенем стабільності, водночас зберігаючи контроль держави над стратегічно важливими об'єктами.

Міжнародний досвід свідчить, що механізми державно-приватного партнерства є ефективними не лише у забезпеченні розвитку нової інфраструктури, а й у її відновленні, що є вкрай актуальним для України в умовах відбудови зруйнованих об'єктів. При цьому механізми партнерства дозволяють забезпечувати сталість інфраструктурних проєктів, узгоджуючи інтереси держави, приватного бізнесу та суспільства.

Водночас важливим аспектом є комплексний підхід до вибору конкретних форм державно-приватного партнерства залежно від масштабів і специфіки проєктів. Такі форми, як концесія чи довгострокові контракти, є найбільш придатними для забезпечення стабільного фінансування, модернізації та впровадження сучасних технологій у транспортну сферу. Це, своєю чергою, сприяє не лише вирішенню наявних інфраструктурних викликів, але й створенню умов для сталого економічного розвитку країни в цілому.

Отже, державно-приватне партнерство має значний потенціал для розвитку транспортної інфраструктури в Україні, сприяючи ефективному вирішенню проблем недостатнього фінансування, зношеності об'єктів та забезпечуючи можливість переходу до нових, більш прогресивних підходів управління у сфері транспорту.

1.2 Міжнародний досвід державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту

Державно-приватне партнерство (ДПП) у сфері автомобільного транспорту стало популярним інструментом для розвитку інфраструктури та покращення якості транспортних послуг у багатьох країнах світу. Це співробітництво дозволяє залучати приватні інвестиції, підвищувати

ефективність використання ресурсів та пришвидшувати реалізацію масштабних проектів.

Державно-приватне партнерство в автомобільному транспорті має низку важливих переваг, які сприяють ефективному розвитку галузі. Насамперед, значущим аспектом є можливість залучення інвестицій. Приватний сектор забезпечує додаткові фінансові ресурси для будівництва та модернізації доріг, мостів, тунелів та інших об'єктів транспортної інфраструктури, що дозволяє реалізовувати масштабні проекти, які неможливо здійснити лише за рахунок державних бюджетів. Разом із тим це сприяє розширенню потенціалу інфраструктури, підвищуючи її надійність і доступність.

Особливо варто зазначити, що державно-приватне партнерство забезпечує покращення якості транспортних послуг. Конкуренція між приватними й державними структурами стимулює впровадження сучасних стандартів обслуговування та інноваційних технологій. Це, своєю чергою, сприяє створенню більш комфортних і надійних умов для користувачів інфраструктури. Використання новітніх рішень, таких як автоматизовані системи управління рухом або екологічні матеріали, дозволяє суттєво підвищити ефективність функціонування транспортних систем.

Державно-приватне партнерство також дає змогу зменшити навантаження на державні бюджети завдяки передачі частини відповідальності за будівництво, експлуатацію та обслуговування інфраструктури приватному сектору. Такий розподіл обов'язків дозволяє державі спрямувати ресурси на інші важливі напрями, зокрема соціальну сферу, освіту чи охорону здоров'я. При цьому механізми партнерства сприяють оптимальному розподілу ризиків між учасниками, що підвищує ефективність співпраці.

Іншою вагомою перевагою є впровадження інновацій. Приватний сектор часто використовує передові технології та інноваційні підходи, які сприяють швидкому вдосконаленню транспортної інфраструктури.

Наприклад, застосування цифрових платформ для управління трафіком чи використання екологічних рішень у будівництві дозволяє забезпечити високу якість та ефективність реалізації проєктів. Завдяки цьому досягається значний прогрес у розвитку галузі, а інфраструктура стає більш сучасною та екологічно безпечною.

Ефективність управління також є одним із факторів успішності державно-приватного партнерства. Приватні компанії зацікавлені в оптимізації витрат і підвищенні продуктивності, що дозволяє знизити експлуатаційні витрати та забезпечити довгострокову фінансову стабільність об'єктів. Прозорість фінансових операцій, впровадження гнучких моделей управління та раціональне використання ресурсів забезпечують високий рівень ефективності функціонування транспортних систем.

Таким чином, державно-приватне партнерство виступає потужним інструментом для розвитку автомобільного транспорту. Його переваги, серед яких залучення інвестицій, покращення якості послуг, зменшення державного навантаження, впровадження інновацій та ефективне управління, створюють сприятливі умови для вирішення актуальних проблем інфраструктури.

Наприкінці ХХ століття економіки розвинених країн зіткнулися з обмеженою ефективністю традиційних інструментів реалізації фіскальної політики. Інтенсивний розвиток суспільства зумовив зростання попиту на суспільні послуги, що, своєю чергою, спричинило значне збільшення обсягу бюджетних видатків. У відповідь на це спостерігалось зростання бюджетних надходжень, обумовлене розширенням обсягів і бази оподаткування. Ці тенденції продемонстрували необхідність пошуку інноваційних підходів до фінансування суспільних потреб та ефективного управління бюджетними ресурсами¹⁹. Протести громадськості проти збільшення податкового навантаження, зростання дефіциту державних фінансів та активізація процесів

¹⁹ Барбір І. М. Державно-приватне партнерство у сфері транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід для України. *Вісн. НАДУ. Серія «Державне управління»*. 2020. № 3 (98). С. 49–58.

глобалізації стимулювали уряди розвинених країн до розробки та впровадження нових моделей фінансування суспільно-економічних послуг з метою забезпечення належного розвитку публічної інфраструктури. У відповідь на ці виклики виникла потреба у залученні приватного капіталу на принципах партнерства. Світова практика взаємодії державного і приватного секторів визначає цей механізм як Public Private Partnership (PPP), або державно-приватне партнерство, що дозволяє ефективно вирішувати широкий спектр завдань у галузі соціальної інфраструктури, зокрема транспортної, а також у стратегічно важливих сферах, які раніше знаходилися під виключним контролем держави, як-от військові чи космічні розробки²⁰.

Варто зазначити, що значна кількість розвинених країн світу накопичила багатий досвід у застосуванні механізмів реалізації державно-приватного партнерства, що дозволяє не лише ефективно вирішувати завдання у різних галузях, але й досягати балансу між публічними і приватними інтересами²¹. В Україні станом на сьогодні, на жаль, не зафіксовано успішних великомасштабних проєктів із залучення приватних інвестицій на засадах державно-приватного партнерства до реалізації стратегічно-важливих економічно-соціальних та соціально-гуманітарних проєктів, а переважна частина впровадження таких проєктів носять безсистемний і поодинокий характер, тому особливої актуальності для України набуває дослідження сучасного досвіду розвинених країн та його адаптація до сучасних реалій.

Дані найбільшої світової аудиторської та консалтингової компанії Price Waterhouse Coopers (PWC) демонструють масштабність тенденцій щодо інвестицій в інфраструктурні проєкти на глобальному рівні. Згідно з їхніми прогнозами, до 2025 року обсяг інвестицій у цю сферу перевищить 78 трлн доларів США. Для порівняння, у 2013 році загальний обсяг інвестування у світову економіку становив 87 трлн доларів США, що свідчить про значний

²⁰ Данилишин В. І., Стефанків О. М., Ціжма О. А. Зарубіжний досвід державно-приватного партнерства та пропозиції щодо його вдосконалення в Україні. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2016. № 11. С. 332.

²¹ Барбір І. М. Державно-приватне партнерство у сфері транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід для України. *Вісн. НАДУ. Серія «Державне управління»*. 2020. № 3 (98). С. 49–58.

ріст інвестиційної активності у галузі інфраструктури. Зокрема, PWC зазначають, що близько двох третин цієї суми буде зосереджено у країнах Азіатсько-Тихоокеанського регіону, який демонструє стрімкий розвиток інфраструктури як у транспорті, так і в інших ключових галузях економіки.

Особливу увагу привертає економічна ефективність таких інвестицій, яка може досягати до 25% від загальних вкладень. Така ефективність забезпечується завдяки модернізації та розвитку інфраструктури у таких секторах, як транспорт, енергетика, комунальне господарство та телекомунікації. Зокрема, розвиток інфраструктури транспортної галузі є пріоритетним завданням для багатьох держав, оскільки транспорт є основою для забезпечення економічної інтеграції, підвищення мобільності населення та стимулювання міжнародної торгівлі. Таким чином, зазначені тенденції вказують на те, що інфраструктурні інвестиції не лише створюють умови для економічного зростання, але й виступають ключовим інструментом глобального розвитку ²².

Для забезпечення активного залучення недержавних інвестиційних ресурсів і глобальних інвесторів у розвиток соціальної інфраструктури все частіше використовується механізм державно-приватного партнерства.

За даними McKinsey Global Institute, до 2030 року обсяг необхідних інвестицій для глобального розвитку інфраструктурної галузі сягне 57 трлн доларів США. Ця величина не лише відображає значний розрив між сучасними можливостями державних бюджетів і реальними потребами інфраструктури, але й перевищує вартість усіх інфраструктурних об'єктів, які було створено за весь попередній період. Такий масштаб потреб підкреслює ключову роль приватного капіталу в забезпеченні стабільного фінансування та реалізації інфраструктурних проєктів.

Використання державно-приватного партнерства дозволяє оптимізувати фінансові ресурси, залучаючи приватний сектор до управління, експлуатації та фінансування інфраструктурних об'єктів. Цей

²² Japan's transport: features of the innovative development strategy. URL : <https://www.sociostudies.org/>

механізм також сприяє впровадженню інноваційних технологій, які допомагають покращити якість послуг і зменшити витрати на утримання. Таким чином, державно-приватне партнерство виступає важливим інструментом подолання фінансових обмежень державного сектору та забезпечення сталого розвитку інфраструктури на глобальному рівні²³.

Враховуючи сучасну економічну ситуацію у світі та потребу у вирішенні ключових проблем у сфері економічного розвитку, особливу увагу приділяють питанням модернізації транспортної інфраструктури. У зв'язку з цим багато країн звертаються до державно-приватного партнерства як одного з найефективніших механізмів залучення інвестицій та забезпечення інноваційного розвитку.

Зокрема, у Сполучених Штатах Америки широко застосовується практика створення спеціалізованих структур для реалізації інноваційних проєктів у галузі інфраструктури. Наприклад, країна поділяється на регіони залежно від їхніх економічних характеристик та потенціалу. Території з високотехнологічним виробництвом, такі як Каліфорнія та Массачусетс, зосереджуються на впровадженні інновацій у транспортній інфраструктурі, включаючи розробку електромобільних трас, інтеграцію інтелектуальних транспортних систем та підвищення енергоефективності.

Регіони зі стабільною промисловістю, до яких належать Нью-Йорк, Північна Кароліна та Пенсільванія, орієнтуються на модернізацію існуючих транспортних мереж, зокрема реконструкцію мостів, тунелів та автодоріг. Особливий акцент робиться на підвищенні пропускної спроможності транспортних шляхів, що є важливим для зменшення заторів та підвищення ефективності перевезень.

У регіонах із незначними природними ресурсами, таких як Флорида, Міннесота та Техас, державно-приватне партнерство сприяє створенню інфраструктури, яка стимулює розвиток туризму, логістики та інших галузей.

²³ Кириченко С. О. Використання світового досвіду задля розвитку соціальної інфраструктури в регіонах України. URL : <file:///C:/Users/User/Downloads/80088-168476-1-SM.pdf>

Наприклад, у Техасі активно розвиваються автомобільні та залізничні магістралі, що забезпечують швидкий доступ до портів та великих транспортних вузлів.

Таким чином, використання державно-приватного партнерства дозволяє враховувати регіональні особливості, залучати приватний капітал для розв'язання складних інфраструктурних завдань та сприяє інтегрованому розвитку територій. Такий підхід забезпечує збалансоване використання ресурсів та ефективне досягнення стратегічних цілей²⁴.

У Сполучених Штатах Америки концесії на будівництво автомобільних доріг залишаються однією з найбільш поширених форм державно-приватного партнерства. Цей механізм сприяє залученню приватного капіталу для реалізації великих інфраструктурних проєктів, що мають стратегічне значення для розвитку транспортної системи країни. Особливість американської моделі полягає у спробі інтеграції інтересів різних рівнів органів влади – федерального, штатного та місцевого – що дозволяє створити злагоджену систему управління проєктами.

Однією з інноваційних ідей, запропонованих для вирішення проблем модернізації транспортної інфраструктури у США, є ефективне використання земельних ресурсів навколо автомобільних доріг. Такі ділянки застосовуються не лише для створення транзитних зон, але й для розвитку місцевих громад та реабілітації депресивних територій. Наприклад, у рамках реалізації концесійних угод проводяться заходи з благоустрою занедбаних кварталів, створення зон відпочинку та житлових комплексів, що сприяє підвищенню привабливості територій для інвесторів.

Значну роль у стимулюванні участі приватного сектора відіграє система податкових пільг, запропонована урядом. Одним із найважливіших механізмів заохочення є часткове або повне звільнення від сплати податків на певний період, що дає змогу приватним інвесторам знизити операційні

²⁴ Шутаєва О. О., Побірченко В. В., Грищенко М. О. Зарубіжний досвід державно-приватного партнерства і можливість його адаптації в Україні. *Економіка: теорія та практика*. 2015. № 1. С. 47–54. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/econom_2015_1_9

витрати та швидше повернути вкладені кошти. Крім того, уряд підтримує концесійні проєкти через забезпечення прозорості процедур та гарантування стабільності нормативно-правового середовища.

Співпраця між державою та приватним сектором у США характеризується чітким розподілом відповідальності. Приватні компанії забезпечують фінансування, будівництво та експлуатацію доріг, у той час як держава виконує роль регулятора, контролюючи дотримання стандартів якості та безпеки. Завдяки цьому підходу концесійні проєкти не лише сприяють розвитку транспортної інфраструктури, але й стимулюють економічну активність на регіональному рівні. Узагальнюючи, можна стверджувати, що концесії на будівництво автомобільних доріг у США є ефективним інструментом залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру²⁵.

Досвід Великої Британії у сфері впровадження механізмів державно-приватного партнерства (ДПП) є одним із найуспішніших прикладів інтеграції приватного сектора у розвиток публічної інфраструктури. Починаючи з 1990-х років, у країні реалізовано близько 600 проєктів ДПП, які охоплюють широке коло галузей і завдань. Такий підхід дозволив забезпечити значний внесок приватних інвестицій, які склали приблизно 15 % загального обсягу капітальних інвестицій усього публічного сектору.

Значущим показником ефективності британської моделі є її лідерство серед країн «Великої сімки» за кількістю укладених договорів ДПП. Щороку у Великій Британії укладається приблизно 80 нових угод, які дозволяють досягати до 17 % економії державного бюджету. Цей показник свідчить про високий рівень адаптації приватних інвесторів до державних потреб та ефективність розподілу ризиків між учасниками партнерства.

Інноваційні підходи у розвитку інфраструктури, які застосовуються у Великій Британії, зокрема залучення приватного капіталу до будівництва і

²⁵ Винницький Б., Лендшел М., Онищук Б., Сегварі П. К. Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном. Київ : «К.І.С.», 2008. С. 146.

обслуговування об'єктів соціальної та транспортної інфраструктури, забезпечили довготривалу економічну вигоду для держави. Крім того, британська модель характеризується прозорістю процедур і високим рівнем довіри між сторонами партнерства, що сприяло формуванню сприятливого інвестиційного клімату²⁶.

Доволі поширеною формою державно-приватного партнерства в країні є «Приватна фінансова ініціатива», розвиток якої пов'язаний із пошуком способів поліпшення надання послуг для населення та зменшення навантажень на державний бюджет, саме у межах такої ініціативи впроваджено нагальність стосовно передачі приватним підприємцям функцій щодо експлуатації, реконструкції, фінансування будівництва, а також управління державними об'єктами промислової та соціальної інфраструктури (транспорт, комунальні послуги, порти, лінії зв'язку, інформаційні системи, пошта тощо)²⁷. Характерними ознаками «Приватної фінансової ініціативи» є дотримання розгляду всіх угод щодо поліпшення рівня життя населення, також належний розподіл повноважень між бізнесом та державним сектором, тобто перебирає на себе довгострокові зобов'язання стосовно обслуговування активів приватний сектор, а держава – гарантії щодо забезпечення постійного попиту на товар чи послугу, розподіл ризиків між державним і приватним секторами та врегулювання співвідношення ціни до якості як показник ефективного використання державно-приватного партнерства в країні.

У рамках угод, що укладаються за механізмами державно-приватного партнерства (ДПП), приватний сектор бере на себе відповідальність за фінансування, будівництво, експлуатацію, реконструкцію та управління об'єктами, які належать до секторів промислової та соціальної інфраструктури. До таких секторів належать транспорт, лінії зв'язку, комунальні послуги, порти, інформаційні системи, поштові сервіси тощо. Основним стимулом для впровадження такої моделі стало значне скорочення

²⁶ Кредісов А. І., Білоус А. О. Державно-приватне партнерство: світовий досвід та його використання в Україні. *Економіка України*. 2016. № 2(651). С. 8.

²⁷ Офіційний сайт центру розвитку ДПП у Великобританії. URL : <http://www.partnershipsuk.org.uk>

державного фінансування інфраструктурних проєктів. Якщо на початку 1970-х років на розвиток інфраструктури витрачалося 5 % ВВП Великої Британії, то вже на початку 1980-х років цей показник знизився до 2 % ВВП. Це призвело до формування так званої «інфраструктурної діри» — розриву між доступними бюджетними ресурсами та об'єктивними потребами в якісних послугах для громадян.

Реалізація партнерської моделі фінансування інфраструктурних проєктів у Великій Британії виявилася надзвичайно ефективною. У період з 1992 по 2001 рік уряд країни ініціював понад 400 проєктів за участю приватного сектору, загальна вартість яких перевищила 19 мільярдів фунтів стерлінгів. Згідно з аналітичними даними, частка інвестицій, здійснених через механізми ДПП, у загальному обсязі фінансування інфраструктурних проєктів досягла 15–20 %.

Досвід Великої Британії підкреслює, що впровадження державно-приватного партнерства не лише сприяє залученню додаткових фінансових ресурсів, але й створює умови для ефективного використання цих ресурсів. Участь приватних партнерів забезпечує зниження навантаження на державний бюджет, запровадження інновацій у галузі управління та будівництва, а також підвищення якості послуг, що надаються громадянам. Таким чином, модель ДПП у Великій Британії може слугувати прикладом для країн, які прагнуть модернізувати свої інфраструктурні об'єкти та створити сприятливі умови для залучення приватного капіталу²⁸.

Для України впровадження програми, подібної до «Приватної фінансової ініціативи», що успішно реалізується у Великій Британії, становить значний інтерес. Такий підхід, заснований на активному залученні приватного капіталу для реалізації масштабних інфраструктурних проєктів, міг би забезпечити суттєвий імпульс для розвитку соціально-економічної інфраструктури, зокрема у транспортній галузі. У контексті сучасних викликів, з якими стикається Україна, цей досвід набуває

²⁸ Офіційний сайт центру розвитку ДПП у Великобританії. URL : <http://www.partnershipsuk.org.uk>

особливого значення. Підвищення якості та доступності інфраструктурних послуг є важливим чинником інтеграційних процесів України у Європейський Союз. Враховуючи вимоги до інфраструктури в рамках європейської спільноти, залучення механізмів державно-приватного партнерства могло б стати важливим інструментом для прискорення цих процесів. Така модель передбачає не лише оптимізацію фінансування, але й запровадження передових технологій, інноваційних управлінських підходів та підвищення ефективності використання ресурсів.

У межах організаційних форм державно-приватного партнерства важливо звернути увагу на унікальні проекти, які відрізняються від традиційних моделей співпраці. Зокрема, необхідно розглянути досвід Нідерландів, що демонструє впровадження багаторічної програми у сфері транспорту та інфраструктури — "Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport" (MIRT). Ця програма зосереджена на середньо- та довгострокових перспективах, спрямованих на розвиток співпраці між державою та приватним сектором.

Наприклад, MIRT створює механізми залучення приватних інвесторів через чітко визначені державні гарантії, що дозволяє забезпечити стабільність реалізації проектів навіть за умов змін політичної або економічної ситуації. Основні переваги цього методу полягають у встановленні гарантій на період до шести років, що сприяє підвищенню рівня довіри до взаємодії між державою та бізнесом. Розроблення програми відбувається у кілька етапів, де Міністерство транспорту та інфраструктури відіграє ключову роль, а Міністерство фінансів здійснює фінансовий нагляд.

Окрім того, важливо підкреслити, що MIRT забезпечує інтеграцію державних і приватних ресурсів, створюючи умови для ефективного розвитку інфраструктури. Завдяки цьому приватний сектор отримує гарантії стабільності інвестицій, а держава мінімізує власні ризики, делегуючи частину відповідальності приватним партнерам. Такий підхід дозволяє урегулювати питання фінансування, водночас сприяючи швидшій

реалізації проєктів і підвищенню їх ефективності²⁹.

Включення проєктів до програми MIRT у Нідерландах здійснюється через чітко визначений багатоступеневий процес, який має назву «процес MIRT». Кожен проєкт проходить низку етапів, що забезпечують його відповідність стратегічним цілям програми, економічну доцільність та потенційну ефективність. Спочатку здійснюється сканування ринку, що включає детальний аналіз поточної ситуації, ключових трендів, а також основних учасників, які можуть бути залучені до реалізації проєкту.

Наступним кроком є аналіз вигод та витрат, спрямований на оцінку економічної рентабельності проєкту, його впливу на суспільство та довгострокової вигоди для держави і приватного сектору. Особливе значення приділяється застосуванню компаратора державно-приватного партнерства. Цей інструмент, заснований на порівнянні запропонованого проєкту з аналогічними реалізованими або потенційними ініціативами, є обов'язковим для проєктів, вартість яких перевищує 112,5 млн євро.

Після цього проводиться детальний аналіз щодо можливості включення проєкту до Інтегрованої бюджетної моделі, яка дозволяє оцінити його сумісність з фінансовими можливостями держави, а також узгодженість із пріоритетами програми MIRT. Паралельно застосовується державний сектор як додатковий компаратор, що дозволяє оцінити ефективність використання бюджетних коштів у порівнянні з реалізацією проєкту через механізми державно-приватного партнерства.

Фінальним етапом є прийняття рішення щодо включення проєкту до програми. Це рішення базується на результатах усіх попередніх етапів, а також на оцінці стратегічної важливості проєкту для розвитку транспортної та соціальної інфраструктури країни. У результаті такого детального підходу до відбору проєктів забезпечується максимальна прозорість і ефективність програми, що сприяє залученню приватного капіталу та довгостроковому

²⁹ Барбір І. М. Державно-приватне партнерство у сфері транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід для України. *Вісн. НАДУ. Серія «Державне управління»*. 2020. № 3 (98). С. 49–58.

розвитку інфраструктури³⁰.

Досвід Франції демонструє, що місцеві компанії займають провідні позиції серед іноземних підприємств, які ефективно застосовують механізми державно-приватного партнерства у своїй діяльності. Упроваджена у Франції модель концесії, відома як «французька модель», набула широкого поширення на міжнародному рівні завдяки своїй надійності та ефективності. Особливістю цієї моделі є комплексний підхід, що вирізняє її від англо-американського підходу. Зокрема, концесіонеру надається право одночасно здійснювати як розробку, так і реалізацію заходів, спрямованих на створення або модернізацію інфраструктурних об'єктів, а також на їхню подальшу експлуатацію³¹. Відмінно від англо-американської моделі, де при виборі проводяться три окремі тендери – на проектування, на будівництво, на утримання (або управління), особливістю французької моделі є проведення одного тендеру на повний пакет робіт чи послуг, а такий підхід значно спрощує процеси державного адміністрування і контролю, що дозволяє реалізовувати масштабні проекти та отримувати максимум користі та успішного результату. Варто врахувати той факт, що єдиного закону чи нормативно-законодавчого акту, який би врегулював усі форми державно-приватного партнерства у Франції, не зареєстровано, варто зауважити, що кожна форма індивідуально регулюється дещо різними нормативно-правовими актами та нормами адміністративного та цивільного права цієї форми адміністрування у країні.

Зокрема, Закон Франції № 2002-1094 від 29 серпня 2002 року, відомий як LOPSI, дає змогу приватному сектору брати участь у проектуванні, будівництві, фінансуванні та обслуговуванні об'єктів для потреб правосуддя, правоохоронних органів, армії і Міністерства оборони, а Постанова уряду № 2003-850 від 4 вересня 2003 року дозволяє приватному сектору брати участь в аналогічних контрактних схемах. Міністерство фінансів Франції ініціювало

³⁰ Масик М. З. Зарубіжний досвід реалізації ДПП – проектів. *Державне управління*. 2018. № 1. С. 61.

³¹ The official site of the University of Lille Nord de France. «The research tax credit in the policy mix for innovation: the French case 2013» pages 232. URL : <http://www.cairn.info/revue-journal-of-innovation-economics-2013-2-page-199.html>

створення центру розвитку ДПП Франції (Mission d'Appui aux PPP – MAPPP), який офіційно було відкрито у травні 2005 року³². Основною метою MAPPP стало сприяння виконавчим органам державної влади – ініціаторами проєктів державно-приватного партнерства з перепідготовки та реалізації проєктів державно-приватного партнерства на території Франції, центр державно-приватного партнерства створено як структурний підрозділ Міністерства фінансів, за штатним розкладом у ньому працює тільки 6 осіб, всі рішення, прийняті центром і пов'язані з регламентом заданого функціонування, погоджуються із міністерством³³.

Досвід Республіки Польща заслуговує на окрему увагу через запровадження ефективних механізмів залучення приватного капіталу до інфраструктурних проєктів. Прийняття закону «Про публічно-приватне партнерство» від 19 грудня 2008 року стало важливим етапом у зміцненні співпраці між державним і приватним секторами. Цей закон дозволив значно спростити реалізацію інфраструктурних капіталовкладень, сприяючи створенню сприятливого середовища для приватних інвесторів.

Одним із аспектів закону є передбачення механізму подання пропозицій приватними інвесторами. Приватні партнери мають можливість аналізувати фінансово-економічну ефективність проєктів, що забезпечує прозорість і підвищує довіру до механізмів публічно-приватного партнерства. Такий підхід створює умови для конструктивного діалогу між сторонами. Оцінка ризиків та їх розподіл між учасниками партнерства є ще одним важливим компонентом. Закон передбачає систематизацію ризиків та пропонує підходи до їх управління, що сприяє мінімізації негативних наслідків для обох сторін.

Ухвалений документ також встановлює чіткі критерії для відбору приватного партнера. Це дозволяє забезпечити високу якість виконання

³² The official site of the University of Lille Nord de France. «The research tax credit in the policy mix for innovation: the French case 2013» pages 232. URL : <http://www.cairn.info/revue-journal-of-innovation-economics-2013-2-page-199.html>

³³ Оленцевич Н. В., Ковальова О. В. Державно-приватне партнерство у розвинених країнах світу: досвід для України. *Економічний аналіз* : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: В. А. Дерій (голов. ред.) та ін. Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2014. Т. 15. № 1. С. 134–143. ISSN 1993-0259.

проектів та уникнути можливих конфліктів під час їх реалізації. Прозорість цього процесу сприяє підвищенню конкурентоспроможності серед інвесторів.

Значна увага приділяється визначенню прав та обов'язків сторін. Закон передбачає регламентування основних аспектів взаємодії між державою та приватними інвесторами, що забезпечує передбачуваність та стабільність партнерських відносин.

Окремо закон регулює питання механізмів захисту інтересів інвесторів. У разі виникнення непередбачених обставин передбачено процедури відшкодувань, які знижують ризики для приватного сектору та стимулюють його участь у довгострокових проектах³⁴.

Цілі розвитку державно-приватного партнерства у Республіці Польща викладені у стратегічному документі «Стратегія відповідального розвитку». Цей урядовий акт спрямований на створення умов для залучення бізнесу та фінансових установ до нових інвестиційних проектів з метою сприяння економічному зростанню та підвищення якості публічних послуг. У межах зазначеної стратегії акцент робиться на підтримці сталого розвитку, який передбачає баланс між економічними, соціальними та екологічними аспектами³⁵.

Позитивний досвід використання механізмів державно-приватного партнерства у соціальній інфраструктурі, особливо у сфері транспорту, демонструють країни Азії. Зокрема, Японія досягла значних результатів завдяки впровадженню інноваційних підходів у транспортній галузі, які стали частиною стратегії науково-технічного розвитку країни. Особливий акцент зроблено на розвиток автомобільного, залізничного і морського транспорту, що відповідає пріоритетам інноваційного розвитку.

Варто зазначити, що відкриття у 1964 році першої у світі надшвидкісної залізниці «Токайдо» стало визначальною подією для формування сучасного

³⁴ Бондар Н. М. Державно-приватне партнерство у розвитку інфраструктурних галузей регіонів України: ризики учасників та їх ефективний розподіл. URL : <http://ir.kneu.edu.ua:8080/bitstream/2010/1792/1/Bondar.pdf>

³⁵ Шилепницький П. І., Зибарева О. В. Державно-приватне партнерство: польський досвід. *Електронний журнал «Ефективна економіка»*. 11.07.2019 рік. № 975. URL : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6872>

пасажирського залізничного транспорту Японії. Успішна реалізація цього проєкту забезпечила фундамент для подальшого розвитку мережі надшвидкісних ліній «Сінкансен», загальна протяжність яких, згідно із Законом про національний розвиток надшвидкісних ліній 1970 року, мала сягнути 7 000 км.

Разом з тим, незважаючи на успіхи «Сінкансен Токайдо», інші лінії, зокрема ті, що обслуговують менш густонаселені райони, виявилися менш економічно ефективними. Це підкреслює важливість ретельного аналізу потреб та ризиків при реалізації масштабних інфраструктурних проєктів у межах державно-приватного партнерства. Відповідний підхід дозволяє мінімізувати ризики збитковості та забезпечити сталість і ефективність інфраструктурного розвитку³⁶.

Питання визначення пріоритетів інноваційного розвитку набуло особливого значення для Японії в умовах глобалізації світової економіки та лібералізації національних ринків. Одним із кроків, які здійснила країна, стала масштабна приватизація державних залізниць. Японія стала однією з перших країн, яка впровадила подібну реформу, результатом якої стало створення семи найбільших залізничних компаній замість державної корпорації «Кокутецу». Це дало змогу не лише відновити ефективність залізничного транспорту після десятирічного спаду, але й перевести діяльність новостворених компаній на режим самоокупності.

Варто зазначити, що приватизація державних залізниць суттєво посилила конкуренцію в галузі перевезень, що сприяло підвищенню якості послуг і розвитку інфраструктури. Разом з тим, розвиток залізничного транспорту в Японії залишається під контролем держави, яка активно використовує інструменти регулювання для забезпечення стабільності галузі. Зокрема, державні органи здійснюють регулювання тарифів на перевезення, надають рекомендації щодо стратегічних напрямів розвитку та частково фінансують

³⁶ Барбір І. М. Державно-приватне партнерство у сфері транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід для України. *Вісн. НАДУ. Серія «Державне управління»*. 2020. № 3 (98). С. 49–58.

нове будівництво на комерційній основі.

Таке поєднання державних і ринкових механізмів регулювання забезпечує гнучкий підхід до управління галуззю, що дозволяє досягати помітних позитивних результатів. Японська модель демонструє, що приватизація, здійснена у межах чіткої стратегії, може стати потужним інструментом модернізації транспортної інфраструктури та підвищення її ефективності³⁷.

Залізнична система Японії вирізняється високим рівнем ефективності, що проявляється у чітко організованих розкладах руху та дотриманні пунктуальності поїздів. Швидкісні автотраси та залізниці відіграють ключову роль у транспортній системі країни, забезпечуючи її економічну стабільність та ефективність. У Японії нараховується 1,1 мільйона кілометрів доріг, що створює щільність майже три кілометри на квадратний кілометр площі. Цей показник приблизно вдвічі перевищує аналогічні дані Франції чи Великобританії та у чотири з половиною рази – США.

Мережа швидкісних залізниць «Сінкансен», загальна протяжність якої становить 1 850 кілометрів, забезпечує перевезення пасажирів зі швидкістю до 300 кілометрів на годину. Основна мережа з'єднує найбільші міста країни від Хаката на острові Кюсю до Моріока на півночі Хонсю. Наприклад, поїзди «Сінкансен» здатні подолати відстань у 552,6 кілометра між станціями Токіо і Сін-Осака за дві з половиною години, що демонструє високу швидкість та зручність цього виду транспорту.

Лінії «Сінкансен» є невід'ємною частиною міжміського сполучення. Щоденно лініями Токайдо і Саньє користуються 400 міжміських поїздів, а лінії Тохоку і Ямагата обслуговують 159 поїздок на день. Лінія Дзетцу забезпечує 217 міжміських поїздів щоденно, що свідчить про інтенсивне використання транспортної інфраструктури та високий попит серед населення³⁸.

³⁷ Japan's transport: features of the innovative development strategy. URL : <https://www.sociostudies.org/>

³⁸ Японія та Китай не економлять ресурси на будівництво унікальних інженерних споруд. URL : <https://svpressa.ru/post/article/118346/>

Враховуючи такі дані та з огляду на те, що кількість автомобілів дещо скоротиться через зниження народжуваності в країні, урядом підраховано, що до 2050 року 54 % автомобілів у країні не повинні завдавати істотної шкоди навколишньому середовищу. Свої підрахунки міністерство екології Японії підготувало на основі комплексної оцінки даних, наданих автобудівельними, нафтовими і газовими компаніями, а також експертами провідних університетів³⁹.

У Китаї механізми державно-приватного партнерства використовуються переважно у формі концесій та контрактів, при цьому держава зберігає домінуючу роль, особливо у соціальних та бюджетних сферах. У 2005 році в Пекіні засновано експертно-аналітичний підрозділ «Китайський центр державно-приватного партнерства» (China Center for Public-Private Partnerships), який проводить дослідження та контролює концесійні проекти у сфері комунальних послуг. Завдяки інтеграції інтересів держави, приватного сектору та громадськості вдалося досягти позитивних результатів у розвитку соціальної інфраструктури.

За даними Світового банку, Китай потребує щорічних інвестицій у соціальну інфраструктуру на рівні 130 млрд доларів США, тоді як загальні витрати держави на цю сферу становлять 200 млрд доларів США, що відповідає 40 % доходів бюджету. У відповідь на це у 2004 році були внесені зміни до Конституції КНР, що дозволили використання концесій у великих інфраструктурних проектах, зокрема у будівництві доріг, швидкісних магістралей та мостів.

Один із наймасштабніших проектів реалізовано у вигляді концесії — будівництво високошвидкісної залізничної лінії Шанхай–Пекін. Проект, виконаний компанією Beijing-Shanghai High-Speed Railway Co., Ltd., обійшовся у 220,94 млрд юанів (приблизно 33,29 млрд доларів США). Щорічний обсяг пасажирських перевезень досяг 80 млн осіб в один бік, а

³⁹ Infrastructure as a growth factor. Freedom of speech. URL : <http://www.svoboda.org/content/article/25432479.html>

щоденний пасажиропотік становить 220 тис. осіб, що вдвічі перевищує показники старої лінії. У години пік поїзди відправляються кожні 3 хвилини, що демонструє ефективність реалізації проєкту ⁴⁰.

У таблиці 1.1. систематизовано міжнародний досвід реалізації державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту

Таблиця 1.1. - Міжнародний досвід реалізації державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту

Країна	Механізм партнерства	Основні особливості	Результати впровадження
США	Концесії	Інтеграція інтересів різних рівнів влади, ефективне використання земельних ресурсів, податкові пільги	Розвиток транспортної мережі, благоустрій депресивних територій, підвищення привабливості для інвесторів
Велика Британія	Приватна фінансова ініціатива	Комплексне залучення приватного капіталу, чіткий розподіл повноважень між бізнесом і державою	600 реалізованих проєктів, економія до 17 % державного бюджету, підвищення довіри між партнерами
Франція	Французька модель концесії	Проведення одного тендеру на повний пакет послуг, відсутність єдиного законодавчого акту	Ефективність управління, значний внесок у розвиток соціальної та транспортної інфраструктури
Польща	Закон «Про публічно-приватне партнерство»	Прозорі процедури, оцінка ризиків, захист інтересів інвесторів	Створення сприятливого середовища для інвестицій, залучення приватного капіталу
Японія	Приватизація державних залізниць, концесії	Використання ринкових механізмів, впровадження інноваційних технологій	Ефективність транспорту, розвиток залізничної мережі «Сінкансен», збільшення пасажиропотоку
Китай	Концесії, контракти	Переважання ролі державного сектору, зміни у Конституції для залучення інвестицій	Реалізація масштабних проєктів, таких як швидкісна залізниця Шанхай–Пекін, розвиток комунальної інфраструктури

⁴⁰ За п'ять годин проїхати через двадцять одне місто: URL : http://russian.china.org.cn/archive2006/txt/200605/16/content_2237773.htm

Україна має потенціал для запровадження стратегій розвитку на основі державно-приватного партнерства із залученням як вітчизняних, так і міжнародних приватних інвесторів. Розбудова економіки, зокрема автомобільного транспорту як важливого елемента транспортної інфраструктури, має бути одним із пріоритетів.

Наукові дослідження та світовий досвід демонструють, що ефективне функціонування механізмів державно-приватного партнерства залежить від наявності відповідної законодавчої бази, а також єдиного органу державного управління, який би координував процеси у цій сфері. Відсутність цих елементів унеможливує прозорість партнерських відносин, знижує довіру міжнародних інвесторів і створює перешкоди для їх участі в українських проектах.

Необхідно звернути увагу на досвід Великої Британії, що забезпечує прозорість процедур і належний розподіл повноважень між державою та бізнесом. Досвід Нідерландів демонструє ефективність багаторічних програм у транспортній інфраструктурі, які забезпечують залучення інвесторів навіть у нестабільних політичних і економічних умовах. Польща успішно використовує потенціал місцевих органів самоврядування у співпраці з приватними партнерами для реалізації регіональних проектів. Японія, завдяки інноваційним підходам і високотехнологічним рішенням, досягла прогресу в розвитку екологічно чистого транспорту. У Китаї, де зберігається значна роль державного сектора, створено механізми для ефективної співпраці з приватним бізнесом, що забезпечило швидкий розвиток інфраструктури.

Отже, міжнародний досвід підтверджує, що державно-приватне партнерство є дієвим інструментом для розвитку транспортної інфраструктури, сприяючи модернізації об'єктів, залученню інвестицій і впровадженню інноваційних підходів. Успішні приклади з інших країн засвідчують, що впровадження таких моделей адміністрування сприяє оптимізації ресурсів, поліпшенню якості послуг і досягненню довготривалої

стабільності.

Важливим аспектом для України є використання успішних практик для вдосконалення національної транспортної інфраструктури. Інтеграція інноваційних моделей державно-приватного партнерства дозволить розширити інвестиційні можливості, стимулювати економічний розвиток і підвищити конкурентоспроможність держави на міжнародній арені. Зокрема, залучення досвіду розвинених країн сприятиме побудові інноваційної, екологічно безпечної та ефективною транспортної системи.

У контексті сучасних викликів для України, зокрема воєнного стану та потреби у післявоєнному відновленні, ключовим завданням залишається створення сприятливих умов для іноземних інвесторів. Фокус на транспортну інфраструктуру як одну з найрентабельніших сфер може стати рушієм економічного зростання та модернізації. Механізми державно-приватного партнерства мають стати невід'ємною складовою економічної політики, дозволяючи забезпечити сталий розвиток у коротко- та середньостроковій перспективі.

Надалі пріоритетним завданням держави має бути формування інституційних і правових основ для функціонування державно-приватного партнерства. Це дозволить залучити необхідні інвестиції, створити нові робочі місця, модернізувати транспортну інфраструктуру та підвищити якість життя громадян.

РОЗДІЛ 2

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ЩОДО РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

2.1 Нормативно-правове забезпечення з розвитку державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту

Державно-приватне партнерство виступає механізмом залучення інвестицій у стратегічні галузі економіки, особливо в умовах обмеженого державного фінансування. З одного боку, партнерство дозволяє державі залучати необхідні ресурси для розвитку інфраструктури, а з іншого — створює умови для інноваційної активності приватного сектору. Однак, для забезпечення ефективності таких взаємин необхідно створити дієвий правовий механізм, який регламентує всі аспекти співпраці.

Зупинімося докладніше на нормативно-правових актах, які регулюють державно-приватне партнерство. Господарський кодекс України⁴¹. Згідно з його положеннями, встановлюється загальний правовий режим економічної діяльності, що включає співпрацю між державними органами та приватними інвесторами. Кодекс визначає правові основи управління державним майном та створення умов для його ефективного використання. Цивільний кодекс України⁴². Основні положення регламентують договірні відносини між сторонами партнерства. У випадку державно-приватного партнерства важливими є норми щодо договорів концесії, оренди та спільної діяльності.

Закон України "Про державно-приватне партнерство" (№ 2404-VI від 1 липня 2010 року)⁴³. Основні переваги цього закону полягають у тому, що він визначає понятійний апарат, принципи партнерства, механізми розподілу

⁴¹ Господарський кодекс України. *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (дата звернення: 01.12.2024).

⁴² Цивільний кодекс України. *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 01.12.2024).

⁴³ Про державно-приватне партнерство. *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (дата звернення: 01.12.2024).

ризиків, а також процедуру укладання договорів. Зокрема, закон закріплює конкурсні механізми відбору приватних інвесторів та забезпечує прозорість процесів.

Розглянувши нормативну базу, варто зупинитися докладніше на Законі України "Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів у сферах теплопостачання, водопостачання та водовідведення" (№ 2624-VI від 21 жовтня 2010 року)⁴⁴. Цей закон враховує специфіку комунальної інфраструктури, регулюючи передачу об'єктів комунального господарства в концесію. Завдяки цьому створюються умови для залучення інвестицій у модернізацію комунальних об'єктів та підвищення якості наданих послуг.

Разом з тим варто наголосити, що чинна нормативна база в Україні має значні прогалини, які перешкоджають її ефективному функціонуванню. Основні напрями вдосконалення охоплюють кілька ключових аспектів.

Перш ніж перейти до детального аналізу, необхідно звернутися до питання створення єдиного координаційного органу, який би забезпечував комплексний підхід до управління державно-приватним партнерством. Така структура має виконувати функції регулювання, моніторингу та підтримки реалізації проєктів у цій сфері. Впровадження подібного органу дозволить уникнути дублювання функцій між різними державними інституціями та підвищить прозорість прийняття рішень.

Уніфікація законодавства є ще одним важливим елементом. По-перше, створення єдиного комплексного закону, який систематизуватиме всі аспекти державно-приватного партнерства, зменшить ризик виникнення правових колізій. По-друге, це дозволить встановити чіткі правила для учасників партнерства, забезпечивши їхню відповідність міжнародним стандартам.

З одного боку, гармонізація з міжнародними нормами створює додаткові стимули для іноземних інвесторів, а з іншого — сприяє інтеграції України у глобальні економічні процеси. Зокрема, адаптація національного законодавства

⁴⁴ Про особливості передачі в оренду об'єктів у сферах теплопостачання, водопостачання та водовідведення, що перебувають у комунальній власності. *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2624-17#Text> (дата звернення: 01.12.2024).

до стандартів Європейського Союзу дозволить забезпечити відповідність принципам відкритості, прозорості та добросовісної конкуренції, які є важливими для залучення капіталу з інших країн.

Необхідно також розглянути механізми управління ризиками, які є ключовим аспектом забезпечення стабільності партнерських відносин. Розподіл ризиків між сторонами партнерства сприяє мінімізації можливих втрат та забезпечує баланс інтересів. Основні переваги впровадження таких механізмів полягають у зниженні фінансових ризиків для державного сектору та створенні стимулів для приватних інвесторів до активної участі у проєктах.

Наприкінці важливо підкреслити значення вдосконалення нормативно-правової бази як основи для модернізації інфраструктури та розвитку стратегічно важливих галузей економіки. Врешті, зміцнення правового регулювання державно-приватного партнерства сприятиме створенню сприятливого інвестиційного клімату, залученню іноземного капіталу та досягненню сталого економічного зростання. Такий підхід дозволить Україні ефективно використовувати наявний потенціал, забезпечуючи довгострокову стабільність і конкурентоспроможність на міжнародній арені.

Аналіз наукових джерел, присвячених нормативно-правовому забезпеченню та правовим аспектам функціонування механізмів державно-приватного партнерства (ДПП) в Україні, свідчить про значний інтерес наукової спільноти до цього питання. Водночас, незважаючи на численні дослідження, значна частина наукових робіт не охоплює достатньою мірою питання формування та розвитку правових основ ДПП у контексті конкретних сфер життєдіяльності суспільства ⁴⁵.

Науковий аналіз тематики державно-приватного партнерства вказує на наявність розбіжностей серед дослідників щодо визначення його концептуальних засад та функціонального змісту. Зокрема, на думку М. Пасічника, державно-приватне партнерство виступає моделлю державного

⁴⁵ Кундрік Р. С. Окремі проблеми організаційно-правового забезпечення державного управління. URL : (legallactivity.com.ua)

управління, яка ґрунтується на інтеграції методів корпоративного управління, характерних для бізнесу та некомерційних організацій. Основні принципи такого підходу передбачають підвищення гнучкості прийняття рішень у державному апараті, зменшення його ієрархічної структури та посилення механізмів зворотного зв'язку між державою та суспільством.

Врешті, ця модель спрямована на створення динамічної системи управління, яка дозволяє державним органам адаптуватися до швидкоплинних змін у зовнішньому середовищі. Разом з тим важливо підкреслити, що застосування корпоративних підходів у сфері державного управління сприяє формуванню прозорих і конкурентних умов для залучення приватного капіталу, що забезпечує ефективну реалізацію публічних ініціатив.

З одного боку, використання механізмів, властивих корпоративному управлінню, сприяє зниженню рівня бюрократизації в управлінській діяльності, а з іншого — дозволяє державі зосередитися на стратегічних цілях, делегуючи частину операційних функцій приватним партнерам. Особливо це актуально для реалізації масштабних інфраструктурних проєктів, які потребують значних фінансових вкладень та інноваційного підходу до їх виконання⁴⁶.

На думку П. Шилепницького, основоположним принципом цієї концепції є забезпечення урядом умов для надання місцевим спільнотам можливості самостійно вирішувати проблеми та здійснювати контроль за якістю публічних послуг. Такий підхід акцентує увагу на децентралізації управління, яка сприяє зміцненню ролі громад у прийнятті рішень, що стосуються їхнього добробуту та розвитку.

Основні переваги цього підходу полягають у підвищенні відповідальності місцевих спільнот за результати управлінських рішень, а також у формуванні системи ефективного контролю за діяльністю державних органів на місцевому

⁴⁶ Пасічник М. В. Механізми впровадження нового публічного менеджменту: досвід США. Державне управління: теорія та практика. 2009. № 1. URL : http://www.academy.gov.ua/ej/ej9/doc_pdf/Pasichnyk_MV.pdf

рівні. З одного боку, децентралізація сприяє посиленню автономії громад, а з іншого - забезпечує зворотний зв'язок між державними установами та громадянами.

Зокрема, такий підхід дозволяє уряду зосередитися на стратегічних питаннях, передаючи оперативне управління до компетенції місцевих органів. Це, своєю чергою, сприяє оптимізації використання ресурсів, підвищенню ефективності публічного адміністрування та забезпеченню прозорості у наданні послуг⁴⁷.

О. Поляков визначає державно-приватне партнерство як суспільний інститут, що формується на основі сукупності формальних і неформальних правил. Ці правила створюють організаційні та правові умови для спільної діяльності державних органів і приватного сектору, орієнтованої на задоволення суспільних потреб. Основні переваги цього підходу полягають у можливості забезпечення ефективної співпраці між державою та бізнесом. З одного боку, така взаємодія сприяє залученню приватних інвестицій для реалізації суспільно значущих проектів. З іншого — забезпечує гнучкість та інноваційність рішень, що є характерними для приватного сектора. Важливим аспектом визначення є визнання набору альтернатив поведінки учасників партнерства. Це означає, що обидві сторони зберігають певну свободу дій, водночас підпорядковуючи свої рішення узгодженим правилам та механізмам контролю⁴⁸.

Запровадження механізмів державно-приватного партнерства у сферу державно-владних і виробничих відносин в Україні значною мірою зумовлено Конституцією, яка закріплює державу як демократичну, соціальну та правову. Основним завданням діяльності держави є задоволення потреб і захист інтересів людини, що визначено як пріоритет.

Відповідно до положень Конституції України, держава бере на себе

⁴⁷ Шилепницький П. І., Петрова І. П. Особливості використання державно-приватного партнерства в освіті: закордонний досвід. *Ефективна економіка*. 2019. № 12. URL : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7526>

⁴⁸ Полякова О. М. Державно-приватне партнерство в Україні: проблеми становлення. *Коммунальное хозяйство городов* : науч.-техн. сб. Киев : Техніка, 2009. № 87. С. 317–322.

обов'язок утвердження і забезпечення прав і свобод громадян, що становить базовий принцип державного управління. Життя, здоров'я, честь, гідність, недоторканність та безпека кожної особи визначаються найвищими соціальними цінностями, а їх гарантування є ключовим критерієм оцінки ефективності функціонування інституцій.

Разом з тим, демократичні принципи, закладені в Конституції, створюють правову основу для використання інноваційних моделей співпраці між державою та приватним сектором, включаючи механізми державно-приватного партнерства. Такі підходи дозволяють реалізувати проекти, спрямовані на модернізацію економіки та інфраструктури, забезпечуючи водночас дотримання соціальних стандартів і прав громадян⁴⁹. Насамперед, це розвиток основних елементів базової інфраструктури, а саме: доступне житло, школи, лікарні, надання основних комунальних та публічно-адміністративних послуг, утилізація відходів, санітарно-гігієнічні та транспортні системи.

Науковці звертають увагу на специфіку державно-приватного партнерства як багатогранної форми співпраці між державою, суб'єктами підприємницької діяльності та громадянськими інститутами. Зокрема, у своїх дослідженнях В. Г. Варнавський та А. Клименко визначають державно-приватне партнерство як юридично закріплену форму взаємодії між державою та приватним сектором. Основним об'єктом такої взаємодії виступають об'єкти державної та муніципальної власності, а також послуги, які виконуються і надаються державними та муніципальними органами, установами й підприємствами.

Водночас акцент на юридичному закріпленні взаємодії сприяє створенню умов для довгострокового партнерства, у межах якого забезпечується чіткий розподіл прав, обов'язків і ризиків між учасниками процесу. Такий підхід

⁴⁹ Пухкал О. Г. Інституційний вимір державно-приватного партнерства в Україні. *Інституціоналізація публічного управління в Україні в умовах євроінтеграційних та глобалізаційних викликів* : Матеріали щорічної Всеукраїнської науково-практичної конференції за міжнародною участю.

2019. Т. 1. С. 5–7.

сприяє прозорості, підвищенню ефективності реалізації проєктів та задоволенню суспільних інтересів⁵⁰⁵¹⁵².

Оскільки чинні законодавчі акти, які регулюють державно-приватне партнерство, концесійне законодавство, а також нормативно-правові акти у сферах транспорту та автомобільного транспорту, демонструють відсутність системності та послідовності, необхідно проаналізувати наявні диспропорції та розбіжності у їх положеннях відповідно до чинного законодавства. З огляду на це, доцільно здійснити структурний аналіз, розділити сфери впливу цих нормативно-правових актів та визначити необхідність внесення змін до чинного законодавства або прийняття нових законодавчих актів у зазначених сферах.

Значний вплив на регулювання державно-приватного партнерства мають підзаконні нормативно-правові акти. До них належать діючі розпорядження та постанови Кабінету Міністрів України, положення та накази центральних органів виконавчої влади, а також рішення місцевих органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування. У межах загальнодержавного рівня в Україні діє кілька десятків нормативних актів, які регулюють питання залучення приватних інвесторів із використанням механізму державно-приватного партнерства, особливо в контексті автотранспортної інфраструктури⁵³.

Світовий банк акцентує увагу на тому, що законодавство у сфері державно-приватного партнерства, зокрема закони щодо концесійних договорів, формує чітку інституціональну основу для створення, проведення закупівель та реалізації концесійних проєктів. Такі нормативно-правові акти слугують механізмом усунення прогалин у законодавстві

⁵⁰ Длугопольський О. В., Жуковська А. Ю. Державно-приватні партнерства: зарубіжний досвід і уроки для України. *Актуальні проблеми економіки*. 2012. № 3. С. 43–49.

⁵¹ Драгомирецька Н. М., Піроженко Н. В., Матвєєнко І. В. Державно- громадське партнерство у сфері соціального розвитку / ISBN 978-966-394-091-5. ОРІДУ НАДУ при Президентові України, 2017. С. 177.

⁵² Косач І. А., Дегтярьов А. В. Розвиток державно-приватного партнерства в умовах децентралізації влади в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. URL : http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/3_2020/4.pdf

⁵³ Про державно-приватне партнерство : Закон України від 1 липня 2010 року № 2404-VI (із внесеними змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>

держави, яка приймає відповідні проєкти⁵⁴⁵⁵.

Міжнародні керівні принципи базуються на документах Комісії ООН з права міжнародної торгівлі (UNCITRAL), яка у 2000 році презентувала «Рекомендації для законодавчих органів щодо фінансування з приватних джерел інфраструктурних проєктів». Основним завданням цих рекомендацій є сприяння у формуванні нормативно-правового середовища, сприятливого для приватних інвесторів та стимулювання інвестицій у державну та муніципальну інфраструктуру. У представлених рекомендаціях відображено прагнення досягти балансу між полегшенням умов для залучення приватного сектору до інфраструктурних проєктів і вирішенням важливих суспільних проблем держави, яка приймає відповідні проєкти. Також документ визначає ключові законодавчі аспекти, які стосуються розроблення типових нормативних положень для реалізації інфраструктурних ініціатив, зокрема у контексті рекомендацій, опублікованих у 2003 році⁵⁶.

Європейський банк реконструкції та розвитку сформулював набір ключових принципів, які мають лягти в основу сучасного законодавства про концесії. Зокрема, юридичний департамент Європейського банку реконструкції та розвитку (Transition Group) підготував ґрунтовний документ під назвою «Основні принципи для законів сучасних концесій – обґрунтування принципів». У цьому документі надається детальне пояснення кожного принципу, що спрямовані на створення чіткої правової основи для регулювання концесійних угод і сприяння їх ефективній реалізації⁵⁷.

У сучасних умовах розвитку виробничих відносин рівень використання потенціалу ДПП для розвитку транспортної інфраструктури України є недостатнім. Причиною гальмування цього процесу є недостатній рівень його

⁵⁴ Public-Private Partnerships Laws \ Concession Laws. URL : <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/legislation-regulation/laws/ppp-and-concession-laws>

⁵⁵ Private Participation in Infrastructure Projects Database / The World Bank Group. URL : <http://ppi.worldbank.org/resources>

⁵⁶ Private Participation in Infrastructure Projects Database / The World Bank Group. URL : <http://ppi.worldbank.org/resources>

⁵⁷ Public-Private Partnerships Laws \ Concession Laws. URL : <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/legislation-regulation/laws/ppp-and-concession-laws>

нормативно-правового забезпечення. Частина нормативної бази є доволі застарілою, а новий Закон України «Про концесію» від 3 жовтня 2019 року № 155-IX⁵⁸ не забезпечує повну прозорість виробничих відносин і не унеможливорює корупційні ризики щодо заохочення приватного партнера до інвестування коштів у розвиток інфраструктурної галузі, зокрема у сферу автомобільного транспорту в Україні.

Окремого вдосконалення потребує розвиток інвестиційної діяльності на місцевому рівні, адже місцеве самоврядування у різних регіонах України керується окремими положеннями чи нормативно-правовими актами, що призводить до суттєвих відмінностей між регіонами в аспекті залучення інвестицій на місцевих рівнях. Зокрема, удосконалення потребує законодавство щодо інвестиційної діяльності, у тому числі Закон України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 року № 1561-ХІІ (із змінами від 17.12.2020 № 1116-ІХ)⁵⁹. Зазначений закон містить основні правові та соціально-економічні передумови для здійснення інвестиційної діяльності та формування інвестиційної привабливості територій України. Цей нормативно-правовий акт передбачає рівний захист прав та інтересів суб'єктів інвестування незалежно від форм власності, сприяє ефективному використанню майна, залученню інвестицій в економіку України, а також розвитку міжнародного співробітництва та інтеграції. Проте, незважаючи на прогресивність положень, закон має певні суперечності із чинними нормативно-правовими актами, зокрема у сфері державно-приватного партнерства та концесійного законодавства, що потребує суттєвого доопрацювання.

Враховуючи викладене, можна зазначити, що нормативно-правове забезпечення розвитку державно-приватного партнерства у сфері автотранспорту перебуває на стадії розвитку і потребує додаткового вивчення. Надзвичайно важливим завданням є удосконалення ключових

⁵⁸ Про концесію : Закон України від 3 жовтня 2019 року № 155-ІХ (із внесеними змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20>

⁵⁹ Про інвестиційну діяльність. *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text> (дата звернення: 01.12.2024).

положень щодо відповідності між нормативно-правовими актами для створення єдиної, гармонізованої законодавчої бази, яка забезпечить ефективний і сталий розвиток інвестиційної діяльності та державно-приватного партнерства в Україні. Такі вдосконалення повинні охоплювати як загальнодержавний рівень, так і регіональний і муніципальний рівні, що сприятиме покращенню інвестиційного клімату в країні, розвитку транспортної інфраструктури та ефективній модернізації сфери автомобільного транспорту.

2.2 Дієвість інституційного та інвестиційного забезпечення з державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту

Розвиток відносин державно-приватного партнерства передбачає формування сукупності політичних, юридичних і соціальних норм, які базуються на ефективній системі виробництва, обміну та розподілу ресурсів. Проблематика становлення та вдосконалення функціонування інституційного забезпечення такого партнерства є важливим чинником для соціального прогресу та економічного зростання.

Законодавство визначає сфери застосування державно-приватного партнерства. Основними напрямками є виробництво, транспортування і постачання тепла, розподіл і постачання природного газу; будівництво та експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг, мостів, шляхопроводів, тунелів, метрополітенів, морських і річкових портів разом із відповідною інфраструктурою; машинобудування; збір, очищення та розподіл води. Кожна із цих сфер володіє значним потенціалом для залучення приватного капіталу, сприяючи модернізації економіки та сталому розвитку⁶⁰.

Проте немає вказаного пріоритету на розвиток автомобільного транспорту, який станом на сьогодні потребує значного покращення в частині технічного та соціального обслуговування населення України на

⁶⁰ Про державно-приватне партнерство : Закон України від 1 липня 2010 року № 2404-VI (із внесеними змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>

регіональному, загальнодержавному та міжнародному рівнях.

Закон України «Про державно-приватне партнерство» передбачає, що за рішенням державного партнера державно-приватне партнерство може застосовуватися в інших сферах діяльності, які передбачають надання суспільно значущих послуг, окрім видів господарської діяльності, які відповідно до закону дозволено здійснювати виключно державним підприємствам, установам та організаціям. Державно-приватне партнерство застосовується з урахуванням особливостей правового режиму щодо окремих об'єктів та окремих видів діяльності, встановлених законом⁶¹.

Враховуючи норми чинного законодавства, чітко простежується відсутність повноцінного інституційного забезпечення задля регулювання та впровадження механізмів державно-приватного партнерства на державному та регіональному рівнях, зокрема стаття 22 Закону передбачає: повноваження центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері державно-приватного партнерства⁶².

Центральний орган виконавчої влади, відповідальний за формування і реалізацію політики у сфері державно-приватного партнерства, виконує такі ключові функції: розробка пропозицій щодо державної політики; моніторинг ефективності діяльності органів влади та місцевого самоврядування; методологічне забезпечення виконання договорів; створення концепцій і державних програм для сприяння партнерству; узагальнення результатів та оцінка ризиків державного партнера; інформаційно-консультаційна робота; контроль за дотриманням законодавства, зокрема під час конкурсів на визначення партнерів; організація навчання фахівців у цій сфері⁶³, проте, Законом не визначено конкретний центральний орган виконавчої влади, який мав би одноосібні повноваження щодо виконання заданих положень, тобто не передбачає

⁶¹ Про державно-приватне партнерство : Закон України від 1 липня 2010 року № 2404-VI (із внесеними змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>

⁶² Там само.

⁶³ Про державно-приватне партнерство : Закон України від 1 липня 2010 року № 2404-VI (із внесеними змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>

інституцію, уповноважену для розвитку та реалізації цих функцій.

На основі чинного законодавства слід звернути увагу на інституційне забезпечення впровадження державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту. Закон України «Про концесію» від 03.10.2019 року встановлює правові, фінансові та організаційні засади реалізації проєктів на умовах концесії, спрямованих на модернізацію інфраструктури та покращення якості суспільно значущих послуг. Особливості концесій певних об'єктів, раніше регульованих окремими нормативними актами, інтегровані в межах цього закону, зокрема щодо концесії на будівництво автомобільних доріг.

Закон розглядає концесію не лише як договір, але і як форму державно-приватного партнерства, за якої держава передає інвестору право на: – створення, будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення об'єктів; – управління, користування, експлуатацію та технічне обслуговування відповідних об'єктів; – надання суспільно значущих послуг⁶⁴.

Станом на теперішній час розвиток державно-приватного партнерства в Україні характеризується підтримкою державної політики, що орієнтована на інституціональний підхід, спрямований на вирішення актуальних питань у цій сфері. Одним із ключових кроків стало створення у 2016 році Проектного офісу з розвитку державно-приватного партнерства, метою якого визначено активізацію впровадження цього механізму в Україні. Відкриття офісу відбулося за ініціативи Міністерства інфраструктури України за підтримки Фонду «Western NIS Enterprise Fund» («WNISEF», США).

Протягом 2019–2020 років Уряд України планував запуск діяльності Агенції з питань державно-приватного партнерства, що стало важливим етапом у створенні інституційних умов для реалізації партнерських

⁶⁴ Про концесію : Закон України від 3 жовтня 2019 року № 155-IX (із внесеними змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20>

проектів⁶⁵, що й було зроблено 13 березня 2019 року. Основною функцією Агенції є вживання заходів, спрямованих на підготовку до реалізації в Україні якісних та інвестиційно-привабливих проектів державно-приватного партнерства у різних сферах економіки. Окрім цього, Агенція організовує заходи, спрямовані на підвищення інституційної спроможності органів місцевого самоврядування у сфері державно-приватного партнерства⁶⁶.

У контексті розширення можливостей щодо залучення механізмів державно-приватного партнерства та удосконалення його форм для реалізації масштабних концесійних проектів у 2019 році Перший віце-прем'єр-міністр України – Міністр економічного розвитку і торгівлі України підписав Меморандум про взаємодію між Міністерством економічного розвитку і торгівлі України та Міжнародною фінансовою корпорацією (IFC) групи Світового Банку. Цей документ став основою для залучення експертної підтримки консультантів Міжнародної фінансової корпорації, що спрямована на забезпечення діяльності Агенції з питань державно-приватного партнерства в Україні.

Функціональність новоствореної Агенції передбачає комплекс заходів, спрямованих на реалізацію інвестиційно привабливих проектів з державно-приватного партнерства, які охоплюють різні економічні сфери. Діяльність Агенції орієнтована на створення умов для впровадження інноваційних і масштабних інфраструктурних проектів, що, у свою чергу, сприятиме залученню інвестицій, забезпеченню нових робочих місць і збільшенню надходжень до державного та місцевих бюджетів. Запровадження цього механізму є стратегічним кроком для підвищення економічної стійкості та конкурентоспроможності України⁶⁷.

⁶⁵ Комарницька Г. О. Вітчизняний досвід державно-приватного партнерства в умовах розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності. *Причорноморські економічні студії*. 2019. Вип. 44. С. 43–48.

⁶⁶ Косач І. А., Дегтярьов А. В. Розвиток державно-приватного партнерства в умовах децентралізації влади в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. URL : http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/3_2020/4.pdf

⁶⁷ Barbier I. Regulatory and legal support of public-private partnership in the field of transport infrastructure of Ukraine. *Wsparcie regulacyjne i prawne partnerstwa publiczno-prywatnego w dziedzinie infrastruktury transportowej Ukrainy* / A. Piędel, J. Pomiankiewicz, M. Powęska, O. Krasiwski, K. Krzyżak. Nisko, 2020. Nr 6. ISBN 978-83-940224-8-8

Проблематика розвитку місцевого самоврядування набуває особливої актуальності у зв'язку з необхідністю вдосконалення матеріально-технічного забезпечення регіонів, усунення законодавчих прогалин і підвищення залученості громадянського суспільства до державного управління. Диференціація можливостей інвестиційної діяльності між регіонами обумовлює необхідність посилення повноважень місцевої влади у контексті адміністративної реформи та процесів децентралізації.

Однією з перешкод для розвитку сучасних механізмів інвестицій на регіональному рівні є відсутність чітко регламентованих повноважень органів державної влади та місцевого самоврядування, які могли б забезпечити ефективне застосування державно-приватного партнерства. У системі суспільних відносин, що регулюють формування та реалізацію державної регіональної політики, вирішальну роль відіграють держава в особі територіальних органів влади та органи місцевого самоврядування, які є основними суб'єктами виконання конституційних функцій у сфері соціально-економічного розвитку.

Здійснюючи регіональну політику, держава має поєднувати розв'язання завдань загальнонаціонального значення із завданнями розвитку територій. Недостатній рівень капіталізації видатків місцевих органів влади, що спостерігався останні 20 років, призвів до виникнення викликів, які потребують ефективного та швидкого реагування, серед яких⁶⁸:

Аналіз сучасного стану місцевого самоврядування демонструє ряд суттєвих викликів, що потребують негайного вирішення. До ключових проблем належить обмежена доступність та недостатня якість наданих публічних послуг, обумовлена ресурсною неспроможністю значної частини органів місцевого самоврядування ефективно виконувати як власні, так і делеговані повноваження. Значна зношеність комунікацій житлового фонду та інфраструктури супроводжується зростанням кількості техногенних

⁶⁸ Богдан І. В. Інституційні передумови розвитку публічно-приватного партнерства на регіональному та місцевому рівнях в Україні. *Фінансова політика та економічне фінансування. Наукові праці НДФІ*. 2014. № 3 (68). URL : [Zb_NDFI3\(68\).indb\(npndfi.org.ua\)](http://Zb_NDFI3(68).indb(npndfi.org.ua)

катастроф. Розбалансованість тарифної політики держави створює додаткові труднощі для мобілізації фінансових ресурсів місцевого самоврядування, що ускладнює залучення інвестицій в об'єкти інфраструктури.

Особливу увагу слід звернути на явище корпоратизації органів місцевого самоврядування, яке зумовлює непрозорість діяльності, зниження інвестиційної привабливості регіонів, підвищення корупційних ризиків та соціальної напруженості. Додатковим викликом є порушення принципу повсюдності місцевого самоврядування, що негативно впливає на вирішення питань у сфері земельних відносин, збільшує соціальну напруженість серед сільського населення та посилює політичну дестабілізацію в регіонах.

Проте, враховуючи глобальні процеси цифровізації та євроатлантичну інтеграцію України, країна отримала унікальну можливість прискорити розвиток державно-приватного партнерства, особливо через залучення іноземних інвесторів. Такий підхід може сприяти ефективному розвитку інфраструктури як на національному, так і на регіональному рівнях.

Науковці І. А. Косач та А. В. Дегтярьов підкреслюють стратегічну важливість реформ децентралізації у забезпеченні основ для підтримки та розвитку державно-приватного партнерства. Зазначені напрямки, на думку дослідників, повинні бути інтегровані в програмні документи, що формують політику сталого розвитку на місцевому рівні⁶⁹.

Перший напрям передбачає створення та вдосконалення механізмів нормативно-правового забезпечення, спрямованих на ефективне залучення проєктів державно-приватного партнерства у різних сферах економічної діяльності.

Другий напрям орієнтований на активну участь держави у фінансових механізмах, що забезпечують реалізацію проєктів, та на запровадження організаційно-адміністративних заходів, спрямованих на підвищення ефективності управління у зазначених напрямках.

⁶⁹ Косач І. А., Дегтярьов А. В. Розвиток державно-приватного партнерства в умовах децентралізації влади в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. URL : http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/3_2020/4.pdf

Третій напрям акцентує увагу на розвитку інноваційних підходів, що сприяють збільшенню обсягів фінансування. Особливий акцент зроблено на впровадження механізмів залучення суб'єктів малого та середнього підприємництва до участі у проєктах державно-приватного партнерства.

Четвертий напрям фокусується на інноваційних підходах у сфері інвестиційної діяльності, використанні сучасних інвестиційних інструментів та механізмів для реалізації масштабних інфраструктурних проєктів із залученням підприємств малого та середнього бізнесу, що сприяє розвитку економіки та соціальної інфраструктури.

Водночас доцільно зазначити, що, зважаючи на багатокomпонентність цілей державно-приватного партнерства, сценарії активізації відносин державно-приватного партнерства в умовах децентралізації можуть бути такими⁷⁰:

– Бюджетно-фінансовий підхід орієнтований на розвиток економічних секторів, здатних забезпечити збільшення надходжень до бюджетів різних рівнів, що сприятиме фінансовій стабільності територій.

– Ресурсний підхід акцентує увагу на раціональному використанні ресурсного потенціалу та природних можливостей відповідної території, які перебувають у розпорядженні місцевих громад. Особлива увага приділяється ефективному залученню ґрунтових, природно-кліматичних і рекреаційних ресурсів для економічного зростання.

– Інвестиційний підхід спрямований на формування сприятливого інвестиційного клімату з метою активного залучення вітчизняних та іноземних інвесторів. Основною метою є модернізація економічного потенціалу та його адаптація до сучасних викликів.

– Інноваційний підхід базується на трансформації структури та механізмів економічного розвитку шляхом впровадження науково-технічних досягнень та інноваційних розробок. Такий підхід передбачає адаптацію

⁷⁰ Косач І. А., Дегтярьов А. В. Розвиток державно-приватного партнерства в умовах децентралізації влади в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. URL : http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/3_2020/4.pdf

економіки до сучасних умов глобалізації та технічного прогресу.

Враховуючи вищезазначене, можна зазначити, що розвиток механізмів державно-приватного партнерства має важливе значення для забезпечення соціально-економічного прогресу на всіх рівнях управління. Визначення пріоритетних можливостей для регулювання, прогнозованих цілей та реалізації проєктів у межах цього партнерства потребує системного підходу, що включає розробку чітких інституційних структур та механізмів для забезпечення ефективної реалізації спільних ініціатив держави та бізнесу.

Особливу увагу слід приділяти встановленню пріоритетів для визначення механізмів інвестиційного розвитку, що ґрунтуються на раціональному використанні місцевих ресурсів. Однак важливою умовою для ефективного залучення інвестицій є також реформування територіальної організації влади, що сприятиме якісному виконанню соціально-економічних функцій на місцях.

На основі досвіду країн із розвиненою ринковою економікою можна стверджувати, що в кризових умовах державна роль у регулюванні інвестиційних процесів має бути більш ваговою. Водночас при переході до стабільних умов цей вплив зменшується, що, однак, не знімає необхідності в постійному використанні економічних методів для сприяння інвестиціям. Такими методами є, зокрема, податкове регулювання, створення економічних зон, а також залучення іноземних інвестицій через сприятливі умови.

При цьому адміністративні методи повинні доповнювати економічні важелі у випадках, коли останні не здатні ефективно забезпечити вирішення поставлених завдань. Тому держава має активно застосовувати фіскальну, інвестиційну, науково-технічну, цінову та інші політики для створення стабільних умов для розвитку інвестиційної діяльності.

Таким чином, дієвість інституційного та інвестиційного забезпечення в сфері державно-приватного партнерства, зокрема у галузі автомобільного транспорту, безумовно, сприятиме соціально-економічному прогресу на національному та регіональному рівнях. Підвищення ефективності механізмів державно-приватного партнерства передбачає комплексний

підхід, що охоплює удосконалення нормативно-правового забезпечення, залучення інвестицій та впровадження інноваційних методів у соціально-економічний розвиток.

Зокрема, важливим кроком є визначення пріоритетних напрямків для інвестицій, що ґрунтуються на раціональному використанні місцевих ресурсів та стратегічному реформуванні територіальної організації влади. Враховуючи позитивний досвід розвинених ринкових економік, необхідно оптимізувати економічні методи регулювання для залучення інвестицій, застосовуючи механізми, зокрема, податкових стимулів та створення сприятливих умов для іноземних інвестицій.

Разом з тим, важливо, щоб адміністративні методи підтримували економічні важелі в умовах, коли останні не можуть ефективно вирішити поставлені завдання. Враховуючи це, органи влади повинні активно застосовувати різні політики для створення сприятливих умов для розвитку інвестиційної діяльності в інфраструктурі та транспортному секторі.

Отже, зважаючи на необхідність вдосконалення інституційного забезпечення, доцільно відзначити, що для ефективної реалізації механізмів державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні необхідно чітко визначити інституції, які матимуть повноваження для залучення інвестицій, як з національних, так і з міжнародних джерел, що дозволить покращити стан інфраструктури та забезпечити сталий розвиток транспортної галузі в країні.

РОЗДІЛ 3.

НАПРЯМИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ З ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

3.1. Організаційно-правовий та соціально-економічний підходи зі залучення механізму державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту

Враховуючи важливість механізму державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні, його доцільно розглядати як ефективний інструмент для модернізації автомобільного транспорту, покращення дорожньої інфраструктури та забезпечення безпеки на дорогах. З огляду на бюджетні обмеження всіх рівнів, приватний сектор може взяти на себе частину фінансових зобов'язань, що сприятиме реалізації інфраструктурних та інноваційних покращень у сфері перевезень. У результаті державний та муніципальний сектор отримують удосконалену інфраструктуру, а громадськість – доступ до якісних соціально-економічних послуг.

Організаційно-правовий підхід до державно-приватного партнерства демонструє значний потенціал у різних сферах, особливо у розвитку транспортної інфраструктури. Це найбільш виразно проявляється у країнах Європи, де такі партнерства активно впроваджуються у сфері автомобільного транспорту⁷¹.

Державно-приватне партнерство (ДПП) є важливим інструментом для розв'язання нагальних проблем у сфері транспортної інфраструктури України. Завдяки механізмам ДПП забезпечується досягнення публічних цілей із використанням фінансових, технологічних та управлінських ресурсів приватного сектора. Основними перевагами ДПП є можливість

⁷¹ Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном / Винницький Б., Лендбел М., Онищук Б., Сегварі П. Київ : «К.І.С.». 2008. С. 146.

залучення додаткових інвестицій, зменшення навантаження на державний і місцеві бюджети, прискорення термінів реалізації проєктів та інтеграція сучасних технологій. Крім того, ДПП сприяє розподілу ризиків між сторонами, що знижує навантаження на державу та підвищує ефективність проєктів.

Залучення приватного сектора дозволяє державі вирішувати ключові завдання у транспортній інфраструктурі, зокрема в галузі автомобільного транспорту, яка має особливе значення для економіки країни. Серед основних переваг використання ДПП варто виділити значне зменшення бюджетних витрат на створення та обслуговування інфраструктурних об'єктів, підвищення інноваційності рішень, доступ до сучасних технологій та фінансових ресурсів, а також пришвидшення процесів будівництва й модернізації.

Разом із тим існують певні виклики. Зокрема, кожне ДПП супроводжується ризиками для приватних учасників, які можуть вимагати компенсації, що збільшує витрати держави. Обмежена кількість кваліфікованих приватних партнерів може призводити до зниження рівня конкуренції, що впливає на економічну ефективність. Крім того, залучення приватного сектора може обмежувати можливість держави здійснювати контроль за реалізацією проєктів, особливо у випадках, коли угоди значною мірою залежать від приватного партнера.

Попри недоліки, використання механізмів ДПП у транспортній інфраструктурі створює сприятливі умови для залучення інвестицій, підвищення якості публічних послуг та стимулювання економічного зростання. Успішність впровадження залежить від удосконалення нормативно-правової бази, чіткого розподілу обов'язків між партнерами та забезпечення прозорості процесів. Таким чином, державно-приватне партнерство є перспективним інструментом для сталого розвитку інфраструктури України.

Враховавши всі переваги та недоліки, можна констатувати, що все-таки

залучення механізму державно-приватного партнерства значно позитивніше впливатиме на покращення та розвиток економіки та інфраструктурної галузі, а також сфери надання послуг, аніж будь-який інший вид державних послуг⁷².

Таким чином, розвиток механізмів державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні є ключовим елементом для забезпечення сталого економічного зростання та модернізації інфраструктури. Впровадження цього механізму дозволяє ефективно залучати приватний капітал для розвитку доріг та транспортної інфраструктури, що сприяє зменшенню навантаження на державні бюджети та покращенню соціально-економічних послуг для громадян.

Проблема регулювання та інституціонального забезпечення вимагає чіткого структурування правових підходів, що включають вдосконалення нормативно-правової бази для стимулювання інвестицій у транспортну інфраструктуру, а також підвищення ефективності управління через державно-приватне партнерство. Міжнародний досвід демонструє, що інституційна підготовленість та залучення великих інвесторів є важливими умовами успіху таких проектів, зокрема у країнах Європи, де вже сформовані успішні моделі державно-приватного партнерства в транспортній сфері.

Для ефективної реалізації таких проектів необхідно створити централізовані органи, відповідальні за координацію дій між державним та приватним секторами, що включають моніторинг, контроль за виконанням договорів і забезпечення інноваційних рішень у сфері автомобільного транспорту.

Враховуючи стратегічне значення розвитку державно-приватного партнерства, вдосконалення інституційного забезпечення та нормативно-правової бази є першочерговим завданням для підвищення

⁷² Private Participation in Infrastructure Projects Database. The World Bank Group. URL : <http://ppi.worldbank.org/resources>

конкурентоспроможності України на міжнародному рівні. Такий підхід сприятиме створенню сприятливих умов для залучення іноземних інвестицій і реалізації масштабних інфраструктурних проєктів.

Як показує практика, прогалини у законодавчому регулюванні, що характерні для країн із перехідною економікою, можуть бути компенсовані через укладення конкретних контрактів та договорів, які відповідають чинному правовому полю. Це створює можливості для залучення приватного капіталу навіть у складних політичних та економічних умовах.

У випадку активного зацікавлення України у реалізації проєктів державно-приватного партнерства, існує перспектива успішного запуску та впровадження таких ініціатив навіть за умови обмежень чинного правового регулювання. Готовність державного партнера до адаптації інструментів співпраці із приватним сектором та створення сприятливого інституційного середовища стане основою для розширення партнерських відносин та модернізації інфраструктури⁷³.

Аналізуючи механізм державно-приватного партнерства через призму фінансового аспекту, необхідно враховувати, що термінологія базового Закону, зокрема визначення «державно-приватне партнерство» в статті 1, не узгоджується повною мірою з поняттям «фінансування ДПП», що вживається в статті 9 Закону України «Про державно-приватне партнерство». У цій статті визначено джерела фінансування державно-приватного партнерства, до яких належать: кошти державного або місцевого бюджетів, фінансові ресурси приватного партнера, фінансові ресурси, залучені у встановленому порядку, та інші джерела, не заборонені законодавством. Перелічені джерела фінансування орієнтовані на економічний критерій, проте не враховують різноманітність форм правового забезпечення.

Виходячи з проведеного дослідження, поняття «фінансування» може бути застосовано до спільної діяльності як у рамках утримання установ

⁷³ Федорчак О. В. Сучасні форми іноземних інвестицій як об'єкти державного регулювання. *Ефективність державного управління*. 2016. № 49. С. 171–182.

(наприклад, комунальних підприємств чи організацій), так і до реалізації конкретних проєктів. У контексті державно-приватного партнерства термін «співфінансування ДПП» є дещо неточним, адже він передбачає не фінансування загальної взаємодії між сторонами, а забезпечення безпосередньої реалізації окремого проєкту, що є предметом партнерства⁷⁴.

Неможливість реалізації компенсаторних механізмів станом на сьогодні зумовлена втратою чинності відповідної постанови, а механізми співфінансування чи відшкодування не закріплені законодавством України. Основною причиною нереалізованих національних проєктів є сталий акцент на фінансуванні виключно з державного бюджету. Національні проєкти та державні підприємства, що мали би реалізовувати такі проєкти через співфінансування, включаючи іноземні інвестиції, не отримали необхідної зовнішньої фінансової підтримки.

Прикладом відсутності компенсаційних механізмів є скасування державного регулювання цін на автобусні перевезення відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт». Це унеможливило компенсацію приватним перевізникам витрат за пільгові перевезення громадян. Закон також визначає, що тарифна політика на автомобільному транспорті повинна забезпечувати розвиток галузі, стимулювати впровадження нових технологій перевезень і сучасних типів транспортних засобів, враховуючи підприємницький інтерес⁷⁵.

Оцінюючи здійснення єдиної тарифної політики у сфері автотранспортних перевезень, доцільно звернути увагу на центральний орган виконавчої влади, який відповідає за реалізацію та формування політики у цій сфері, а також затверджує методику розрахунку тарифів відповідно до видів перевезень.

Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного

⁷⁴ Павлюк К. В. Сутність і роль державно-приватного партнерства в соціально економічному розвитку держави. *Наукові праці КНТУ. Економічні науки*. URL : http://www.kntu.kr.ua/doc/zb_17_ekon/stat_17/02.pdf

⁷⁵ Карпінський Б. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції. Київ : Економіка України. 2008. № 7. С. 13.

транспорту, затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17 листопада 2009 року № 1175 та зареєстрована у Міністерстві юстиції України 27 листопада 2009 року за № 1146/17162, є нормативним документом, який забезпечує єдність підходів до тарифоутворення. Згадана методика має обов'язковий характер для застосування органами виконавчої влади та місцевого самоврядування під час встановлення регульованих тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту. Водночас вона виконує рекомендаційну функцію для формування вільних тарифів у відповідній сфері⁷⁶.

Враховуючи постанову Кабінету Міністрів України від 25 березня 2015 року № 240, якою внесено зміни до попередніх регулювань тарифів, скасування державного регулювання тарифів на приміські та міжміські внутрішньообласні автобусні маршрути призвело до встановлення вільного ціноутворення. Такий підхід спричиняє невизначеність у сфері тарифної політики, впливає на якість послуг та може посилювати соціальну напругу.

Згідно зі статтею 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», повноваження щодо встановлення тарифів на транспортні послуги в межах населених пунктів належать виконавчим органам місцевих рад. Проте тарифи на перевезення на міжміських і приміських маршрутах визначаються самими перевізниками, що знижує можливість державного контролю.

Недостатність регулювання тарифів створює виклики для залучення іноземних інвесторів до розвитку транспортної інфраструктури. Умови фінансової нестабільності ринку України знижують зацікавленість приватного капіталу у фінансуванні соціально значущих транспортних проєктів.

Співфінансування вважається ефективним інструментом державно-приватного партнерства. Однак воно стикається з правовими й організаційними перешкодами, зокрема, через відсутність чіткої регламентації в законодавстві. Основні виклики співфінансування:

⁷⁶ Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для надання державної підтримки з метою реалізації національних проєктів на умовах співфінансування : Постанова КМУ від 3 серпня 2011 року № 847. Законодавство України (втратила чинність 09.11.2012).

1. Недостатня гнучкість фінансового забезпечення.
2. Брак фінансових ресурсів у держави.
3. Відсутність сталих механізмів компенсації витрат приватним партнерам.
4. Недосконалість правових форм взаємодії держави та бізнесу.

Ефективне впровадження механізму державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту вимагає перегляду нормативно-правових актів, розширення можливостей фінансового регулювання і стимулювання залучення приватного капіталу для розвитку транспортної інфраструктури.

Також відповідно до режиму іноземного інвестування та згідно із Законом України «Про режим іноземного інвестування»⁷⁷ концесійні договори розглядаються як ефективний механізм державно-приватного партнерства, що може бути застосований у важливих сферах економіки. Такий договір передбачає передачу природних ресурсів, підприємств чи інших об'єктів, що належать державі або територіальній громаді, у тимчасову експлуатацію приватним особам, іноземним компаніям чи іншим державам.

Контрактна основа співпраці дозволяє приватному сектору управляти об'єктом упродовж визначеного періоду, забезпечуючи при цьому використання приватних фінансових ресурсів та управлінських інструментів у державному секторі. Це сприяє залученню додаткових інвестицій, підвищенню ефективності управління, а також може включати проектування, будівництво чи модернізацію відповідного об'єкта.

Розглянемо міжнародну типологію моделей із залучення публічно приватного партнерства відповідно до узагальнень Міжнародної Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй⁷⁸ (таб.3.1).

Таблиця 3.1. – Міжнародна типологія моделей державно-приватного партнерства за узагальненнями Європейської економічної комісії ООН

⁷⁷ Міністерство інфраструктури України. URL : <https://mtu.gov.ua>

⁷⁸ Coase H. The Institutional Structure of Production. *Lecture to the memory of Alfred Nobel*. December 9, 1991. URL: [Ronald H. Coase - Prize Lecture: The Institutional Structure of Production \(nobelprize.org\)](https://nobelprize.org/Ronald-H-Coase-Prize-Lecture-The-Institutional-Structure-of-Production)

Модель	Опис	Особливості
O&M (Operate – Maintenance Contract)	Управління та утримання. Приватне підприємство управляє об'єктом державного сектору протягом терміну дії контракту.	Право власності залишається за державою. Розглядається як контракт на надання послуг.
Operation License	Ліцензія на здійснення діяльності. Приватне підприємство отримує право здійснення державних послуг.	Довгострокова ліцензія для управління державними послугами.
BOT (Build – Operate – Transfer)	Будівництво – управління – передача. Приватний інвестор будує об'єкт, експлуатує його протягом визначеного періоду, а потім передає державі.	Модель передбачає повернення об'єкта у власність держави після закінчення терміну експлуатації.
DBB (Design – Bid – Build)	Розробка – тендер – будівництво. Поділ функцій між розробником і компанією-підрядником.	Розробка об'єкта здійснюється одним суб'єктом, будівництво – іншим.
DBFO (Design – Build – Finance – Operate)	Розробка – будівництво – фінансування – управління.	Приватна компанія фінансує, розробляє та управляє об'єктом відповідно до державних стандартів.
Finance Only	Фінансування. Приватна компанія фінансує проєкт через довгостроковий лізинг чи емісію облігацій.	Модель передбачає лише фінансову участь без управлінських функцій.

Розширена міжнародна типологія державно-приватного партнерства глибоко відображає широкий спектр можливостей для реалізації різних інвестиційних проєктів. Вона дозволяє враховувати як технічну складність, так і фінансову специфіку об'єктів, забезпечуючи гнучкість підходів до їх впровадження.

Відповідно до зазначеної класифікації, найбільш ефективним контрактним типом серед концесійних договорів є модель DBFO («розробка –

будівництво – фінансування – управління»). Цей формат охоплює всі ключові елементи реалізації інфраструктурних проектів, включаючи фінансування, проектування, будівництво, управління та експлуатацію. Особливість DBFO полягає в можливості фінансування проектів за рахунок плати за користування інфраструктурним об'єктом, що забезпечує стійкість та комерційну привабливість партнерства. Такий тип договорів є найбільш поширеним у європейських країнах і демонструє високу ефективність у розвитку інфраструктури. Саме цей механізм найбільше підходить для впровадження державно-приватного партнерства в автотранспортній інфраструктурі України.

Згідно з нормами чинного законодавства, до компетенції публічної влади належить активна участь у реалізації проектів державно-приватного партнерства. Вона включає функції фінансування, проектування, будівництва, а також координації зусиль для залучення інвестицій та виконання договірних зобов'язань. Джерела фінансування таких проектів можуть формуватися за рахунок фінансових ресурсів приватних партнерів, бюджетних коштів держави та місцевих органів влади, а також за рахунок іноземних інвестицій та інших джерел, що відповідають правовим нормам.

Дослідниця І. Запатріна акцентує увагу на тому, що переконання щодо повного покладання фінансового тягаря на приватного партнера є помилковим. Навіть у високорозвинених країнах державна участь у проектах державно-приватного партнерства залишається обов'язковою. Ключовими перевагами такої співпраці є державна підтримка, фінансові гарантії та спільна відповідальність за досягнення високих результатів ⁷⁹.

Організаційно-правовий підхід до залучення державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту передбачає внесення змін до чинного концесійного законодавства та нормативно-регуляторних актів. Ці зміни спрямовані на усунення диспропорцій у правовому забезпеченні розвитку партнерства та забезпечення гармонізації із законодавством у сфері

⁷⁹ Запатріна І. В. Публічно-приватне партнерство в Україні: перспективи застосування для реалізації інфраструктурних проектів і надання публічних послуг. *Економіка і прогнозування*. 2010. № 4. С. 62–86.

автотранспорту.

Аналіз терміну «державно-приватне партнерство» та різноманіття форм договірних відносин, закріплених законодавством, виявляє ускладнення в побудові єдиної фінансово-правової моделі через фрагментарність нормативної бази та відсутність чіткого інституційного забезпечення. Проблематика співвідношення положень законодавства про державно-приватне партнерство зі спеціальними нормами концесійного права та законодавства про інвестиційну діяльність вимагає системного вирішення. Зокрема, електронна торгова система для відбору спроможних партнерів потребує оновлення та уточнення механізмів застосування.

Законодавство дозволяє державному партнеру самостійно визначати доцільність застосування механізмів державно-приватного партнерства до конкретних проектів. Однак відсутність чітких регламентів щодо співфінансування чи інших фінансових аспектів створює ризики для залучення інвестицій. В умовах законодавчих прогалин суб'єкти партнерства стикаються з невизначеністю щодо процедур та перспектив укладення договорів.

Необхідно удосконалити підзаконні акти, які регламентують методичні, організаційно-управлінські та фінансові аспекти функціонування державно-приватного партнерства. Відсутність компенсаторних механізмів, державних пільг чи заохочень для великих інфраструктурних проектів, таких як впровадження екологічного електротранспорту, суттєво знижує інтерес приватних інвесторів.

Серед основних невирішених проблем, що стримують розвиток механізму державної підтримки державно-приватного партнерства в Україні, варто виокремити фінансові та організаційні бар'єри. До ключових перешкод належать дефіцит бюджетних коштів, неефективне їх розподілення, а також відсутність довгострокового планування фінансових програм. Щорічна зміна бюджетних пріоритетів та непослідовність у фінансуванні проектів створюють значну невизначеність у сфері державно-

приватного партнерства. Важливим чинником є також нерегульованість методології надання державної фінансової підтримки у межах реалізації таких проєктів, що не відповідає міжнародним принципам і підходам. Особливо гострою є проблема обмеженого доступу до державних гарантій, зокрема на місцевому рівні, що стримує інвестиційну активність.

В економічному аспекті значною проблемою залишається неупорядкованість тарифного регулювання. Для успішної реалізації проєктів державно-приватного партнерства тарифна політика повинна передбачати гнучкість у формуванні тарифів, які встановлюються приватним партнером, відповідно до економічних реалій. Механізм вільного тарифоутворення є вирішальним для забезпечення повернення залучених інвестицій. Проте, в Україні ринкові механізми функціонують лише в окремих галузях економіки, а у більшості випадків тарифи не виконують ролі економічного регулятора.

У сфері комунальних послуг тарифи часто не покривають собівартості надання послуг, як стверджують учасники ринку, хоча це твердження є малопереконливим через відсутність чіткої інвестиційної складової у структурі тарифів. Такий стан справ не стимулює підприємства до підвищення ефективності та інноваційного розвитку. Відсутність конкуренції на ринку автомобільних перевезень призводить до зниження якості послуг, а обмежена можливість приватних партнерів впливати на тарифи унеможливорює прогнозованість повернення вкладених коштів.

Недоліки фінансово-правового регулювання підривають довіру інвесторів, створюючи розмиті правила для учасників ринку. Усе це суттєво ускладнює перспективи реалізації державно-приватних проєктів, зокрема у галузі транспорту та інфраструктури. Зазначені проблеми у комплексі гальмують ефективне впровадження механізму державно-приватного партнерства в Україні та потребують системного вирішення на законодавчому та організаційному рівнях.

Таким чином, організаційно-правовий та соціально-економічний

підходи до залучення механізму державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту в Україні є ключовими елементами для забезпечення модернізації інфраструктури та стимулювання економічного зростання. Використання державно-приватного партнерства дозволяє ефективно розподіляти фінансові ризики між сторонами, залучати приватні інвестиції для створення та обслуговування інфраструктурних об'єктів, а також підвищувати якість послуг для громадян.

Застосування таких механізмів вимагає вдосконалення нормативно-правової бази, яка забезпечила б чітке регулювання процедур співфінансування, тарифоутворення та розподілу обов'язків між державним і приватним секторами. Одним із пріоритетів є гармонізація законодавства про державно-приватне партнерство із спеціальними нормативними актами у сфері автомобільного транспорту. Важливим є створення компенсаторних механізмів для зменшення ризиків, особливо у випадках надзвичайних ситуацій.

Міжнародний досвід свідчить про високу ефективність моделей державно-приватного партнерства, зокрема таких, як DBFO та BOT, які передбачають комплексний підхід до фінансування, проєктування, будівництва та управління об'єктами інфраструктури. Ці моделі можуть стати основою для успішного впровадження механізмів співпраці у транспортній галузі України.

Попри існуючі виклики, пов'язані з фінансовими та організаційними бар'єрами, розвиток державно-приватного партнерства сприятиме залученню іноземних інвестицій, створенню нових робочих місць та підвищенню конкурентоспроможності України на міжнародному рівні. Для досягнення цих цілей необхідно забезпечити прозорість процесів, чітку координацію між державними і приватними партнерами, а також посилити інституційну спроможність органів влади, відповідальних за реалізацію таких проєктів.

3.2 Заходи державної підтримки проєктів інвестиційної діяльності з державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту

Значення державно-приватного партнерства визначається його здатністю сприяти інвестуванню за участі державних та приватних ресурсів, особливо в умовах децентралізації в Україні. Основними перешкодами є дефіцит фінансових ресурсів у місцевих бюджетах та зростання суспільних потреб у наданні інфраструктурних і соціальних послуг. Це обумовлює необхідність впровадження новітніх форм співпраці між приватним сектором та органами публічного управління.

Варто звернути увагу, що суб'єкти управління впливають на стратегічні заходи розвитку автотранспортної інфраструктури. Передумовою цьому є схвалення Національної транспортної стратегії до 2030 року (далі – Стратегія)⁸⁰, яка чітко визначає затребуваність у чіткій стратегічній транспортній політиці, відповідно до неї у запровадженні ефективного державного управління та інтегрованої зі світового досвіду високотехнологічної транспортної системи. Вагомим чинником впливу на такі зміни вважається інституціональна спроможність визначених

Міжрегіональні зіставлення показників транспортної забезпеченості аналізують рівень розвитку транспортної інфраструктури в регіонах України⁸¹. Результатом впливу різних чинників є формування перешкод для реконструкції та оновлення транспортного комплексу України. Однією з основних проблем є необхідність технічного переоснащення галузі та здійснення значних організаційних змін у всіх видах транспорту. На території країни переважна частина парків транспортних засобів застаріла та зношена, а частина об'єктів інфраструктури перебуває в аварійному стані, що потребує негайної заміни.

Відсутність зацікавленості закордонних інвесторів у розміщенні

⁸⁰ Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430 р. URL : [Про схвалення Національної тра... | від 30.05.2018 № 430-р \(rada.gov.ua\)](#)

⁸¹ Новікова А. М. Шляхи розвитку транспортно дорожнього комплексу України в освоєнні зовнішньоекономічних зв'язків. *Автошляховик України*. 2008. С. 10.

капіталу в транспортні підприємства України також є значною проблемою. Головним бар'єром для розвитку міжнародних транспортних коридорів залишається дефіцит інвестицій. Ще десятиліття тому потреба в інвестиціях для реконструкції таких коридорів оцінювалася в 100 млрд грн. Однак станом на сьогодні в Україні відсутні необхідні умови для залучення іноземних інвесторів, що значно ускладнює реалізацію пріоритетних інвестиційних проєктів.⁸²

У таблиці 3.2. запропоновано перспективи розвитку транспортної інфраструктури в Україні

Таблиця 3.2. - Перспективи розвитку транспортної інфраструктури в Україні

Перспективи розвитку	Опис	Очікувані результати
Розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів	Інтеграція транспортної системи України у міжнародні транспортні мережі.	Збільшення обсягів міжнародної торгівлі, підвищення інвестиційної привабливості регіонів.
Залучення інвестицій через державно-приватне партнерство	Створення сприятливих умов для участі приватного капіталу в транспортних проєктах.	Зменшення бюджетного навантаження, модернізація інфраструктури, залучення сучасних технологій.
Збалансований розвиток усіх видів транспорту	Рівномірний розвиток автомобільного, залізничного, водного та авіаційного транспорту.	Підвищення ефективності транспортної системи, інтеграція у єдину мережу, покращення якості послуг.
Впровадження інновацій у транспортній інфраструктурі	Використання сучасних технологій для оптимізації роботи транспорту.	Зниження експлуатаційних витрат, підвищення екологічної ефективності, збільшення пропускної здатності.
Удосконалення нормативно-правової бази	Розробка та впровадження сучасних стандартів і регламентів у сфері транспорту.	Забезпечення прозорості регулювання, підвищення інвестиційної привабливості, стимулювання інновацій.
Покращення територіальної доступності транспорту	Розвиток транспортної інфраструктури в регіонах з низьким рівнем транспортної забезпеченості.	Зменшення регіональних дисбалансів, стимулювання економічного зростання у депресивних регіонах.
Реструктуризація транспортної мережі	Оптимізація використання наявних ресурсів та модернізація застарілих об'єктів.	Підвищення ефективності транспорту, зниження витрат на обслуговування, прискорення перевезень.
Розвиток екологічного транспорту	Запровадження електротранспорту та інших	Зменшення шкідливого впливу на довкілля, покращення умов життя

⁸² Новікова А. М. Шляхи розвитку транспортно дорожнього комплексу України в освоєнні зовнішньоекономічних зв'язків. *Автошляховик України*. 2008. С. 10.

	екологічно чистих технологій.	населення, економія енергоресурсів.
Підвищення кваліфікації кадрів у транспортній сфері	Проведення навчання та підготовки кадрів для роботи з новими технологіями.	Підвищення професійного рівня працівників, зменшення аварійності, покращення якості транспортних послуг.

Джерело: складено автором

Отже, перспективи розвитку транспортної інфраструктури України мають стратегічне значення для економічного та соціального зростання країни. Аналіз ключових напрямів розвитку демонструє нагальну потребу в інтеграції української транспортної мережі у міжнародні транспортні системи, що передбачає розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів. Залучення України до глобальних транспортних потоків здатне суттєво збільшити обсяги міжнародної торгівлі, створити нові економічні можливості для регіонів і підвищити інвестиційну привабливість.

Особливе значення має залучення інвестицій через механізми державно-приватного партнерства. Цей підхід забезпечує можливість реалізації масштабних інфраструктурних проєктів за рахунок приватного капіталу, що зменшує навантаження на державний бюджет. Крім того, державно-приватне партнерство сприяє впровадженню сучасних технологій і прискорює модернізацію транспортної мережі.

Не менш важливим напрямом є збалансований розвиток усіх видів транспорту. Наразі в Україні спостерігається дисбаланс у розвитку залізничного, автомобільного, водного та авіаційного транспорту. Такий підхід потребує усунення регіональних диспропорцій і сприятиме формуванню єдиної інтегрованої транспортної системи, що позитивно вплине на ефективність перевезень та якість послуг.

Інновації у транспортній інфраструктурі також займають важливе місце у перспективних планах розвитку. Впровадження сучасних технологій, таких як цифрові системи управління, екологічно чисті види транспорту та інтелектуальні транспортні системи, сприяє підвищенню продуктивності, зниженню експлуатаційних витрат та мінімізації негативного впливу на довкілля.

Удосконалення нормативно-правової бази є критичним для забезпечення прозорого та ефективного функціонування транспортної галузі. Створення чітких регламентів та стандартів стимулюватиме інвесторів до участі в транспортних проєктах, а також підвищить ефективність регулювання транспортних відносин.

Розвиток територіальної доступності транспорту сприятиме зменшенню регіональних дисбалансів. Враховуючи різний рівень забезпеченості транспортними послугами у регіонах, важливо розвивати інфраструктуру у малозабезпечених районах. Це дозволить стимулювати економічну активність, підвищити рівень життя населення і зменшити міграційний відтік з депресивних територій.

Інтеграція у міжнародні транспортні системи створює нові можливості для України. Співпраця з Європейським Союзом та іншими міжнародними організаціями сприятиме розвитку інфраструктури, вдосконаленню стандартів перевезень та покращенню позиції України у глобальній транспортній мережі.

Реструктуризація транспортної мережі дозволяє оптимізувати використання наявних ресурсів. Модернізація застарілих об'єктів, будівництво нових та впровадження сучасних технологій забезпечать ефективну взаємодію різних видів транспорту, що сприятиме економічному зростанню країни.

Розвиток екологічного транспорту є ще одним важливим напрямом. Використання електротранспорту та інших екологічно чистих технологій дозволить знизити шкідливий вплив на довкілля, покращити екологічну ситуацію в містах і сприяти економії енергоресурсів.

Підвищення кваліфікації кадрів у транспортній сфері є необхідною умовою для ефективного функціонування транспортної галузі. Проведення навчання персоналу, орієнтованого на використання інноваційних технологій, знижує рівень аварійності, підвищує якість послуг і сприяє зростанню конкурентоспроможності галузі.

Формування механізмів державно-приватного партнерства (ДПП) у сфері автотранспорту вимагає врахування ключових чинників, що впливають на його розвиток. Приватним партнерам необхідно забезпечити можливість формування цінової політики з урахуванням ризиків, витрат та вигод під час реалізації проєктів. Концесія, як найпоширеніша форма ДПП, демонструє значний потенціал для масштабних проєктів у сфері автомобільного транспорту, особливо за умови удосконалення тендерних процедур і конкурсних механізмів.

Важливу роль у зміцненні партнерських відносин відіграє розробка інформаційних комплексів, які формують позитивну громадську думку щодо переваг ДПП. Інвестиції через концесійні договори сприяють реалізації капіталомістких, інноваційних та довгострокових проєктів, що є ключовими для модернізації автотранспортної інфраструктури.

Вдосконалення законодавчої бази та усунення суперечностей між нормативними актами є необхідними для забезпечення ефективного державного управління у транспортній сфері. Актуальними залишаються питання фінансування та оновлення рухомого складу, що потребують значних коштів, недоступних у межах чинної економічної системи.

Отже, розроблення дієвих заходів для вдосконалення державно-приватного партнерства у сфері автотранспорту є стратегічним завданням державної політики, що сприятиме економічному розвитку, підвищенню якості послуг та інтеграції України у міжнародні транспортні системи.⁸³⁸⁴⁸⁵

Враховуючи вищевикладене, серед чисельних пропозицій щодо удосконалення заходів з державної підтримки проєктів інвестиційної діяльності з державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту доцільно окреслити узагальнені, які будуть ефективними у досліджуваній

⁸³ Гайдученко С., Малокова Ю. Управління інфраструктурою міст в умовах реформування публічної влади України: теоретичні аспекти. *Державне управління: теорія та практика*. 2019. 1 (64). С. 158–164.

⁸⁴ Косач І. А., Дегтярьов А. В. Розвиток державно-приватного партнерства в умовах децентралізації влади України. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2020. № 3.

⁸⁵ Косач І. А., Дегтярьов А. В. Розвиток державно-приватного партнерства в умовах децентралізації влади України. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2020. № 3.

сфері:

Узагальнені пропозиції для удосконалення державної підтримки державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту відображені у таблиці 3.3.

Таблиця 3.3 - Узагальнені пропозиції для удосконалення державної підтримки державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту

Категорія	Опис заходів	Деталізація впровадження
Фінансова підтримка	Надання пільгових позик та грантів для реалізації інвестиційних проєктів.	Виділення цільових кредитів із низькими відсотковими ставками; надання грантів для досліджень і розвитку технологій.
Технічна підтримка	Забезпечення консультаційної підтримки та доступу до інноваційних технологій.	Створення державних дослідницьких центрів, організація технічних семінарів для приватних партнерів.
Регуляторні пільги	Зменшення податкового навантаження для інвесторів у транспортну сферу.	Введення пільгового оподаткування, зниження митних зборів для імпорту обладнання, необхідного для транспортних проєктів.
Розвиток інфраструктури	Будівництво нових доріг, транспортних вузлів, електрозаправок та стоянок.	Фінансування ключових інфраструктурних проєктів, залучення інвесторів до створення логістичних хабів.
Інституційна підтримка	Удосконалення нормативно-правової бази для стимулювання ДПП у транспортній галузі.	Розробка нових законів, які регламентують порядок укладення договорів, забезпечують прозорість конкурсних процедур.
Підтримка	Підготовка кваліфікованих	Створення навчальних програм,

кадрів	фахівців у сфері транспорту.	залучення міжнародних експертів для тренінгів і стажувань.
Компенсаторні механізми	Забезпечення захисту інвестицій приватних партнерів.	Запровадження гарантій повернення вкладень, компенсація збитків у разі змін у законодавстві чи форс-мажорних обставин.

Джерело: складено автором.

Воєнний і повоєнний стан в Україні формують нові виклики для розвитку держави, які потребують адаптації інфраструктурних підходів та впровадження сучасних механізмів державно-приватного партнерства. Інвестиційна культура у цих умовах стає важливим інструментом відновлення, створюючи підґрунтя для розбудови національної інфраструктури. Удосконалення економічної політики вимагає врахування нових викликів та тенденцій, що охоплюють узгодження інтересів автотранспортних підприємств із суспільними запитами, забезпечення відповідності стандартам ЄС, а також створення прозорих механізмів залучення інвестицій до автомобільного транспорту.

Законодавча регуляція автотранспортної галузі має забезпечити прозорі процедури відбору інвесторів, сприяти підвищенню інвестиційної привабливості сектору, розвитку альтернативних видів транспорту та ефективному наданню послуг. Важливим аспектом стає вдосконалення нормативно-правової бази, що регулює державно-приватне партнерство на різних рівнях: державному, регіональному та міждержавному.

Ключовим важелем для стимулювання інвестиційної діяльності є створення єдиної публічної інституції, що відповідатиме за аналіз і координацію регуляторної політики у сфері інвестицій. Така інституція має створювати сприятливі умови для іноземних інвесторів, спрощуючи процедури ведення бізнесу та забезпечуючи ефективну інтеграцію їх капіталу в економіку України. Прогресивний підхід до інвестиційної діяльності сприятиме інноваційному розвитку, посиленню економіки та підвищенню

конкурентоспроможності країни на міжнародному рівні.

ВИСНОВКИ

Результати проведеного дослідження дають підстави зробити такі висновки:

1) З'ясовано, що державно-приватне партнерство (ДПП) є важливим механізмом для модернізації автотранспортної інфраструктури України, сприяючи залученню приватних інвестицій та оптимальному розподілу ресурсів між державою і бізнесом.

Досліджено, що ефективна реалізація проектів у сфері автотранспорту вимагає адаптації міжнародного досвіду, зокрема використання концесійних угод, які забезпечують довгострокову стабільність фінансування та підвищення якості управління інфраструктурою. Визначено, що для розширення потенціалу ДПП необхідно удосконалити нормативно-правову базу, спростити механізми залучення інвесторів та створити умови для інтеграції інноваційних підходів у транспортну галузь.

2) З'ясовано, що міжнародний досвід державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту демонструє високу ефективність у залученні інвестицій, модернізації інфраструктури та покращенні якості послуг.

Досліджено, що ключовими елементами успіху є чітке розподілення відповідальності між державою та приватним сектором, впровадження інновацій, а також прозорість процедур. Успішні приклади з США, Великої Британії, Франції, Польщі, Японії та Китаю підтверджують, що різні моделі партнерства можуть адаптуватися до конкретних умов і потреб країни.

Визначено, що для України пріоритетом має стати створення сприятливого законодавчого середовища, яке б забезпечило довіру інвесторів, оптимальний розподіл ризиків та стимулювало впровадження інновацій у транспортній сфері.

3) З'ясовано, що державно-приватне партнерство у сфері автомобільного транспорту є важливим механізмом залучення інвестицій для модернізації транспортної інфраструктури. Основою його ефективного функціонування є наявність гармонізованої нормативно-правової бази. В Україні регулювання партнерства базується на Господарському і Цивільному кодексах, а також спеціалізованих законах, зокрема «Про державно-приватне партнерство» і «Про концесію».

Досліджено, що існуюча нормативно-правова база в Україні має значні прогалини, зокрема недостатню системність, дублювання функцій між законами і корупційні ризики. Недоліки в законодавстві ускладнюють реалізацію проєктів партнерства, особливо на місцевому рівні.

Визначено, що вдосконалення нормативно-правового регулювання має включати гармонізацію законів, створення єдиного координаційного органу, механізми управління ризиками і адаптацію до міжнародних стандартів. Це дозволить забезпечити прозорість, зменшити правові колізії і створити сприятливий інвестиційний клімат для розвитку транспортної інфраструктури.

4) Аналіз довів важливість створення дієвого інституційного та інвестиційного забезпечення для реалізації механізмів державно-приватного партнерства. Основними викликами є недосконалість правового регулювання, відсутність чітко визначених інституцій, що займаються розвитком партнерства, а також обмежена залученість приватного капіталу до інвестиційних проєктів у транспортній інфраструктурі.

З'ясовано, що ефективне використання інструментів партнерства вимагає вдосконалення нормативно-правової бази, яка має чітко регламентувати функції державних і приватних сторін, зокрема у сфері будівництва та експлуатації автомобільних доріг. Важливим є адаптація економічних механізмів регулювання до умов децентралізації, що дозволить підвищити інвестиційну привабливість регіонів.

Визначено, що розширення функціональних можливостей новостворених органів, таких як Агенція з питань державно-приватного партнерства, сприятиме реалізації масштабних проєктів і покращенню умов для залучення інвестицій. Пріоритетом є впровадження інноваційних підходів, зокрема механізмів стимулювання приватного сектору через податкові та інші економічні стимули.

У контексті міжнародного досвіду підтверджено важливість використання успішних практик, які сприяють залученню довгострокових інвестицій і підвищенню якості транспортної інфраструктури. Рекомендовано інтегрувати ці практики у національну політику, враховуючи специфіку місцевих умов.

Отже, для забезпечення дієвості інституційного та інвестиційного забезпечення необхідно зосередитися на створенні гармонізованої правової бази, підвищенні інституційної спроможності органів влади та стимулюванні приватних інвестицій. Такий підхід дозволить розв'язати ключові проблеми транспортної інфраструктури України, сприятиме її модернізації та сталому розвитку.

5) Організаційно-правовий та соціально-економічний підходи до впровадження державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні є фундаментом для модернізації транспортної інфраструктури, підвищення якості послуг та стимулювання економічного розвитку. Ефективне залучення механізмів такого партнерства дозволяє вирішувати нагальні проблеми, пов'язані з обмеженим державним фінансуванням, залученням інновацій та інтеграцією приватного капіталу до розбудови інфраструктури.

Аналіз правових та фінансових механізмів свідчить, що основними перевагами державно-приватного партнерства є розподіл фінансових ризиків між державою та приватним сектором, забезпечення інноваційного підходу до проєктів, прискорення реалізації інфраструктурних ініціатив і підвищення їхньої ефективності. Проте, залишаються значні виклики, зокрема,

фрагментарність нормативно-правової бази, недостатність механізмів співфінансування, складнощі у встановленні справедливих тарифів і брак координації між державними органами.

Для подолання цих викликів необхідно вдосконалити чинне законодавство шляхом гармонізації спеціальних нормативних актів у сфері транспорту із законодавством про державно-приватне партнерство. Особливу увагу слід приділити розробці механізмів співфінансування, забезпеченню прозорості процесів і створенню компенсаторних інструментів для мінімізації ризиків.

Міжнародний досвід, зокрема використання моделей DBFO та BOT, демонструє високу ефективність державно-приватного партнерства у транспортній сфері, що може бути адаптовано для потреб України. Успішність реалізації таких проєктів залежить від створення централізованих інституцій для координації між державним та приватним секторами, залучення іноземних інвесторів та забезпечення відповідності міжнародним стандартам.

Отже, розвиток державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту має стати ключовим інструментом для модернізації інфраструктури, забезпечення стійкого економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному рівні.

б) Державно-приватне партнерство у сфері автомобільного транспорту в умовах воєнного стану є стратегічно важливим інструментом, здатним підтримати національну економіку та забезпечити сталий розвиток транспортної інфраструктури. Стан воєнних дій значно посилює виклики для реалізації таких проєктів, зокрема через руйнування інфраструктури, зростання ризиків для інвесторів, дефіцит державного фінансування та логістичні обмеження. У цих умовах роль державної підтримки в залученні приватного капіталу стає ключовою.

Недостатнє фінансування проєктів реконструкції та модернізації транспортної інфраструктури, низький рівень зацікавленості іноземних

інвесторів і відсутність компенсаторних механізмів створюють додаткові бар'єри для розвитку цієї сфери. Запровадження нових форм державної підтримки, зокрема податкових пільг для інвесторів, пільгових кредитів та грантів, сприятиме залученню приватного капіталу та створенню сприятливого інвестиційного клімату. Державні гарантії, зокрема компенсація збитків від можливих руйнувань інфраструктури, є важливим чинником зниження ризиків для приватних партнерів.

Аналіз існуючих нормативно-правових механізмів показує наявність прогалин, які ускладнюють реалізацію проєктів державно-приватного партнерства. Удосконалення законодавчої бази, гармонізація з європейськими стандартами, забезпечення прозорості конкурсних процедур та впровадження механізмів співфінансування є пріоритетними завданнями. Воєнний стан вимагає додаткової уваги до відновлення транспортної інфраструктури, що постраждала внаслідок бойових дій, та створення логістичних вузлів, які б відповідали потребам як цивільного населення, так і військових.

Міжнародний досвід доводить, що використання моделей державно-приватного партнерства, таких як DBFO та BOT, дозволяє ефективно залучати фінансові, управлінські та технологічні ресурси приватного сектора для реалізації масштабних проєктів. Умови для їхнього застосування в Україні повинні включати запровадження чітких механізмів контролю, відповідальності та підтримки з боку держави, що сприятиме довірі інвесторів та збільшенню обсягів інвестицій.

В умовах післявоєнного відновлення розвиток автомобільного транспорту та транспортної інфраструктури через механізми державно-приватного партнерства стане важливим елементом економічного зростання. Забезпечення стабільності нормативного середовища, підтримка інноваційних технологій та створення дієвих інституційних механізмів управління партнерськими проєктами дозволять Україні не лише відновити

зруйновану інфраструктуру, а й закласти основу для довгострокового сталого розвитку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Барбір І. М. Державно-приватне партнерство у сфері транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід для України. Вісн. НАДУ. Серія «Державне управління». 2020. № 3 (98). С. 49–58.
2. Безбах Н. В., Брагінський В. В. Державно-приватне партнерство в реалізації проектів транспортної інфраструктури. Економіка та держава. 2011. № 8. С. 115–118
3. Богдан І. В. Інституційні передумови розвитку публічно-приватного партнерства на регіональному та місцевому рівнях в Україні. Фінансова політика та економічне фінансування. Наукові праці НДФІ. 2014. № 3 (68). URL : Zb_NDFI 3(68).indb (npndfi.org.ua)
4. Боднар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія. Київ : НТУ. 2014. 336 с
5. Винницький Б., Лендшел М., Онищук Б., Сегварі П. К. Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном. Київ : «К.І.С.», 2008. С. 146.
6. Гайдученко С., Малюкова Ю. Управління інфраструктурою міст в умовах реформування публічної влади України: теоретичні аспекти. Державне управління: теорія та практика. 2019. 1 (64). С. 158–164.
7. Гарбариніна В. Ю., Федорчак О. В. Роль державно-приватного партнерства у відбудові транспортної інфраструктури України. Демократичне врядування. 2022. Вип. 2. С. 44–57
8. Господарський кодекс України. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (дата звернення: 01.12.2024).

9. Данилишин В. І., Стефанків О. М., Ціжма О. А. Зарубіжний досвід державно-приватного партнерства та пропозиції щодо його вдосконалення в Україні. Глобальні та національні проблеми економіки. 2016. № 11. С. 332.
10. Длугопольський О. В., Жуковська А. Ю. Державно-приватні партнерства: зарубіжний досвід і уроки для України. Актуальні проблеми економіки. 2012. № 3. С. 43–49.
11. Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном / Винницький Б., Лендъел М., Онищук Б., Сегварі П. Київ : «К.І.С.». 2008. С. 146.
12. Драгомирецька Н. М., Піроженко Н. В., Матвеєнко І. В. Державно- громадське партнерство у сфері соціального розвитку / ISBN 978-966-394-091-5. ОРІДУ НАДУ при Президентові України, 2017. С. 177.
13. Дробот І. О. Управління проектами у сфері державно-приватного партнерства в Україні. Проблеми розвитку публічного управління в Україні : Матеріали науково-практичної конференції за міжнародною участю. Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2016. С. 178.
14. Дробот І. О., Барбір І. М. Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України. Ефективність державного управління. 2019. Вип. 4 (61). Ч. 1. С. 98–109
15. За п'ять годин проїхати через двадцять одне місто: URL : http://russian.china.org.cn/archive2006/txt/200605/16/content_2237773.htm (дата звернення: 01.10.2024)
16. Запатріна І. В. Публічно-приватне партнерство в Україні: перспективи застосування для реалізації інфраструктурних проектів і надання публічних послуг. Економіка і прогнозування. 2010. № 4. С. 62–86.
17. Карпінський Б. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції. Київ : Економіка України. 2008. № 7. С. 13.

18. Килимник І. І. Господарсько-правові аспекти державно-приватного партнерства в галузі транспорту України. Форум права. 2016. № 3. С. 111–115
19. Кириченко С. О. Використання світового досвіду задля розвитку соціальної інфраструктури в регіонах України. URL : <file:///C:/Users/User/Downloads/80088-168476-1-SM.pdf>
20. Комарницька Г. О. Вітчизняний досвід державно-приватного партнерства в умовах розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності. Причорноморські економічні студії. 2019. Вип. 44. С. 43–48.
21. Косач І. А., Дегтярьов А. В. Розвиток державно-приватного партнерства в умовах децентралізації влади України. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2020. № 3.
22. Кредісов А. І., Білоус А. О. Державно-приватне партнерство: світовий досвід та його використання в Україні. Економіка України. 2016. № 2(651). С. 8.
23. Кундрик Р. С. Окремі проблеми організаційно-правового забезпечення державного управління. URL : egalactivity.com.ua
24. Лавренюк (Ігнатова) Н. Поняття транспортної інфраструктури в умовах інтеграційних процесів Україна – ЄС. Юридичний вісник. 2018. № 4. С. 82–88.
25. Масик М. З. Зарубіжний досвід реалізації ДПП – проектів. Державне управління. 2018. № 1. С. 61.
26. Міністерство інфраструктури України. URL : <https://mtu.gov.ua> (дата звернення: 15.10.2024)
27. Національний інститут стратегічних досліджень. «Щодо розвитку державно-приватного партнерства як механізму активізації інвестиційної діяльності в Україні». Аналітична записка. URL : <http://old2.niss.gov.ua/articles/816/> (дата звернення: 05.10.2024)
28. Никифорок О. І., Гусев Ю. В., Чмирьова Л. Ю. Державно-приватне партнерство: інституціональне середовище для розвитку та

модернізації інфраструктури України / ISSN 1605-7988. Економіка і прогнозування. 2018. № 3. С. 79–101.

29. Новікова А. М. Шляхи розвитку транспортно дорожнього комплексу України в освоєнні зовнішньоекономічних зв'язків. Автошляховик України. 2008. С. 10.

30. Оленцевич Н. В., Ковальова О. В. Державно-приватне партнерство у розвинених країнах світу: досвід для України. Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: В. А. Дерій (голов. ред.) та ін. Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2014. Т. 15. № 1. С. 134–143. ISSN 1993-0259.

31. Офіційний сайт центру розвитку ДПП у Великобританії. URL : <http://www.partnershipsuk.org.uk> (дата звернення: 05.10.2024)

32. Павлюк К. В. Сутність і роль державно-приватного партнерства в соціально економічному розвитку держави. Наукові праці КНТУ. Економічні науки. URL : http://www.kntu.kr.ua/doc/zb_17_ekon/stat_17/02.pdf (дата звернення: 07.10.2024)

33. Пасічник М. В. Механізми впровадження нового публічного менеджменту: досвід США. Державне управління: теорія та практика. 2009. № 1. URL : http://www.academy.gov.ua/ej/ej9/doc_pdf/Pasichnyk_MV.pdf (дата звернення: 09.10.2024)

34. Полякова О., Ліпська Т., Кучинська М. Державно-приватне партнерство як елемент механізму розвитку транспортної інфраструктури України. ISSN 2073-9982. Economics Bulletin. 2020. №2. С. 44–52.

35. Полякова О. М. Державно-приватне партнерство в Україні: проблеми становлення. Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. Киев : Техніка, 2009. № 87. С. 317–322.

36. Постніков В. Соціальне партнерство як передумова ефективної взаємодії бізнесу і органів державної влади в питаннях регулювання якості життя населення. Економіка&Держава. 2014. № 6. С. 83–86.

37. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430 р.

38. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 1 липня 2010 року № 2404-VI (із внесеними змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (дата звернення: 05.10.2024)

39. Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для надання державної підтримки з метою реалізації національних проектів на умовах співфінансування : Постанова КМУ від 3 серпня 2011 року № 847. Законодавство України (втратила чинність 09.11.2012).

40. Про інвестиційну діяльність. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text> (дата звернення: 01.12.2024).

41. Про концесію : Закон України від 3 жовтня 2019 року № 155-IX (із внесеними змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20>(дата звернення: 01.12.2024).

42. Про особливості передачі в оренду об'єктів у сферах теплопостачання, водопостачання та водовідведення, що перебувають у комунальній власності. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2624-17#Text> (дата звернення: 01.12.2024).

43. Про угоди про розподіл продукції. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1039-14#Text> (дата звернення: 01.12.2024).

44. Пухкал О. Г. Інституційний вимір державно-приватного партнерства в Україні. Інституціоналізація публічного управління в Україні в умовах євроінтеграційних та глобалізаційних викликів : Матеріали

щорічної Всеукраїнської науково-практичної конференції за міжнародною участю.

45. Українсько-японські відносини. URL: <https://japan.mfa.gov.ua/ukrayina-yaponiya/ukrayinsko-yaponski-vidnosini> (дата звернення: 01.12.2024).

46. Фалатюк О. С. Поняття та сутність адміністративно-правового механізму регулювання відносин у сфері перевезень вантажів автомобільним транспортом. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція. 2014. № 8. С. 115–118.

47. Федорчак О. В. Сучасні форми іноземних інвестицій як об'єкти державного регулювання. Ефективність державного управління. 2016. № 49. С. 171–182.

48. Цивільний кодекс України. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 01.12.2024).

49. Шилепницький П. І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика: монографія / Інститут регіональних досліджень НАН України, 2011. С. 9–11.

50. Шилепницький П. І., Петрова І. П. Особливості використання державно-приватного партнерства в освіті: закордонний досвід. Ефективна економіка. 2019. № 12. URL : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=7526>

51. Шилепницький П. І., Зибарева О. В. Державно-приватне партнерство: польський досвід. Електронний журнал «Ефективна економіка». 11.07.2019 рік. № 975. URL : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=6872>

52. Шутаєва О. О. Побірченко В. В., Грищенко М. О. Зарубіжний досвід державно-приватного партнерства і можливість його адаптації в Україні. Економіка: теорія та практика. 2015. № 1. С. 47–54. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/econom_2015_1_9

53. Японія та Китай не економлять ресурси на будівництво унікальних інженерних споруд. URL : <https://svpressa.ru/post/article/118346/>
54. Barbier I. Regulatory and legal support of public-private partnership in the field of transport infrastructure of Ukraine. Wsparcie regulacyjne i prawne partnerstwa publiczno-prywatnego w dziedzinie infrastruktury transportowej Ukrainy / A. Piędel, J. Pomiankiewicz, M. Powęska, O. Krasowski, K. Krzyżak. Nisko, 2020. Nr 6. ISBN 978-83-940224-8-8
55. Coase H. The Institutional Structure of Production. Lecture to the memory of Alfred Nobel. December 9, 1991. URL: Ronald H. Coase - Prize Lecture: The Institutional Structure of Production (nobelprize.org)
56. Gerrard M. B. What are public-private partnerships, and how do they differ from privatizations? Finance & Development. 2001. Vol. 38. № 3. P. 48–51
57. Infrastructure as a growth factor. Freedom of speech. URL : <http://www.svoboda.org/content/article/25432479.html>
58. Japan's transport: features of the innovative development strategy. URL : <https://www.sociostudies.org/>
59. OECD, Managing Oslo, «Recommendations on collection and analysis of data on innovations. Third edition». Evrostat, 2010. OECD.
60. Private Participation in Infrastructure Projects Database / The World Bank Group. URL : <http://ppi.worldbank.org/resources>
61. Public-Private Partnerships Laws \ Concession Laws. URL : <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/legislation-regulation/laws/ppp-and-concession-laws>
62. The official site of the University of Lille Nord de France. «The research tax credit in the policy mix for innovation: the French case 2013» pages 232. URL : <http://www.cairn.info/revue-journal-of-innovation-economics-2013-2-page-199.html>
63. Van Ham H., Koppenjan J. Building Public Private Partnerships: Assessing and Managing Risks in Port Development. Public Management Review. 2001. Vol. 4. No 1. P. 593–616.