

Національний університет «Львівська політехніка»  
Міністерство освіти і науки України

Кваліфікаційна наукова праця  
на правах рукопису

БАРБІР ІРИНА МИКОЛАЇВНА

УДК 35.073.537:334

**ДИСЕРТАЦІЯ**  
**РОЗВИТОК ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ**  
**АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ**

28 публічне управління та адміністрування

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

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

\_\_\_\_\_ І. Барбір

Науковий керівник: Дробот Ігор Олександрович, доктор наук з державного управління, професор.

Львів – 2023

## АНОТАЦІЯ

*Барбір І. М.* Розвиток державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 281 «Публічне управління та адміністрування». Захист відбудеться у спеціалізованій вченій раді Навчально-наукового інституту адміністрування, держаного управління та професійного розвитку Національного університету «Львівська політехніка», Львів 2023.

У вступі дисертації обґрунтовано актуальність теми дисертації, визначено мету, об'єкт, предмет, методи дослідження, розкрито наукову новизну та практичне значення досліджуваних результатів.

У першому розділі дисертації проаналізовано основні теоретико-методологічні засади державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту. Розглянуто основний механізм державно-приватного партнерства в контексті найвищої його ефективності для економіки України. Досліджено історичний досвід, законодавчі та нормативні документи найбільш успішних зарубіжних практик у залученні проєктів та механізмів державно-приватного партнерства у всіх видах транспорту та зокрема у сфері автомобільного транспорту, узагальнено вплив приватних партнерів та інвестицій глобальних корпорацій на світові тенденції щодо трансформації автомобільного транспорту у нові альтернативні, екологічні, економічно рентабельні та швидкісні види.

Систематизовано термінологічний та категоріальний апарат термінів, особливу увагу в частині поглиблення змісту приділено основним дефініціям понять та сутності державно-приватного партнерства, зокрема, його історичного впровадження у систему адміністрування у державному секторі. Проведено аналіз сутності та визначень основних понять, результатом яких виявилася відсутність єдиної позиції в їх трактуванні у різних країнах світу та

Україні зокрема. Визначено необхідність удосконалення в українському законодавстві механізмів реалізації щодо здійснення політики з метою розвитку державно-приватного партнерства, що позитивно впливатиме на функціонування управлінської системи.

У другому розділі зроблено аналіз стану нормативно-правового забезпечення на загальнодержавному та регіональному рівнях, виявлено розбіжності між законодавством у сфері державно-приватного партнерства щодо укладення концесійних договорів у сфері автомобільного транспорту, враховано, що, відповідно до чинного законодавства України, концесійні договори укладають виключно із залученням електронної торгової системи, а законодавство у сфері автомобільного транспорту передбачає проведення конкурсів на перевезення автомобільним транспортом, що обмежує залучення приватного партнера у сферу автомобільних перевезень з використанням концесійних договорів.

Досліджено механізми реалізації державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні. На основі аналізу нормативно-правового забезпечення розвитку державно-приватного партнерства у сфері автотранспорту з'ясовано недоліки щодо взаємодіяння закону у сфері державно-приватного партнерства та сфері автомобільного транспорту. Виявлено прогалини та недоліки у сфері публічної політики щодо реалізації державно-приватного партнерства, зокрема у сфері автомобільного транспорту як на загальнодержавному, так і на місцевому рівнях. Визначено необхідність структурованого інституційного забезпечення щодо реалізації державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні.

Проаналізовано стан соціально-економічного забезпечення та організаційно-правовий підхід щодо відповідності нормативно-правових актів у забезпеченні механізму державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту та його інфраструктури.

Досліджено інституційне забезпечення державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні, з'ясовано, що інституційне забезпечення державно-приватного партнерства в Україні, зокрема, у сфері автомобільного транспорту потребує внесення змін та доопрацювань щодо структурування та функціонування як на регіональному, так і на загальнодержавному рівнях. Окрім того, вивчено ініціативи, за допомогою яких створені Агенції з розвитку державно-приватного партнерства при Міністерстві інфраструктури України та Міністерстві економіки України, а також інституції, які переважно самоутворені за рахунок ініціатив місцевої влади на комунальному та регіональному рівнях.

У третьому розділі обґрунтовано перспективні форми та пріоритети розвитку механізму державно-приватного партнерства у сфері автотранспортної інфраструктури з урахуванням викликів та кращих практик світового досвіду. Запропоновано практичні рекомендації щодо розвитку фінансових, правових і економічних ресурсів формування механізму державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту та його інфраструктури в Україні.

Ґрунтовно проаналізовано організаційно-правовий підхід залучення механізму державно-приватного партнерства в автотранспортну галузь, запропоновано рекомендації щодо вдосконалення законодавства у сфері автомобільного транспорту та залучення концесійного законодавства. Визначено засоби та форми розвитку державно-приватного партнерства у сфері автотранспорту, у якості наукової новизни запропоновано створити нову інституцію публічного управління, яка аналізуватиме регуляторну політику щодо здійснення інвестиційних процесів та укладення договорів із державно-приватного партнерства, зокрема у сфері автомобільного транспорту задля належного інституціонування державно-приватного партнерства та його похідних форм.

Проаналізовано організаційно-правове забезпечення державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України і

встановлено резерви удосконалення процесу розвитку та реалізації державно-приватного партнерства в Україні, відповідно обґрунтовано розвиток державно-приватного партнерства. Удосконалено систему нормативно-правового забезпечення та встановлено основні невідповідності у співвідношенні законодавства про державно-приватне партнерство в контексті залучення електронної торгової системи, виокремлено основні щодо державно-приватного партнерства, концесійного законодавства та автомобільного транспорту нормативно-правові акти.

Уточнено який механізм державно-приватного партнерства є найефективнішим, обґрунтовано авторське бачення щодо залучення концесійних договорів як механізму державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту. Аргументовано удосконалення інституційного забезпечення механізму залучення державно-приватного партнерства і запропоновано створення при Кабінеті Міністрів України інституції як дорадчого органу, яка аналізуватиме регуляторну політику щодо здійснення інвестиційних процесів та укладення договорів з державно-приватного партнерства, зокрема у сфері автомобільного транспорту, що дасть змогу прискорити процеси залучення приватного партнера до вирішення проблем автомобільного транспорту, а отже сприятиме розвитку транспортної галузі загалом.

Відповідно до аналізу організаційно-правового забезпечення державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України, встановлено результати, які допоможуть удосконалити процеси розвитку та реалізації державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні. На цій основі, обґрунтовано механізм розвитку та реалізації державно-приватного партнерства сфери автомобільного транспорту та її інфраструктури. Показано, що найефективнішим для розвитку автомобільного транспорту механізмом розвитку державно-приватного партнерства в умовах сучасного державотворення в Україні є концесія, яка виявилася найбільш придатною для обох учасників партнерства та потребує

ґрунтового визначення в частині нормативно-правового забезпечення та внесення змін до чинного законодавства.

Встановлено, що в умовах сучасного вітчизняного державотворення рівень використання потенціалу державно-приватного партнерства для розвитку економічної та соціальної інфраструктури національної економіки є недостатнім. Зокрема цьому передує недостатньо сильне нормативно-правове забезпечення щодо залучення державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту та транспортної інфраструктури в Україні. Нормативна база досить застаріла, а прийнятий новий Закон України «Про концесію» від 3 жовтня 2019 року №155-ІХ, на жаль, не забезпечив повну відповідність закону іншим інвестиційно привабливим сферам економічного та соціального розвитку країни, зокрема сфери автомобільного транспорту та не виключив усі можливі корупційні ризики, щоб забезпечити приватного партнера бажанням до інвестування коштів у частині розвитку автомобільного транспорту та його інфраструктури в Україні.

Наукова новизна ґрунтується на вирішенні наукового завдання, яке полягає в обґрунтуванні організаційно-правового підходу залучення державно-приватного партнерства у розвиток автотранспортної галузі України. Запропоновано концептуальний підхід дослідження розвитку автотранспортної галузі України, який полягає у виокремленні серед інших чинників публічного управління механізму залучення державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту. Сформульовано наукове бачення про концесію як ефективний механізм державно-приватного партнерства з розвитку автомобільної галузі, котре базується на результатах аналізу чинного нормативно-правового забезпечення. Запропоновано виправити диспропорцію нормативно-правового забезпечення між забезпеченням: розвитку державно-приватного партнерства; концесійного законодавства; сфери автомобільного транспорту. Обґрунтовано інституційне забезпечення державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту, відповідно до якого визнано необхідність створення у системі

публічного управління нової публічної інституції як дорадчого органу при Кабінеті Міністрів України, яка аналізуватиме регуляторну політику щодо здійснення інвестиційних процесів з державно-приватного партнерства, зокрема у сфері автомобільного транспорту та пасажирських перевезень в Україні.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, сфера автомобільного транспорту, механізм державно-приватного партнерства, концесія, приватний партнер, інвестиції, публічне управління, інституція, нормативно-правове забезпечення.

## SUMMARY

Iryna Barbir «Development of public-private partnership in the field of road transport in Ukraine». – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in the specialty 281 Public Administration. The defense will be held at the specialized academic council of the Educational and Scientific Institute of Administration, State Management and Professional Development of the Lviv Polytechnic National University, Lviv 2023.

The introduction of the dissertation substantiates the relevance of the dissertation topic, defines the purpose, object, subject, research methods, and reveals the scientific novelty and practical significance of the research results in road transport. The main mechanism of public-private partnership in the context of its highest efficiency for the economy of Ukraine is considered.

The historical experience, base of the most successful foreign practices in involving projects and mechanisms of public-private partnership in the field of road transport are analyzed, the influence of private partners and investments of global corporations on world tendencies on transformation of transport into new alternative, ecological, and economical rents is generalized.

Systematized terminological and categorical apparatus of terms, special attention in terms of deepening the content is paid to the basic definitions of the concepts and essence of public-private partnership, in particular the mechanism of its history implementation in the system of administration in the public sector. The analysis of the essence and definitions of the basic concepts which resulted in lack of a uniform position in their interpretation in different countries of the world and Ukraine in particular is carried out. The need to improve in the Ukrainian legislation the implementation mechanism of policy in order to develop public-private partnership, which will positively affect the functioning of the management system.

The second section analyzes the state of regulatory and legal support at the national and regional levels, and reveals differences between the legislation in the



field of public-private partnership and road transport infrastructure. The main shortcomings are revealed and methods of their solution are offered.

The systematized terminological and categorical apparatus of terms pays special attention to the main definitions of the concepts and essence of public-private partnership, in particular the mechanisms of its historical introduction into the system of administration in the public sector. The analysis of the essence and definitions of the basic concepts which resulted in lack of a uniform position in their interpretation in different countries of the world and Ukraine in particular is carried out. The need to improve in the Ukrainian legislation the implementation mechanisms for the implementation of policy in order to develop public-private partnership, which will positively affect the functioning of the management system.

The state of financial and economic support is analyzed and accordingly the financial and legal aspect of compliance of legal acts in ensuring the appropriate level of financing or co-financing of the mechanism of public-private partnership in the field of road infrastructure is analyzed.

The institutional support of public-private partnership in the field of road transport in Ukraine is studied, it is found that the institutional support of public-private partnership in Ukraine, in particular, in the field of road transport requires some correlations and refinements in structuring and functioning at regional and national levels. The initiatives through which the Agencies for the Development of Public-Private Partnership under the Ministry of Infrastructure of Ukraine and the Ministry of Economy of Ukraine were established, as well as institutions that are mostly self-formed through local government initiatives at the communal and regional levels.

The third section substantiates the promising forms and priorities for the development of the mechanism of public-private partnership in the field of road infrastructure, taking into account the challenges of the current state of infrastructure in the road industry and best practices of world experience.

The organizational and legal approach of involving the mechanism of public-private partnership in the road transport industry is thoroughly analyzed, recommendations are offered for improving legislation in the field of road transport and involving concession legislation. The means and forms of development of public-private partnership in the field of road transport are defined, as a scientific novelty it is proposed to create a new institution of public administration, which will analyze the regulatory policy regarding the implementation of investment processes and the conclusion of public-private partnership agreements, in particular in the field of road transport for the proper institutionalization of public – private partnership and its derivative forms in the field of road transport.

The analysis of organizational and legal support of public-private partnership in the field of road transport of Ukraine is made and reserves of improvement of process of development and realization of public-private partnership in Ukraine are established, on this basis development of public-private partnership in the field of road transport infrastructure is substantiated. The system of normative-legal provision has been improved and the main inconsistencies in the ratio of the legislation on public-private partnership have been established.

The institutional support of public-private partnership in the field of road transport in Ukraine is studied, it is found that the institutional support of public-private partnership in Ukraine, in particular, in the field of road transport requires some correlations and refinements in structuring and functioning at regional and national levels. . The initiatives through which the Agencies for the Development of Public-Private Partnership under the Ministry of Infrastructure of Ukraine and the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine were established, as well as institutions that are mostly self-formed through local government initiatives at the communal and regional levels.

According to the analysis of organizational and legal provision of public-private partnership in the field of road transport of Ukraine, the results that will help to improve the processes of development and implementation of public-private partnership in the field of road transport in Ukraine have been determined. On this

basis, the mechanism of development and implementation of public-private partnership in the field of road transport infrastructure is substantiated. It is shown that the most effective mechanism for the development of road transport infrastructure in the context of modern state-building in Ukraine is a concession, which turned out to be the most suitable for both partners of the partnership and requires a thorough definition in terms of regulatory and legal support and amendments to the current legislation.

It is established that in the conditions of modern domestic state formation the level of use of PPP potential for development of economic and social infrastructure of national economy is insufficient. In particular, this is preceded by insufficient legal and regulatory support to attract public-private partnerships in the field of road transport and transport infrastructure in Ukraine. The regulatory framework is quite outdated, and the adopted new Law of Ukraine «On Concession» of October 3, 2019 №155-IX, unfortunately, did not ensure transparency of the law and did not exclude possible corruption risks to provide a private partner willing to invest in automotive development transport and development of the infrastructure sector of Ukraine.

The scientific novelty lies in the substantiation of organizational and legal approaches to involving public-private partnerships in the development of the road transport industry of Ukraine. In accordance with these approaches, a conceptual approach to the study of the development of the road transport industry of Ukraine is proposed, which consists in identifying in the public administration a mechanism for attracting public-private partnerships in the field of road transport. The scientific idea of the concession as a form of effective development of the road transport and infrastructure is formed on the basis of the analysis of the current regulatory framework, where the concession agreement defines a clear list of obligations for the private sector, long term and competitive selection of private partners and their property, with the involvement of an electronic resource that promotes the implementation of capital-intensive, long-term innovation projects. The scientific vision of the concession as an effective mechanism of public-private partnership for the development of the road transport and its infrastructure, which is based on the

results of the analysis of the current legal framework, is formulated. It is proposed to correct the disproportion of regulatory and legal provision between the provision of: development of public-private partnership; concession legislation; sphere of road transport. The institutional provision of public-private partnership in the field of road transport is substantiated, according to which the need to create a new public institution in the public administration system as an advisory body under the Cabinet of Ministers of Ukraine, which will analyze the regulatory policy regarding the implementation of investment processes and the conclusion of public-private partnership contracts, is recognized.

Keywords: public-private partnership, field of road transport, mechanism of public-private partnership, concession, private partner, investment, public administration, public institution, regulatory and legal support.

## СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

Публікації, які відображають основні наукові результати дисертації:

1. 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, А. В. Ліпенцева. Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2019. С. 98–109. (DOI: <https://doi.org/10.33990/2070-4011.61.2019.198503>). URL: [198503-Текст статті-444427-1-10-20200323 \(7\).pdf](#)

Особистий внесок: досліджено механізм державно-приватного партнерства та його форми, також у дослідженні визначено, найпоширенішою та найоптимальнішою формою з державно-приватного партнерства в Україні – є концесія.

2. 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. DOI: 10.36030/2310-2837-3(98)-2020-49-58. URL: [216700-Текст статті-489992-1-10-20201119 \(4\).pdf](#)

3. Барбір І. М. Удосконалення нормативно-правового забезпечення державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України. «Демократичне врядування». 2022. №1(29). С. 112–127. URL: <https://science.lpnu.ua/uk/dg/vsi-vypusky/vypusk-129-2022/udoskonalennya-normatyvno-pravovogo-zabezpechennya-derzhavno>

4. Barbir I. Regulatory and legal support of the process of involving Public Private Partnership in the field of socio-transport infrastructure at the local level in Ukraine // International Journal of Public Administration, Management and Economic Development (IJPAMED) ISSN 2533-4077 Czech Republic. 2021. Volume 6, Issue 1, p. 3. URL: [International Journal of Public Administration, Management and Economic Development \(fves.eu\)](#) або [https://www.fves.eu/files/IJPAMED\\_2021\\_6\\_1.pdf](https://www.fves.eu/files/IJPAMED_2021_6_1.pdf)

Публікації, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

5. Барбір І. М. Залучення державно-приватного партнерства у транспортну інфраструктуру на регіональному рівні в Україні // Міжнародні та європейські стандарти місцевого самоврядування: проблеми імплементації в Україні [Текст] : матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (20 грудня 2019 р., м. Львів) / за наук. ред. М. Микієвича, О. Сушинського, Р. Бедрія. Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2020. С. 245–249.

6. Барбір І. М. Залучення державно-приватного партнерства до місцевого економічного розвитку в умовах децентралізації влади в Україні // «Вектори розвитку публічного управління в Україні» 24 листопада 2020 рік, ЛРІДУ НАДУ при Президентові України, Львів. С. 21–23.

7. Барбір І. М. Державно-приватне партнерство як механізм взаємодії із бізнесом у сфері транспортної інфраструктури в Україні // Публічне адміністрування та управління бізнесом: матеріали II міжнародної науково-практичної конференції «Сучасна парадигма публічного управління» / за наук. ред. Стасишина А. В. Львів : ЛНУ імені Івана Франка, 12 листопада 2020 р. Львів, 2020. С. 439–444.

8. Барбір І. М. Нормативно-правове забезпечення державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України в умовах сучасних викликів // Теорія та практика публічного управління та адміністрування у XXI сторіччі: матеріали III Всеукраїнської науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти та молодих вчених за міжнародною участю / Наукове видання ЛРІДУ НАДУ при Президентові України, 25 листопада 2020 р. Київ, 2020. С. 21–23.

9. Барбір І. М. Державно-приватне партнерство як різновид публічно-приватного партнерства у розвитку публічного управління сферою інфраструктури України // Розвиток публічного управління в Україні : матеріали науково-практичної конференції за міжнародною участю / Наукове

видання Наукове видання ЛПРДУ НАДУ при Президентові України, 28 травня 2021 р. Львів–Брюховичі, 2021.

Публікації, які додатково відображають наукові результати дисертації:

10. Barbier I. M. 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

## ЗМІСТ

|   |     |
|---|-----|
| АНОТАЦІЯ.....   | 2   |
| СПИСОК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ.....  | 18  |
| ВСТУП.....  | 19  |
| РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ.....   | 26  |
| 1.1. Становлення та розвиток державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту.....   | 26  |
| 1.2. Механізм реалізації державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України.....   | 42  |
| 1.3. Світовий досвід організації державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури та автомобільного транспорту.....                  | 57  |
| Висновки до розділу 1.....  | 75  |
| Список використаних джерел до розділу 1.....  | 77  |
| РОЗДІЛ 2. ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ЩОДО РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ .....                                       | 83  |
| 2.1. Нормативно-правове забезпечення з розвитку державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту..                                     | 83  |
| 2.2. Концесійний вектор здійснення інвестиційної діяльності та залучення державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту України..... | 100 |
| 2.3. Дієвість інституційного та інвестиційного забезпечення з державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту .....                   | 109 |



|  |            |
|--|------------|
| Висновки до розділу 2.....   | 122        |
| Список використаних джерел до розділу 2.....   | 124        |
| <b>РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ З<br/>ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ТА<br/>ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО<br/>ТРАНСПОРТУ.....</b>           | <b>131</b> |
| 3.1. Організаційно-правовий та соціально-економічний підходи<br>зі залучення механізму державно-приватного партнерства у<br>сферу автомобільного транспорту..... | 131        |
| 3.2. Заходи державної підтримки проєктів інвестиційної<br>діяльності з державно-приватного партнерства у сфері<br>автомобільного транспорту.....                 | 149        |
| 3.3. Інституціонування інвестиційної діяльності з державно-<br>приватного партнерства та перспективи розвитку<br>автомобільного транспорту .....                 | 166        |
| Висновки до розділу 3.....   | 190        |
| Список використаних джерел до розділу 3.....   | 193        |
| <b>ВИСНОВКИ.....</b>   | <b>200</b> |
| <b>ДОДАТКИ.....</b>  | <b>206</b> |

## СПИСОК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ

Автотранспорт – автомобільний транспорт

ДПП – державно-приватне партнерство

ЕТС – електронна торгова система

ККД – коефіцієнт корисної дії

КМУ – Кабінет Міністрів України

НОР – неурядова організація розвитку

ООН – Організація Об'єднаних Націй

Мінфін – Міністерство фінансів України

Мінінфраструктури – Міністерство інфраструктури України

Мінеконом – Міністерство економіки України

ППП – публічно-приватне партнерство

ССPPP – China Center for Public-Private Partnerships – Китайський центр державно-приватного партнерства

LOPSI – закон, прийнятий у Франції, для проектування, будівництва, фінансування та обслуговуванні об'єктів для потреб правосуддя, правоохоронних органів, армії і Міністерства оборони

МАPPP – Mission d'Appui aux PPP, центр розвитку ДПП Франції

McKinsey Global Institute – консалтингова фірма з управління фінансами

MIRT – Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

ОЕСР – Організація з Економічного Співробітництва та Розвитку

PPP – (public private partnership), публічно-приватне партнерство

P3 – (public private partnership) публічно-приватне партнерство

PWC – Price Waterhouse Coopers

UNCITRAL – право з міжнародної торгівлі

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Формування в Україні економічно розвиненої, соціальної, правової держави набуває реальних обрисів. В умовах глобалізації інфраструктурна галузь, невід'ємною складовою якої є автомобільний транспорт, продукує вагомую частку внутрішнього валового продукту країни. Держава приділяє значну увагу розвитку вітчизняного автомобільного транспорту. Виконавчими органами влади, зокрема Верховною Радою України, Кабінетом Міністрів України прийнято перелік нормативно-правових актів, що обумовлюють функціонування, регулюють діяльність, сприяють розвитку галузі. Водночас на сьогодні стан автомобільного транспорту та його інфраструктури в Україні не за усіма техніко-економічними показниками відповідають розвитку аналогічних галузей сусідніх країн-членів ЄС, з якими налагоджене автотранспортне сполучення. З огляду на це, інфраструктурна мережа в контексті розвитку автомобільного транспорту України потребує надшвидких політичних рішень та організаційно-правових дій.

У сучасному державотворенні, що обумовлене реформуванням державно-владних відносин, одним із основних чинників пришвидшення розвитку перевезень автомобільним транспортом може стати залучення в означену галузь державно-приватного партнерства. Заінтересованість державного та приватного секторів у якісній співпраці може вивести стан перевезень автомобільним транспортом та транспортної інфраструктури на вищий рівень розвитку.

Практика господарювання свідчить про те, що залучення державно-приватного партнерства в окремих галузях економіки сприяло їх стрімкому розвитку й вирішенню органами публічного управління соціально-економічних проблем.

Теоретичну базу дисертаційного дослідження формували праці з організації, становлення і розвитку державно-приватного партнерства вітчизняних та зарубіжних дослідників. Означена тематика отримала широке

цитування у фахових виданнях різних галузей науки. Зокрема науковці В. Боделан, Н. Боднар В. Варнавський, В. Гошовська, Л. Гриценко, Ю. Гусев, Г. Комарницька, О. Кузьмін, В. Куйбіда, С. Ліндер, С. Овчаренко, О. Никифорок, Т. Пахомова, В. Постніков, О. Пухкал, Н. Піроженко, О. Радченко, В. Скуратівський, І. Запатріна, П. Ситник, Н. Саприкіна, Л. Чмирьова, І. Чукаєва, П. Шилепницький та інші досліджують державно-приватне партнерство у політичних, економічних, правових аспектах.

Проблематиці дослідження, впровадження і розвитку відносин державно-приватного партнерства присвячені праці закордонних і українських учених, серед яких необхідно відзначити роботи Б. Данилишина, І. Брайловського, Н. Бутенко, Х. Ван Хема, М. Дерябіної, М. Забаштанського, Ю. Копен'яна, Е. Кляйна, К. Магаріньоса, В. Павлюка, Е. Сава, Д. Тейсмана, В. Тищенко та інших.

Становлення державно-приватного партнерства та його функціонування у різноманітних галузях економіки дослідили такі науковці, як Б. Винницький, М. Лендъел, Б. Онишук, Петер Сервагі, Юрген Кюлінг, Давід Мендес, Джуан Міранда, Стівен Х. Ліндер, Холгер Крамер, П'єр Сардан, Клаус Фелсінгер, Раймонд Аронетіс, Фелісія Монтейро, Крістоф Теус, Тео Нотебум та інші.

Не зважаючи на суттєву теоретичну та методологічну обґрунтованість проблем і переваг державно-приватного партнерства, на сьогодні серед недостатньо досліджених залишається державно-приватне партнерство у сфері автомобільного транспорту. Беручи до уваги цю обставину, виникає потреба у комплексному дослідженні особливостей механізму впровадження державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту в умовах сучасного державотворення, що й пояснює вибір теми дисертації.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами** – «Діяльність громадських організацій національних меншин як чинник регіонального розвитку та консолідації українського суспільства» (державний реєстраційний номер 0120U101169, 2020–2021 рр.), у межах якої авторкою проаналізовано вплив громадських організацій та консолідації українського

суспільства в рамках розвитку проєктного менеджменту та інвестиційної діяльності із залученням державно-приватного партнерства у різних сферах економічного розвитку на загальнодержавному та місцевих рівнях в Україні.

**Мета і завдання.** Метою дисертаційної роботи є обґрунтування організаційно-правового підходу розвитку державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України і розроблення рекомендацій щодо його реалізації.

Задля досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі завдання:

- вивчити історичний досвід державно-приватного партнерства як системного явища, з'ясувати рівень розробленості досліджуваної теми й уточнити понятійно-термінологічний апарат за обраною темою;
- узагальнити світовий досвід залучення державно-приватного партнерства у сфері автотранспорту в контексті його адаптування в Україні;
- розглянути стан державно-приватного партнерства у сфері автотранспорту України і розкрити основні чинники його функціонування;
- проаналізувати стан організаційно-правового забезпечення державно-приватного партнерства у сфері автотранспорту України і виявити способи та напрями щодо удосконалення;
- обґрунтувати необхідність покращення інституційного забезпечення державно-приватного партнерства у сфері автотранспорту України і запропонувати шляхи його удосконалення;
- розробити рекомендації щодо впровадження результатів дослідження у практику державно-приватного партнерства у сфері автотранспорту.

**Об'єкт дослідження** – реалізація державно-приватного партнерства.

**Предметом дослідження** є розвиток державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України.

**Методи дослідження.** Задля досягнення мети та вирішення поставлених завдань у дисертаційній роботі використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів, таких як: системний метод, за допомогою якого комплексно розглянуто державну політику та співпрацю держави, приватного

партнера та громадянського суспільства; метод аналізу та синтезу використано з метою визначення рівня розробленості теми та дослідження сутності понять, дослідження міжнародного досвіду; за допомогою історичного методу досліджено історичний досвід та його вплив на сучасний стан; метод узагальнення визначено для шляхів удосконалення та розроблення інноваційних інструментів у залученні механізмів державно-приватного партнерства у транспортну інфраструктуру; метод моделювання визначено для формулювання аналізів, схем та результатів.

Інформаційною базою слугували для дослідження нормативно-правові акти, систематичні матеріали Світового банку та інших міжнародних організацій, напрями роботи Міністерства інфраструктури України, наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених з питань державно-приватного партнерства та механізму його залучення у сфері автомобільного транспорту та його інфраструктури.

**Наукова новизна одержаних результатів** визначається особистим внеском автора у вирішення актуального наукового завдання щодо удосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері державно-приватного партнерства на території України, а також удосконалення інституційної складової в публічному управлінні та адмініструванні, що полягає в обґрунтуванні організаційно-правового підходу щодо здійснення інвестиційної діяльності та залучення державно-приватного партнерства у розвиток галузі автомобільного транспорту України на загальнодержавному та місцевому рівнях, і конкретизована у таких положеннях:

*уперше:*

– запропоновано підхід до дослідження розвитку сфери автомобільного транспорту України, який полягає у виокремленні в публічному управлінні, серед інших, механізму здійснення інвестиційної діяльності та залучення державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту, що дасть змогу встановити важливість внесення змін у чинному законодавстві;

*удосконалено:*

- систему нормативно-правового регулювання з перевезень на автомобільному транспорті України та розвитку концесії з метою заключення концесійних договорів у сфері перевезень, зокрема, сформовано перелік нормативних актів які потрібно удосконалити, враховуючи те, що концесійний договір передбачає чіткий перелік зобов'язань для виконання приватним сектором та довгостроковий термін дії, а конкурсний відбір приватного партнера і майна відбувається виключно із залученням електронної торгової системи, що дасть можливість для розвитку та реалізації прозорих, капіталомістких, довгострокових інноваційних проєктів з розвитку перевезень на автомобільному транспорті України;
- інституційне забезпечення державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту, зокрема запропоновано створення нової публічної інституції як дорадчого органу при Кабінеті Міністрів України, що аналізуватиме регуляторну політику щодо здійснення інвестиційних процесів та укладення договорів з державно-приватного партнерства, що покращить інвестиційний клімат у країні, спростить процедуру входження в економічні відносини приватного партнера з державою, зокрема зовнішнього інвестора, слугуватиме гарантом реалізації масштабних проєктів у сфері автомобільного транспорту на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях публічного управління;
- організаційно-правові відносини проведення конкурсу з відбору учасників концесійного договору з реалізації державно-приватного партнерства у сфері автотранспорту, в результаті чого запропоновано підхід з мінімальними корупційними ризиками у проведенні конкурсу та визначенні переможця за допомогою електронної торгової системи щодо відбору кращого претендента на перевезення на автобусних маршрутах загального користування, такий підхід значно спростить процес залучення приватного інвестора до муніципального та державного секторів;

*набули подальшого розвитку:*

– потреба в інвестуванні через процеси застосування проєктного менеджменту, зокрема в умовах децентралізації державного управління органами влади потрібно використовувати підходи проєктного менеджменту щодо розвитку автомобільного транспорту і транспортної інфраструктури, проводити аналіз економічної доцільності, регулярно здійснювати моніторинг виконання проєктів.

**Практичне значення отриманих результатів** полягає в тому, що основні наукові положення дисертаційної роботи доведено до рівня конкретних рекомендацій і розробок, придатних для використання, зокрема, у системі удосконалення перевезень автомобільним транспортом на маршрутах загального значення.

Окремі положення дисертаційної роботи використано в практичній діяльності:

- Чернівецької обласної ради (довідка №01-12/40-947 від 14 липня 2021 р.);
- Чернівецької міської ради (довідка №22/01-17/82 від 20 липня 2021 р.);
- Тростянецької сільської ради Стрийського району Львівської області (довідка №02-21/570 від 11 квітня 2023 р.);
- ТОВ «Авто-Ріш» м. Київ (довідка №2023.02.20/02 від 20 лютого 2023 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Усі наукові результати, викладені у дисертації, одержані дисертантом самостійно. У працях, опублікованих у співавторстві (Дробот І. О., Барбір І. М. Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України, 2019), автору належить: – визначення концесії, як одного із найефективніших механізмів залучення державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України.

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення дисертаційної роботи розглянуто на міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: Всеукраїнська науково-практична конференція «Міжнародні та європейські стандарти місцевого



самоврядування: проблеми імплементації в Україні» (20 грудня 2019 р., м. Львів); Всеукраїнська науково-практична конференція «Вектори розвитку публічного управління в Україні» (24 листопада 2020 р., м. Львів); II Міжнародна науково-практична конференція «Сучасна парадигма публічного управління» (12 листопада 2020 р., м. Львів); III Всеукраїнська науково-практична конференція здобувачів вищої освіти та молодих вчених за міжнародною участю «Теорія та практика публічного управління та адміністрування у XXI сторіччі» (25 листопада 2020 р., м. Київ); Науково-практична конференція за міжнародною участю «Розвиток публічного управління в Україні» (28 травня 2021 р., Львів–Брюховичі).

Основні положення дисертації викладено у 10 наукових працях, серед яких: 5 наукових статей, з них 2 – опубліковано у міжнародних виданнях, 2 – у вітчизняних наукових фахових виданнях, 1 – в електронному фаховому виданні, а також 5 тез доповідей у матеріалах наукових комунікативних заходів.

**Структура та обсяг дисертації.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків до кожного розділу, списку використаних джерел до кожного розділу, загальних висновків, 4 додатків. Загальний обсяг дисертації складає 218 сторінок, з них 192 сторінка основного тексту. Робота містить 2 рисунки, 7 таблиць та додатки на 12 арк. Список використаних джерел налічує 168 найменувань, із них 40 іноземною мовою.

РОЗДІЛ 1

**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНО-  
ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНОГО  
ТРАНСПОРТУ**

**1.1. Становлення та розвиток державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту**

Історичний досвід із вивчення розвитку державно-приватного партнерства вказує на затребуваність держави у приватному капіталі, в результаті таких взаємин розвивався взаємовигідний діалог між державою та приватним інвестором, тобто власником капіталу, в результаті такої взаємодії утворилися нові юридичні форми відносин, результатом яких стало державно-приватне партнерство.

Державно-приватне партнерство, яке також називають ДПП, PPP, P3 або ЗР, є довгостроковою угодою про співпрацю між приватною компанією та національним або місцевим урядом. Існували домовленості про державно-приватне партнерство протягом історії, але з 1980-х років механізми впровадження державно-приватного партнерства стали значно популярнішими у всьому світі, оскільки уряди намагаються отримати певні вигоди від приватного сектору без необхідності робити повну приватизацію. У межах договору про ДПП приватні компанії виконують аспекти державної роботи.

За даними Групи Світового банку, державно-приватні партнерства зазвичай не включають підряди на будівництво або надання послуг під ключ – вони класифікуються як державні проєкти закупівель, а також як приватизація комунальних послуг, у результаті яких державний сектор відіграє обмежену роль.

Лабораторія знань ДПП свідчить наступне:

– «державно-приватне партнерство (ДПП) – це довгостроковий контракт між приватною стороною та державним утворенням на надання державного активу або послуги, відповідно до якого приватна сторона несе, як правило, переважну відповідальність за ризики та відповідне управління, а винагорода пов'язана з результатами діяльності» [35, с. 9–11].

Щодо міжнародного рівня та країн, що розвиваються, значно зросли обсяги затребування партнерських відносин між міжнародними донорами та неурядовими організаціями розвитку (НОР). Світовий банк прагнув співпрацювати з НОР як партнери, тож відбулися вдосконалення процедур Світового банку щодо партнерства з НОР [30].

Історичний розвиток, спричинений змінами світової економіки, зокрема кризовими явищами, свідчить про те, що в ринкових умовах державний сектор не спроможний забезпечити належний рівень розвитку та економічної стабільності, саме тому, поєднавши приватний та державний сектори, досягаються значні покращення у вирішенні широкого спектру питань у публічній політиці. Лабораторія знань про ДПП додає, що приватно-державне партнерство охоплює декілька різних типів контрактів – не існує стандартного, визнаного на міжнародному рівні визначення ППП. Різні юрисдикції, як і їхня власна унікальна термінологія для опису подібних проєктів.

ДПП між органами влади та приватним сектором у наданні товарів, або послуг поступово перейшло у сферу надання послуг громадськості. Сфера державної політики, в якій реалізується державно-приватне партнерство охоплює широкий спектр послуг, зокрема одними з важливих для життєдіяльності суспільства є громадський транспорт та пов'язані з ним комунікації.

Враховуючи, що ДПП досить давно зародилося, цей напрям вчені не вивчали ґрунтовно до кінця 1980-х років, згодом його почали переймати в державному управлінні розвинених країн світу та країн, що розвиваються. ДПП як форма успішного залучення інвестицій у державу набувала

політичних суперечок та наукових дискусій, особливо щодо переваг та недоліків державно-приватного партнерства порівняно з традиційними державними послугами.

У своєму найновішому сенсі партнерством можна вважати ділову або інституційну асоціацію, відповідно до якої відбувається спільна діяльність партнерств різних форм власності. Державно-приватне партнерство існує з того моменту, коли одна або кілька громадських організацій погоджуються діяти з однією або кількома приватними організаціями. Державно-приватне партнерство охоплюють партнерські відносини державного сектору, як з організаціями громадського суспільства, так і з бізнес-структурами, добровільні організації та неурядові організації.

Партнерство зі залученням приватного сектору не тотожне будь-яким простим договірним відносинам, такі відносини можуть називатися партнерськими відносинами зацікавлених сторін, проте не кваліфікуються як державно-приватне партнерство. ДПП передбачає потрібні відносини між державою, партнером з приватного сектору та представниками громадськості, саме таким способом державно-приватне партнерство є взаємовигідною угодою, скоординованою на досягнення спільної, взаємовигідної мети. Доцільно зауважити, що кількість угод або контрактів формального характеру, а іноді і неформальних, може утворити партнерство. Найбільш інституційні форми партнерства мають властивість перетворюватися на формалізовані постійні структури. Як правило, на практиці ДПП змінюються з часом, адже специфіка партнерств дає змогу розвиватися й адаптуватися до особливих обставин конкретної галузі та її роботи. В останньому політична культура і традиції мають значний вплив.

ДПП в ході подій були широко залучені та вдосконалені. У багатьох розвинених країнах (до прикладу, у США, Великобританії, Франції, Італії та Нідерландах) їх використання підпорядковане законодавству. Зокрема, у Франції концепція ДПП досить давня, із 1980-х років концепція ДПП впроваджується майже у всі сфери державної політики.

Поступово розрізняються змішані та спільні форми партнерства, тож приватний партнер витісняє державні агентства, як це згодом сталося у французькій системі аутсорсингу державних послуг. У межах спільного партнерства, така модель дещо характерніша для німецьких організацій, в яких кожен приватний партнер має певну функцію, що визначається конкретною професією, з якою пов'язаний партнер.

Бажання забезпечити рівність сторін та намагання налагодити прозорість у виконанні угод щодо винайдення ДПП і використання його у державних цілях призвело до розвитку та широкого залучення механізмів державно-приватного партнерства. ДПП знаходить затребуваність у сучасному розумінні економіко-правового механізму, який передбачає за основу стимулювання приватного інвестора на взаємовигідних засадах та природних механізмах ведення господарської діяльності з метою отримання комерційного прибутку та спільної відповідальності, що в своїй основі визначається як ДПП. «Партнерство» (partnership) – термін, який утворився в англійській мові, проте має французьке походження, слово *partenaire*, партнер, у перекладі з французької означає: «підтримуючий певну частину справи чи підприємства» (*part* – частина, частка, *tenir* – тримати, володіти).

Одну із вагомих ролей у створенні правил та реалізації процесів ДПП відіграє публічний сектор. Деякі вчені, такі як А. Веблен, Д. Белл, Д. Дьюті, М. Вебер, П. Гудмен, Т. Уорнот розглядають ДПП у контексті теоретичних засад в якості концепції бюрократії. Вчені зазначають, що партнерство між різними суспільними секторами є інституційною формою «врядування» (Governance – англ.), яка реалізується у формах «партнерства щодо публічної політики» і «багаторівневого партнерства». «Врядування» (Governance – англ.) – створення і реалізація публічної політики на засадах партнерської взаємодії державної влади, місцевого самоврядування, приватного сектору [21, с. 48] і громадського суспільства. Поняття «врядування» (Governance) відображає зміни, які позначаються на функціонуванні системи публічної влади за умов поглиблення процесів демократизації і децентралізації. Така

теорія знайшла відображення, зокрема, у широко вживаних та похідних від нього документах, які упродовж останніх років у зарубіжній літературі датуються, зокрема, в документах ООН та Ради Європи у таких поняттях: «Good Governance» (належне врядування), «Responsive Governance» (відповідальне врядування), «Democratic Governance» (демократичне врядування). Закордонні вчені та науковці станом на сьогодні під час трактування змісту поняття «Governance» зосереджують увагу на системі цінностей, політичних ракурсів та інституцій, через представництво останніх, у переважній більшості випадків економікою керує суспільство, політичними, соціально-політичними та соціальними справами в результаті секторної взаємодії. Відповідно до такої типології врядування розмежовується на три суб'єкти: публічну владу, що створює політико-правові умови, приватний сектор, генерує робочі місця й доходи, громадське суспільство, посилює політичну та соціальну взаємодію. Завдання врядування – завдяки співпраці між цими трьома секторами забезпечити розвиток, максимально орієнтований на задоволення потреб громадян. Врядування можна також розглядати у трьох взаємопов'язаних вимірах: політичний – різні процеси, завдяки яким суспільство завжди досягає консенсусу та реалізує норми, закони і політики, забезпечує права людини. Економічний – архітектура національної та міжнародної активності, включаючи процеси управління виробництвом суспільних благ і надання послуг, формування та захист природних, фінансових і людських ресурсів. Соціальний – набір норм, цінностей та поглядів і переконань, які обумовлюють рішення та скеровують поведінку [21, с. 48].

Аналіз літературних джерел дає підстави виділити етапи становлення та розвитку державно-приватного партнерства. Зокрема, В. Заворотнева-Ярошенко, підтримуючи позицію вчених, які досліджували історичний розвиток державно-приватного партнерства у світі, підсумовує, що становлення ДПП відбувалося відповідно до чотирьох етапів [8].

Перший етап має витоки з міст-держав античного світу, зародження державно-приватного партнерства простежується у своєму первинному стані та своїм призначенням дещо нагадує сучасні форми ДПП, відзначається розпадом імперій.

Другий етап пов'язаний із епохою наукових та географічних відкриттів, що припадає на середньовіччя та характеризується участю представників державної влади на формування державно-приватного партнерства, ціллю якого був контроль та отримання прибутку від здійснення договорів.

Третій етап характеризується з появою нових форм правління, що прийшли на заміну середньо-феодальним догматам побудови суспільства та суспільних відносин, виникнення конституційних монархій та новому розумінню ДПП і його форми.

Четвертий етап відбувався відповідно до глобальних змін у світі, які тісно пов'язані зі зростанням промислово-виробничих відносин на тлі капіталістичної форми побудови суспільства та суспільних відносин, а також їхньою поступовою інтеграцією та експансією у світовий порядок, як наслідок впровадження нових інноваційних технологій та передових управлінських рішень, а також нових форм виробництва та впровадження в управлінські системи, загалом цей етап триває і станом на сьогодні.

Варто зазначити, що саме четвертий етап став рушієм змін економіко-правової сфери людства, сфери активної наукової активності та пошуку найбільш ефективних організаційно-управлінських методів адміністрування суспільних відносин. Вважається, що саме на цьому етапі ідея державно-приватного партнерства отримала своє цілісне значення, або «друге народження».

Враховуючи такі обставини, варто звернути увагу, що певні спеціалісти у науковій галузі підкреслюють, той факт, що саме в XVIII столітті відбулося зародження партнерства держави і бізнесу. Як зазначає німецький науковець Ю. Кюлін, із самого початку індустріальної ери у XVIII столітті перед органами влади та інших державних структур постало питання

інфраструктурного забезпечення [15, с. 8], на шляху до якого виникало дедалі більше проблем із власними обмеженнями. Знання у сфері приватного бізнесу набували все більшого значення, оскільки вказували на залучення необхідного капіталу.

Одним із яскравих прикладів того періоду стало будівництво Південного каналу (франц. – Canal du Midi) довжина його становила 240 км, тунель з'єднав Тузлу із середземноморським містом Сет. У Тузлі Південний канал сходився з Гароннським каналом, який вів до Атлантичного океану, в результаті чого обидва канали мали назву «Канал двох морів». Ці події відбулися під час правління короля Людовіка XIV, а головною причиною будівництва транспортного коридору була торгівля зерном. У жовтні 1666 року з дозволу першого міністра Кольбера проєкт розпочався і тривав до 1681 року. Натхненником та керівником будівництва був французький інженер, підприємець, інтендант армії короля П.-П. Ріке, який за концесійною угодою профінансував спорудження третини довжини каналу [11].

Згодом така практика співпраці поширилася в багатьох європейських країнах. У другій половині XVIII століття, до прикладу, у Великій Британії збудували Оксфордський канал, довжиною 130 км, канал з'єднав місто Оксфорд і Ковентрі. Будівництво каналу велось в кілька етапів, завершилося 1 січня 1700 року та відбулося урочисте відкриття у центрі Оксфорда. Вже наступного року був укладений концесійний договір, згодом канал став важливою транспортною ланкою Англії, яку експлуатували для перевезення вугілля, каменю, сільськогосподарської продукції тощо [11].

Враховуючи такі історичні дані про розвиток перших концесійних договорів, варто зазначити, що, на думку С. Кириченко, інституціоналізація концесійної діяльності та перехід уряду до нової ролі рівноправного партнера з бізнесом складний і вимагає досить багато часу для відпрацювання конкретних механізмів регулювання. А досягнуті успіхи Великобританії, які можна вважати значущими, відбулися переважно вже у 1792 році, коли уряд Д. Мейджора оголосив про нову концепцію управління державною



власністю – «Ініціативи приватного фінансування» (Private Finance Initiative – PFI). Основний посыл її переважно полягав у тому, щоб у межах угод про партнерство передати функції з фінансування будівництва (експлуатації, реконструкції, управління і т. п.) державних об'єктів виробничої і соціальної інфраструктури приватному бізнесу. В результаті така трансформація державного управління викликала істотні зміни в інституційному середовищі державного апарату та бізнесу. В країні почала складатися нова система управління в економіці під назвою «державні цивільні контракти і концесії». Відразу після оголошення «ініціативи приватного фінансування» Державним казначейством країни була створена група з висококваліфікованих державних службовців та представників, які надавали консультації міністерствам та департаментам у питаннях комерційної діяльності [13].

Зокрема, І. Дубок відзначає, що варто акцентувати увагу на тому факті, що на американському континенті також склалися своєрідні традиції взаємодії держави і приватного сектору, одні з перших згадок про партнерство влади та приватних секторів датуються XVII століттям, коли губернатори Сполучених Штатів Америки уклали угоди з переселенцями на право користування землею, річками та будівництво водогонів, доріг тощо [7].

Частина науковців, які розглядають розвиток державно-приватного партнерства у більш пізніх часових періодах, зокрема американський науковець Стівен Х. Ліндер зазначає, що США започаткували залучення ДПП, а основним рушієм розвитку стали кінець 80-х років та впровадження федеральним урядом США інструменту ДПП для стимулювання приватних інвестицій у міську інфраструктуру [49].

Важливо проаналізувати розвиток та використання механізмів державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту. Доцільно зауважити, що саме сфера автотранспорту та впровадження концесійних договорів на автомобільні перевезення з'явилися в контексті транспортної інфраструктури та залучення приватного капіталу до їх розвитку у досить різні періоди та враховуючи різні світові підходи, також варто

зважати на те, що періодичність використання механізмів державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту хронологічно різняться у різних країнах світу та основною мірою залежить саме від розвитку сфери використання різних видів транспорту, але найбільшою мірою автомобільного.

Щодо історії розвитку пасажирського автомобільного транспорту, варто зауважити, його розвиток відбувався дещо складно та упродовж багатьох століть. Треба розглянути, що розвиток автомобільного транспорту набув своєї значущості зі створенням перших транспортних засобів.

Загалом на території сучасної Європи, зокрема на пострадянському просторі, а також на території сучасної України в історичному контексті, що формувався відповідно до використання людьми перевезень вантажів за допомогою механічного двигуна, відіграв важливу роль розвиток етапу індустрії, у процесі якого постав транспорт із наявним двигуном концептом якого була парова машина, техніка ця характеризувалася досить низькою швидкістю 3–4 км/год., у зв'язку із такими технічними характеристиками парові автомобілі не набули масштабного розповсюдження через недоліки малого коефіцієнта корисної дії, а також відсутності належних доріг для перевезень, прогрес відбувся в Англії через 50 років, для перевезень пасажирів почали використовувати парові екіпажі уже зі швидкістю 6,5 км/год., що обумовило більш швидкісний та прогресивний розвиток перевезень і транспортної індустрії. Перший бензиновий двигун зародився у Німеччині упродовж 1885–1886 років. Готліб Даймлер представив бензиновий двигун на автомобіль, від якого і починається родовід сучасних автомобілів, а як результат і перші стимули до розвитку автомобільних перевезень.

Важлива роль машинобудування простежується ще з 1830 року, з'явилася ідея створення паровоза, яку згодом було реалізовано як «паровоз для звичайних доріг», в результаті чого було запропоновано з організацією руху парових автомобілів відповідно до проекту і розбудову мережі дерев'яних доріг. Наприкінці XIX століття відбулася спроба створити

електромобілі з використанням акумуляторних батарей, що могло значно удосконалити та перетворити технологічні процеси у світі на екологічні та рентабельні зі значними показниками відповідності задля якісних належних пасажирських перевезень, проте це не отримало свого визнання, такий вид транспорту нерентабельний за офіційними версіями через велику їх масу і малу ємність. У 1886 році відбулося створення першого легкового автомобіля, 1902 року виготовлено перший автобус на 8 осіб, а 1920 року автобуси почали експлуатувати у сфері автобусних перевезень, такий розвиток у сфері автомобілебудування відбувся на територіях колишнього радянського союзу, які здебільшого впливали на розвиток пасажирських перевезень, що відіграло певну роль у розвитку автомобільного транспорту та автотранспортної інфраструктури, а як результат і майбутніх автобусних маршрутів загального користування.

Такий процес започаткує в майбутньому залучення до державного сектору і приватних інвесторів, що своєю чергою суттєво посприє належному розвитку державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту. Показовим у цьому напрямку є досвід України, оскільки одна із перших концесійних угод на території України датується 1913 роком.

Одна з перших концесій у сфері автомобільного транспорту на території сучасної України з'явилася 19 лютого 1913 року. Міська рада Станіслава надала підприємцю Сіверському – спеціальний дозвіл на утворення «з допомогою омнібусів автомобільових» першого у Станіславі автобусного маршруту «Центр–Вокзал». Як відомо із досліджень, на вулицях міста автомобілі з'явилися у перші роки ХХ століття. Занотовані спогади старожилів, де першими власниками авто були поміщик граф В. Дзедушицький, фабриканти – Ф. Ліберман та Я. Маргошес. Перша згадка про таксі в місті належить до травня 1912 року, тоді місцевому підприємцеві В. Сівінському магістрат надав концесію на відкриття двох маршрутів для легкових таксі [30], угода виявилася настільки вдалою, що В. Сівінський вирішив надавати і розширяти такі послуги і в подальшому, наступного року

вже утворилися «такси» – денна і нічна (на третину вища). Машина перевозила трьох пасажирів. Розрахунок вже тоді відбувався за таксометром, а таксі можна було замовити телефоном, номер якого легко запам'ятовувався – (1-23). Навіть до створення бензоколонки було ще далеко, проте бензин купували в аптеках. А у квітні 1914 року і рада міста придбала автомобіль. Це було вантажне авто, потужністю 40 кінських сил і вантажопідйомністю 3,6 тонни [30].

У кінці XIX століття відбулася спроба створити електромобілі з використанням акумуляторних батарей, це був дуже новий та прогресивний спосіб у розвитку видів автомобільного транспорту, що могло змінити транспортний потенціал людства в цілому, проте такі автомобілі вчергове не отримали поширення. До кінця XIX століття у світових масштабах використовували парові автомобілі, як уважалося тоді через їхню більшу перспективність, проте ще на початку XIX століття кількість автомобілів з бензиновими двигунами зростала. Під час Першої світової війни також вагому нішу щодо розвитку автотранспортної галузі відіграла необхідність автомобілів, які використовували для перевезень поранених солдатів, що значною мірою покращило виконання функціональних обов'язків представниками різних штабів та країн, оскільки інші види транспорту були не настільки доцільні та рентабельні, певною мірою безпечні для перетину необхідних територій. Враховуючи прохідність, безпечність та масштабність автомобільних перевезень, з 1920 року почали активно експлуатувати автобуси, які в були більше пристосовані для перевезень пасажирів, що неабияк посприяло розвитку саме автомобільних та автобусних перевезень порівняно з іншими видами транспорту, такими як залізничний чи авіаційний. У результаті таких подій період після Першої світової війни стає характерним для розширення автомобілебудування, починають випускатися автобуси, активізується будівництво автомобільних доріг, значною мірою удосконалюються конструкції та модифікація у сфері автомобілебудування. На територіях пострадянських країн найхарактерніші перевезення у сфері

автомобільного транспорту, це пов'язано з тим, що у 1918 році ввели централізоване керівництво з використанням автомобілів на цих теренах, а в період 1929–1940 років значно збільшено випуск автомобілів, як результат затребуваності у воєнний та поствоєнний період, унаслідок чого серійний випуск 19-місного радянського автобуса впроваджений та реалізований автомобільними заводами. У 1939 році у всіх союзних республіках організовано республіканські наркомати автомобільного транспорту, що слугувало причиною створення у трьохстах пострадянських містах з 1940 року автотранспортних утворень, які передували організації автомобільних пасажирських перевезень.

Автомобільні пасажирські перевезення почали розвиватися дуже інтенсивно після закінчення Другої світової війни, особливо у період до 1990 року. Автомобільний пасажирський транспорт займає провідне місце в обслуговуванні населення держави, розширюється та оновлюється автомобільний парк, проводиться концентрація та спеціалізація автопідприємств, зросли обсяги пасажирських перевезень. Саме такі активні індустріальні зміни започаткували активний економічний підйом щодо розвитку інфраструктури та зокрема розвитку у сфері перевезень на автомобільному транспорті. У процесі такої реформації автомобільні перевезення майже повністю належали державним структурам, транспортна інфраструктура була державною, а отже фінансувалася із державного та місцевих бюджетів, в результаті змін політичних устроїв та переходу від тоталітарної сфери правління на територіях колишнього радянського союзу до демократичних устроїв державності з'явилися запити на нові форми правління, державного устрою та форм власності.

Одним із таких запитів стала необхідність розвитку означеної сфери та укладання концесійних угод, а як результат впровадження механізмів державно-приватного партнерства з метою покращення та реалізації масштабних інфраструктурних проєктів у тих сферах, де державний бюджет не витримував навантаження щодо належного фінансування з метою

створення високих стандартів обслуговування та соціально-економічного розвитку з надання якісних соціальних послуг населенню.

Отож, доцільно зазначити, що 1960–1990-ті роки особливо відзначаються етапами інтенсивного зростання та зацікавленості до механізмів та реалізації проєктів державно-приватного партнерства в Європі і не тільки, без перебільшення в усіх країнах світу, а в результаті і масового прийняття законів про державно-приватне партнерство.

Завдяки використанню механізмів державно-приватного партнерства, що було обумовлено кризовими подіями в національній економіці та публічному управлінні відбувається нова індустріальна ера, яка швидкими темпами розбудовує інженерно-транспортну інфраструктуру, зокрема таку затребувану галузь, як автомобільні перевезення. Відповідно до цієї моделі економічних устроїв, держава виступає гарантом, організатором, регулятором і замовником проєктів державно-національного і територіального розвитку. У процесі історичних трансформацій виникають проблеми взаємодії державної власності та приватного капіталу. Регулярно знаходяться на мінімумі практики у сфері державного управління та потребують регулярного вдосконалення правової та концептуальної бази із залучення державно-приватного партнерства.

Станом на сьогоднішній час у вітчизняній та зарубіжній науковій літературі існує безліч підходів до дефініції поняття «державно-приватне партнерство чи публічно-приватне партнерство», та як результат простежується невизначеність цього поняття, наслідком якого стала недостатня уніфікованість у міжнародних документах та недосконала деталізація цих понять у національному законодавстві країн світу, зокрема і України також.

Враховуючи історичне становлення Української держави, одним із новітніх явищ суспільного життя стає державно-приватне партнерство, яке отримало найбільший запит із середини 90-х років. Загалом негативний досвід приватизації, яка відбулася на початку 90-х років минулого століття, довів, що

держава не може використовувати механізм приватизації для підвищення ефективного використання та розвитку інфраструктури. Інфраструктура традиційно була монополією держави і саме тому не могла бути передана у власність приватному партнеру. Насамперед це стосувалося соціальної інфраструктури (лікарні, школи, дитячі садки тощо), стратегічні об'єкти (авто та залізничні магістралі, автомобільний транспорт, трубопровідний транспорт, морський транспорт, залізничний транспорт, авіаційний транспорт тощо), комунальні об'єкти (водогони, теплоцентралі, місцеві дороги, тощо). Саме для утримання в належному стані та подальшого розвитку у політичних сферах стає актуальним та обговорюється ідея державно-приватного партнерства (публічно-приватного партнерства), як альтернатива приватизації та оптимальний механізм залучення державною владою приватних фінансових ресурсів, а також управлінських навичок бізнесу та навичок надання якісних послуг бізнесом для високоякісних громадських послуг населенню в інфраструктурних галузях, які не супроводжувалися втратою власності чи можливим контролем над цими процесами.

У світовому досвіді публічно-приватні партнерства (ППП, ПЗ) значно швидше та масштабніше ставали інструментом надання публічних послуг. В Україні частіше використовують термін «державно-приватне партнерство», або ДПП, на відміну від традиційних способів утримання інфраструктури, ДПП повинно передбачати чіткий розподіл, який передбачає певні відповідності у якості винагород та ризиків між державними, публічними і приватним секторами. Переважна більшість проєктів, реалізованих у межах проєктів із залученням державно-приватного партнерства, передбачають визначення ризиків, які найбільш притаманні певному проєкту, в основі яких лежить розподіл між публічним або приватним секторами, або одночасно між обома.

Простежується, що, завдяки подібному розподілу ризиків, стає можливим досягнення головної мети – партнерських проєктів, а саме надання послуг високої якості. Подібно до інших постсоціальних країн, Україна

активно намагається за допомогою державно-приватних партнерств значно покращити потреби громадського суспільства у надання їм належних соціальних послуг. На сьогодні транспортна інфраструктура, що існує, переважно перебуває у незадовільному стані, або ж перевищила в рази максимальні терміни експлуатації – це питання особливо критично стоїть у автомобільному, залізничному, трубопровідному та водному транспорті як на загальнодержавному рівні, так і на регіональному. Саме тому не може функціонувати на рівні, необхідному для забезпечення конкурентоспроможності серед розвинених країн.

Якщо розглядати ДПП у контексті українського становлення на ринку, то такі відносини для України досить молоді. Спеціально-правове регулювання ДПП в Україні бере початок 30 жовтня 2010 року, з набуттям чинності Закону України від 01.07.2010 року «Про державно-приватне партнерство» (далі – Закон). Варто врахувати також певні види договірної форми партнерства: концесія, угода, контракт, які застосовуються протягом тривалого часу, керуючись належним нормативно-правовим регулюванням. Сучасний період розвитку суспільства характеризується різким збільшенням соціальних та економічних проблем, які сприяють посиленню ролі громадськості в пошуку компенсаторів та шляхів його вирішення. В результаті такого пошуку народжуються нові моделі та вдосконалюються механізми залучення державно-приватного партнерства у сфері соціальної інфраструктури та зокрема інфраструктури у сфері автомобільного транспорту.

Організація, становлення та розвиток державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту відіграли надважливу роль у ході технічного, соціального, економічного та індустріального прориву усього людства. Державно-приватне партнерство як важіль до розвитку у багатьох галузях особливо важливу роль відіграло у становленні та прогресі усіх перелічених сфер щодо вдосконалення транспортної інфраструктури та її видів, не винятком став і автомобільний транспорт, який утворився історично



раніше інших видів транспорту та зайняв одну із найважливіших ніш у суспільній ланці та розвитку державотворчих процесів.

Тенденція до індустріального прориву спонукала всі розвинуті країни світу шукати механізми впливу на державне становлення в економічних та соціальних галузях, саме завдяки таким змінам механізм державно-приватного партнерства став затребуваним та важливим для полегшення навантажень на державні бюджети, а також форми державно-приватного партнерства дали можливість значно покращити рівень розвиненості, економічної стабільності та якісного надання послуг, одним із найперших у таких послугах після розбудови автомобільних доріг став автомобільний транспорт.

Загальна світова тенденція полягає у пошуку найефективніших шляхів забезпечення держави належними соціально-якісними послугами та надважливістю спрощення і розвантаження державних бюджетів шляхом залучення приватного сектору до творення економічно-стабільної співдружності та солідарності у розвитку держав та їх економік.

Беззаперечно важливою ланкою був і залишається розвиток автомобільного транспорту, оскільки відповідно до забезпечення та належного функціонування автомобільної галузі відбувається активне становлення чи у протилежному випадку занепад соціально-економічних послуг та економічної привабливості країни.

Шляхом організації, впровадження та удосконалення форм державно-приватного партнерства і становлення належного рівня інституцій, які забезпечуватимуть функціонування та розвиток його форм, видається можливим належний рівень розвиненості автотранспортної інфраструктури в Україні. Такий шлях забезпечить підвищення якості наданих соціальних послуг, спростить фінансування та розвантажить бюджети усіх рівнів, створить здорову конкуренцію на ринках, залучить нові види автомобільного транспорту та зацікавить іноземних інвесторів щодо інвестування в Україну та її економіку.

На тлі позитивних змін та економічного приросту, спостерігатиметься значне покращення рівня життя населення, що своєю чергою стимулюватиме розвиток та належне становище української державності на світовій арені, особливо у напрямку входження до країн європейської співдружності та економічних союзів із цими країнами.

Відповідно враховуючи покращення економічного становища, український ринок матиме можливість стати конкурентоспроможним на міжнародній арені, а також привабливішим для іноземного інвестора, що слугуватиме поштовхом до розвитку усіх сфер діяльності та життєдіяльності країни.

## **1.2. Механізм реалізації державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України**

Задля покращення механізму реалізації державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України, необхідно проаналізувати та врахувати відповідний досвід розвинених країн світу, завдяки проведеним аналогіям та враховуючи сучасний стан і попередні історичні обставини, встановлюється чітке бачення щодо необхідності та важливості впровадження механізму державно-приватного партнерства у сферу автотранспортної інфраструктури в Україні.

Поняття «Public Private Partnership» у вітчизняній літературі часто перекладають як «державно-приватне партнерство», «приватно-державне партнерство», «публічно-приватне партнерство». Найближчим до відображення змісту концепції є поняття «публічно-приватне партнерство», до того ж воно найточніше відтворює і сутність відносин, оскільки як публічні партнери у зарубіжній практиці часто виступають не лише органи державної влади, а й органи місцевого самоврядування, потужні громадські організації та благодійні фонди. Проте у працях українських науковців найчастіше

використовується поняття «державно-приватне партнерство» як таке, що більш однозначно сприймають наші вчені та громадськість [20, с. 79–101].

Їхня роль полягає у тому, щоб забезпечити відповідну віддачу від взаємодії державних інституцій чи інших публічних інституцій та приватного сектору задля вирішення суспільно-значущих завдань, зазвичай ідеться про середньостроковий або довгостроковий період. Враховуючи сучасний етап розвитку виробничих відносин та партнерства, виявляється, що актуальним інструментом в умовах затребуваності подолання відстані між потребою у розвитку промисловості та її модернізації, а також створенні нової інфраструктури, зокрема, реальними інвестиціями в них, враховуючи брак бюджетних фінансових ресурсів, необхідність покращення якості робіт, безпеки надання послуг у відповідь на зростаючі вимоги суспільства в контексті сталого розвитку [20, с. 79–101].

Запровадження ДПП у державно-владні та виробничі відносини в Україні певною мірою обумовлено її Конституцією, яка визначає Україну як сучасну демократичну, соціальну і правову державу, а основною метою її діяльності є задоволення потреб та інтересів людини. Держава ставить собі за ціль ствердження і забезпечення прав і свобод людини, а життя, здоров'я, честь, гідність, недоторканність і безпека людини визначено найвищими соціальними цінностями. Реалізація цих соціальних цінностей відбувається в умовах дефіциту фінансових, матеріальних, виробничих, кадрових ресурсів і вимагає від держави пошуку нових інноваційних підходів у вирішенні означених завдань. Насамперед, це розвиток основних елементів базової інфраструктури, а саме: надання основних комунальних та соціальних і адміністративних послуг, доступне житло та школи, лікарні, санітарно-гігієнічні та транспортні системи, в тому числі утилізація відходів. Раніше органи публічної влади фінансували реалізацію своїх соціальних функцій переважно з бюджету, який наповнювали через механізм приватизації та оподаткування. Однак починаючи з останньої чверті минулого століття, зростання суспільного невдоволення щодо фіскальної політики, посилення

процесів глобалізації, попит на децентралізацію управління тощо [27, с. 5–7], знизили можливість урядів більшості розвинених країн здійснювати фінансування у соціальну сферу за допомогою приватизаційних механізмів.

Переконливим аргументом на користь впровадження державно-приватного партнерства у державно-владні та виробничі відносини, на думку окремих авторів, є те, що в умовах сучасного державотворення, діяльність цього інституту є одним із найбільш дієвих методів розвитку соціальної і виробничої інфраструктур.

Розвиток державно-приватного партнерства є взаємовигідним для державного та приватного сектору, бо забезпечує учасникам певні переваги особливо у контексті надання якісних послуг населенню й отриманню прибутку приватним партнером. Завдяки партнерству держави і бізнесу відбувається оптимальний розподіл повноважень контролю над співпрацею сторін щодо узгодження ролей, ризиків, винагород, стимулів для виробництва й використання гнучких підходів для отримання бажаних результатів.

Існують певні переваги у реалізації проєктів з державно-приватного партнерства, а саме, можливість зменшення бюджетних видатків; можливість скорочення строків будівництва; можливість використання управлінської експертизи приватного сектору у великих проєктах; можливість доступу до сучасних технологій; можливість залучення капіталомістких фінансових ресурсів для реалізації проєкту за допомогою посередництва бізнес-структур. Значною перевагою партнерства, особливо для приватного сектору, є можливість інвестування коштів у традиційно державні сфери капіталовкладень, на які поширювалися обмеження для приватного капіталу.

Передбачається, що партнерство між державою і приватним сектором повинно вибудовуватися на принципах прозорості; конкуренції; підзвітності; законності; зрозумілості і передбачуваності; врахування специфіки; економічної та фінансової стійкості; гнучкості; рівності; соціального залучення [4, с. 178].

Резюмуючи вищенаведене потрібно зазначити, що оскільки у більшості випадків державі не вистачає власних ресурсів, щоб повноцінно виконувати всі покладені на неї функції, а існування природної монополії й відсутність конкуренції на ринку негативно відображається на якості, вартості та своєчасності надання послуг, виникає об'єктивна необхідність у пошуку інноваційних підходів подолання цих обмежень [5].

Світова практика знає багато різних підходів щодо функціонування у тій чи іншій галузі економіки механізму партнерства між державою і приватним підприємництвом. Однак у пошуку інноваційних підходів можна опертися на наукові результати дослідника П. І. Шилепницького, який, узагальнюючи світовий досвід формування означених механізмів, згрупував їх за трьома підходами.

– Згідно з *першим* підходом, держава передає виконання певних своїх функцій підприємствам приватного сектору на основі проведення тендеру, саме цей підхід отримав у світі назву «державно-приватне партнерство» та пропонує найширший спектр видів діяльності на основі поєднання зусиль державного та приватного секторів, а також розподілу ризиків та відповідальності між ними. У такий спосіб не тільки розв'язується проблема бюджетного дефіциту за рахунок залучення коштів приватного учасника, але й підвищується ефективність та якість таких послуг унаслідок використання управлінських підходів, що застосовуються в приватному секторі. Ініціатором тут може виступати як держава, так і приватне підприємство. Окрім того, існують різні співвідношення участі державного і приватного секторів залежно від внеску кожного з учасників, розподілу відповідальності і ризиків між ними, що залежить від характеру діяльності, її масштабів, традицій такої співпраці, що існують у країні, інших чинників. В англійських країнах для позначення цього явища використовують терміни *public-private partnership* чи *private-public partnership (PPP)*. За кордоном воно отримало назву «третій шлях», позаяк вважається, що два традиційні шляхи – це ринкове виробництво та державне виробництво.

– Згідно з *другим* підходом, виконання певних соціальних функцій перебирають на себе неурядові організації, метою діяльності яких є досягнення певного соціального ефекту. Така практика дуже поширена в певних економіках світу. На думку багатьох фахівців, такі громадські інституції краще за інших розуміють проблеми тих чи інших соціальних груп і у своїй діяльності на перше місце виносять не економічну ефективність, а якість надання послуг, що допомагає їм більш якісно задовольняти ті чи інші потреби. До таких організацій насамперед можна віднести Міжнародний Червоний Хрест із відділеннями майже у всіх країнах світу, які займаються наданням безкоштовних медичних та пов'язаних із ними послуг: лікування, догляд за хворими та немічними. Також може йтися і про інші види людської діяльності: освіту, захист довкілля, культуру, інфраструктуру, однак спектр їх обмежений.

– *Третім* підходом можна вважати ситуацію, коли суб'єкти господарювання добровільно беруть на себе зобов'язання виконувати певні соціальні функції на користь суспільства за власний рахунок. Це може бути будівництво освітніх закладів, лікарень, доріг, здійснення природоохоронних заходів (у тій частині, що перевищують законодавчо встановлені нормативи), надання різноманітних соціально-значущих послуг чи виконання робіт тощо. Основним мотивом такої діяльності є створення позитивного іміджу підприємства. В цьому випадку сам суб'єкт господарювання виступає ініціатором цих заходів. Такий вид діяльності прийнято називати соціальною відповідальністю корпорацій.

Найбільшого поширення як у розвинутих економіках, так і в економіці країн, що розвиваються, отримало державно-приватне партнерство. Цілком очевидно, вважає автор, що розвиток такої співпраці є дуже актуальним для української економіки. Це, насамперед, пов'язано із незадовільним станом інфраструктури, з одного боку, та недостатніми можливостями державного бюджету для інфраструктурного відновлення, оскільки новітня розбудова відповідно до вимог сьогодення потребує інноваційних підходів, які

затребують значних фінансових ресурсів. Нагальними проблемами в цій сфері, вважає автор, також є операційна неефективність та низька якість пропонованих державою послуг. Часто це пов'язано як з відсутністю стимулу керівників таких підприємств покращувати ефективність своєї роботи, відсутністю конкурентного середовища, оскільки в багатьох випадках, як зазначалося вище, такі підприємства є природними монополіями, так і з браком інвестицій для впровадження інноваційних технологій. Вважається, що через партнерство переваги приватного сектору, а саме динамізм, доступ до фінансів, знання технологій, управлінська ефективність та підприємницький дух, комбінуються [35, с. 9–11] із соціальною відповідальністю, усвідомленням навколишнього середовища, місцевими знаннями та утворенням робочих місць у державному секторі.

До переваг щодо впровадження ДПП у виробничі та державно-владні відносини можна віднести відмінності у системі стимулювання праці, що застосовується на підприємствах державної і приватної форм власності. На державних підприємствах можуть існувати різні системи стимулювання. Деякі з них зумовлені відсутністю конкуренції та можливості банкрутства. Використання цього стимулу має певні обмеження, до прикладу, високий ступінь гарантії зайнятості та підвищення заробітної плати можуть певною мірою пояснити відмінності у поведінці осіб, які працюють на державних або приватних підприємствах.

Зважаючи на це, Організація з Економічного Співробітництва та Розвитку (ОЕСР) визначає державно-приватне партнерство як угоду між урядом та одним чи кількома приватними партнерами (які можуть включати операторів та фінансистів), згідно з якою приватні партнери постачають послуги таким способом, що цілі надання послуг урядом узгоджуються з цілями прибутку приватних партнерів [49], а ефективність узгодженості залежить від відповідної передачі ризиків до приватних партнерів.

Обґрунтування ефективного механізму реалізації ДПП для транспортної інфраструктури можливе за наявності об'єктивної інформації про діючі форми

ДПП. Існує низка класифікацій означених форм та механізмів їх дії. Відмінність між ними полягає швидше у текстовому, аніж змістовому наповненні. Загальна схема класифікації Світового Банку та світова практика класифікації виділяють основні форми ДПП, з часом вони удосконалюються та дещо трансформуються, проте виокремлюються різні форми, які слугують дієвим механізмом ДПП.

Варто зауважити, що у різних країнах світу вони по-різному ефективні, проте найбільш дієві належать до конкретних сфер із залучення та впровадження державно-приватного партнерства. Так, до прикладу, контракти та договори носять більш вузький характер, а концесійні угоди більш широкий та довготривалий характер. Також основною відмінністю між ними є повноваження на права власності приватного партнера, який претендує на право користування, винаймання чи власності.

*Таблиця 1.1*

Основні механізми розвитку державно-приватного партнерства  
в Україні

| Механізми | Характеристика  |
|-----------|---|
| Контракти | Адміністративний договір, який укладається між державою і приватною стороною та передбачає здійснення суспільно необхідних і корисних видів діяльності. Найактуальнішими у застосуванні державно-приватного партнерства вважаються контракти, які передбачають виконання робіт, надання громадських послуг, управління, надання технічної допомоги та постачання продукції з ціллю задоволення потреб держави |
|           | Орендні відносини полягають у поєднанні виконання владними структурами та приватним   |



|   |   |
|---|---|
| Оренда, традиційна форма (договір оренди) | бізнесом на певних умовах, договору, в процесі такого механізму відбувається передача державного чи муніципального майна приватному партнеру у тимчасове користування відповідно до визначеної вартості. Якщо це договір лізингу, то лізингоодержувач має переважне право викупити орендоване майно   |
| Концесія, концесійна угода                | Певна взаємовигідна форма відносин між державою і приватним партнером, основна особливість відзначається тим, що держава відповідно до партнерських відносин, будучи єдиним власником майна на предмет концесійної угоди, уповноважує приватного партнера на виконання певного визначеного довгострокового терміну, передбачені угодою функції щодо наділення концесіонера відповідними правами, необхідними для забезпечення та сталого функціонування об'єкта, який перебуватиме у договорі концесії. За користування державною, муніципальною власністю, плату вносить концесіонер відповідно до умов, передбачених у концесійній угоді. Право власності на вироблену у процесі концесії продукції передається концесіонеру, а це своєю чергою стимулює приватного партнера до зацікавленості в укладенні таких договорів. |

Джерело: узагальнення відповідно до [5].

Проте варто зазначити, що при виборі одного із зазначених механізмів ДПП потрібно проводити аналіз щодо інфраструктурних можливостей об'єктів, які плануються експлуатуватися, оскільки не всі об'єкти,

перебуваючи у державній чи муніципальній власності, можуть бути значною мірою ефективні при залученні приватного сектора.

Аналіз закордонного досвіду впровадження проєктів свідчить про те, що в кожній країні є своя найбільш пріоритетна галузь з використання ДПП. У США такою галуззю є автодороги, у Великій Британії – охорона здоров'я та освіта, в Німеччині – освіта, в Італії, Канаді та Франції – охорона здоров'я. У країнах з перехідною економікою – країни Центральної та Східної Європи (Болгарія, Чехія, Угорщина, Хорватія, Польща, Румунія, Україна) [50], такі галузі як освіта та охорона здоров'я навпаки не є пріоритетними для національних економік. Зате у цих країнах при застосуванні механізмів державно-приватного партнерства превалює будівництво, експлуатація, обслуговування автодоріг, мостів, тунелів, наземного метро, аеропортів тощо. Тож, проєкти у сфері транспортної інфраструктури займають вагомую частину у проєктах державно-приватного партнерства у країнах із перехідною економікою.

Важливо зазначити, що державно-приватне партнерство застосовується із урахуванням особливостей нормативно-правового підходу щодо окремих об'єктів та окремих видів діяльності, передбачених законодавством. Законодавство України обумовлює розвиток державно-приватного партнерства у багатьох сферах економіки, зокрема, будівництво чи експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостах, шляхових естакадах, тунелях і метрополітенах, морських та річкових портах, а також їх інфраструктури відповідно до ст. 4 Закону України «Про державно-приватне партнерство», визнано тією сферою, у якій дозволено і рекомендовано застосування державно-приватного партнерства, а основною метою є усвідомлення того, що реалізація закону значною мірою залежить від вдалого вибору механізму реалізації державно-приватного партнерства у кожній конкретній сфері економіки.

Умови, що склалися в Україні, та досвід інших країн вказують на те, що формування, становлення та розвиток механізму реалізації ДПП у

транспортній інфраструктурі потрібно здійснювати на загально визначених у світовій практиці принципах: пріоритетності інтересів держави (тобто держава виступає в якості замовника проєкту і визначає основні правила взаємодії з бізнесом); ефективного розподілу ризиків між учасниками (сторонами), тобто ризик має переважно покладатися на сторону, яка може ефективніше ним управляти; політичної підтримки держави (здійснення чіткої державної політики у вирішенні спірних питань, що виникають у процесі виконання проєктів ДПП); прозорості (суспільство має доступ до інформації щодо діяльності партнерів); паритетності (партнерський, рівноправний характер відносин між сторонами) [25, с. 83–86].

Обґрунтовуючи механізм ДПП для підвищення ефективності автотранспортної інфраструктури в Україні варто знову ж таки звернутися до аналогічного закордонного досвіду, який свідчить про те, що найбільш придатними для розвитку, означеної інфраструктури є концесії та контракти.

Саме концесії найкраще підходять для залучення позабюджетних коштів зокрема у транспортну інфраструктуру, що підтверджується вагомими аргументами. Це насамперед можливість довгострокового планування учасниками партнерських відносин своєї діяльності, що обумовлюється відповідною угодою (держава здійснює планування економічного розвитку, приватний партнер здійснює довгострокові інвестиції з високим ступенем надійності). Відповідно до концесійної угоди, приватному партнеру передається право на володіння і користування об'єктом державної власності, натомість держава залишає за собою низку важелів впливу на приватного партнера у випадку порушення ним умов Угоди. Перевага приватного партнера полягає у тому, що останній має свободу при прийнятті управлінських і проєктних рішень, а також отримує можливість інвестувати кошти у запропоновані державою проєкти, які передбачають стабільні та тривалі можливості, а також компенсаторні механізми щодо отримання стабільних доходів упродовж тривалого проміжку часу.

Іншим аргументом на користь концесії є те, що держава частково знімає з себе певні ризики щодо функціонування та введення в експлуатацію у передбачувані терміни інфраструктурні об'єкти, а також ризики щодо перевищення та неспроможності до фінансування кошторисної вартості певного проєкту будівництва, саме такі перешкоди є найбільш характерними для інфраструктурних об'єктів. Інвестор зацікавлений у наданні якісних послуг, у дотриманні термінів будівництва чи створення об'єктів транспортної інфраструктури, зокрема у сфері автомобільного транспорту, оскільки від цього залежить швидкість повернення інвестицій, що важливо для обох учасників партнерства. Передбачається, що в концесійній схемі наявні значні стимули щодо зниження фактичної вартості надання послуг унаслідок конкуренції серед учасників конкурсу.

Узагальнюючи наведене вище можна констатувати, що автомобільний транспорт, у тому числі і автотранспортна інфраструктура, безпосередньо впливає на розвиток усіх галузей національної економіки. Її сучасний стан недостатньо розвиненим і потребує нових підходів у підвищенні її ефективного розвитку в Україні. Найкращим серед відомих шляхів підвищення ефективності транспортної інфраструктури є державно-приватне партнерство, сутність якого полягає у спільних діях держави і бізнесу щодо оптимального розподілу повноважень з контролю над співпрацею сторін стосовно узгодження ролей, ризиків, винагород, стимулів й використання гнучких підходів для отримання наперед визначених результатів при виробництві товарів та наданні послуг.

Варто зауважити, що в умовах сучасного вітчизняного державотворення рівень використання потенціалу державно-приватного партнерства для розвитку соціально-економічної інфраструктури в галузі національної економіки станом на сьогодні вважається недостатнім. Саме тому автотранспортну інфраструктуру, як складову соціальної інфраструктури держави варто розвивати за допомогою трьох основних підходів щодо формування механізму ДПП [5, с. 98–109].

– Суть *першого підходу* полягає у тому, що держава передає виконання певних своїх функцій підприємствам приватного сектору на основі проведення тендеру і пропонує найширший спектр видів діяльності на основі поєднання зусиль державного та приватного секторів, а також розподілу ризиків та відповідальності між ними.

– *Другий підхід* полягає у тому, що виконання притаманних державі певних соціальних функцій перебирають на себе неурядові організації з метою досягнення певного соціального ефекту. Вважається, що такі громадські інституції у своїй діяльності на перше місце виносять не економічну ефективність, а якість надання послуг, що дає їм змогу більш якісно задовольняти суспільні потреби.

– *Третій підхід* полягає в тому, що суб'єкти господарювання добровільно беруть на себе зобов'язання виконувати певні соціальні функції на користь суспільства за власний рахунок. Основним мотивом такої діяльності є створення позитивного іміджу підприємства. В цьому випадку сам суб'єкт господарювання виступає ініціатором цих заходів (будівництво освітніх закладів, лікарень, автомобільних шляхів, залізничних шляхів, автотранспортних маршрутів та перевезень на них з метою надання соціально-значущих послуг тощо). Такий вид діяльності розглядається як соціальна відповідальність корпорацій.

Спираючись на закордонний досвід аналіз нормативно-правового забезпечення процесу формування механізму реалізації ДПП в Україні у сфері транспортної інфраструктури показує, що найефективнішим для розвитку автотранспортної інфраструктури механізмом реалізації ДПП в умовах сучасного державотворення в Україні є концесія, яка виявилася найбільш придатною для обох учасників партнерства і має низку переваг порівняно з іншими механізмами. До них належать: можливість залучення державою позабюджетних коштів; можливість довгострокового планування учасниками партнерських відносин своєї діяльності; надання приватному партнеру права на володіння і користування об'єктом державної власності; державний

контроль за виконанням партнером умов концесійної угоди; свобода приватного партнера у прийнятті управлінських і господарських рішень; можливість для приватного партнера інвестувати кошти в гарантовані державою проекти й отримувати стабільний дохід упродовж тривалого проміжку часу.

У межах здійснення механізму та різних форм із залучення державно-приватного партнерства до передбачуваних проєктів можуть укладатися різні види договорів. Спираючись на численні дослідження та обґрунтування різних форм залучення державно-приватного партнерства, доцільно зазначити, поширеною формою державно-приватного партнерства, яка використовується при реалізації масштабних проєктів, керуючись аналізом залучення державно-приватного партнерства у зарубіжному досвіді та досвіді України, вважається концесія. Проєкти ДПП, реалізовані із залученням концесійних договорів, використовуються впродовж історії та станом на сьогодні у переважній більшості країн світу. Злагоджена робота місцевих органів влади, громадських організацій, наукових закладів, приватних компаній та підприємств у реалізації проєктів ДПП сприяє довгостроковому розвитку партнерських відносин. Для України важливим критерієм є розробка комплексу інформаційних заходів щодо кращих практик із залучення ДПП чи ППП, які дозволяють громадськості дізнатися про переваги такої форми співпраці.

Варто зазначити, що головним пріоритетом концесійної форми державно-приватного партнерства вважається залучення інвестицій для вирішення інвестиційної привабливості проєктів та суспільно-економічних завдань, важливих як для державної влади, так і для органів місцевого самоврядування. Відповідно до договору концесії можна визначити чіткий перелік зобов'язань для приватного сектору, в тому числі одні з основних характерних ознак, зокрема довгостроковий термін дії, виключно конкурсна основа прийняття рішень щодо передачі комунального майна у приватне користування, а це сприяє реалізації великомасштабних та капіталомістких, з тривалими термінами окупності та, що доволі вагомо, інноваційних проєктів.

Такі чинники спричиняють належне та ефективне співробітництво, а також державно-приватну взаємодію і є основою соціально-економічного розвитку на загальному, регіональному та місцевому рівнях. Саме завдяки партнерським домовленостям державного та приватного секторів можна отримати позитивні результати для розвитку транспортної політики в цілому та автотранспортної інфраструктури зокрема в Україні.

Своєю чергою успішний міжнародний та вітчизняний досвід використання державно-приватного партнерства є свідченням того, що таке партнерство є інструментом рівноправної та взаємовигідної співпраці між державою, територіальними громадами в особі відповідних органів державної влади [1, с. 49–58], чи органів місцевого самоврядування, приватного інвестора та бізнесу, у межах якої спільні зусилля спрямовуються на реалізацію проєктів, що дають змогу вирішувати важливі для України проблеми з урегулювання виробничих відносин та підвищення темпів соціально-економічного зростання.

Необхідним кроком для належного функціонування є удосконалення організаційно-правового підходу та нормативно-правових документів у сфері автомобільного транспорту та сфері концесійного законодавства. Зокрема, прозорості та унеможливлення корупційної складової у проведенні конкурсів на визначення кращого перевізника на автобусних маршрутах загального користування відповідно до чинного законодавства, віддаючи перевагу проведенню конкурсу з визначення найкращого претендента чи приватного партнера на перевезення через електронну торгову систему відповідно до концесійного законодавства, важливим є внесення змін до законодавства у сфері автомобільного транспорту в частині конкурсної процедури серед обрання перевізників на маршрутах загального користування на всіх рівнях.

З метою забезпечення належного функціонування сфери автомобільного транспорту за допомогою приватних інвесторів, потребують змін у законодавстві в частині передбачення ризиків та забезпечення гарантій на загальнодержавному та місцевому рівні.

Отже, обираючи найефективніший шлях реалізації концесії як форми розвитку ДПП у сфері автомобільного транспорту, неможливо уникнути корупційної складової як на загальнодержавному, так і регіональному рівні в Україні [5, с. 98–109]. За умов її подолання будуть ефективними усі засоби та форми розвитку ДПП у сфері автомобільного транспорту, але за теперішніх обставин варто звернути увагу на зниження податків, зміну норм чинного законодавства, надання державних гарантій, тому що державні замовлення на товари, роботи і послуги становлять значні додаткові корупційні ризики.

Механізм реалізації державно-приватного партнерства, у якості концесії у сфері автомобільного транспорту, необхідний для подолання реальних викликів у великих інфраструктурних об'єктах у сфері автомобільного транспорту в Україні. Виклики сучасності, в контексті значного зношення транспортної інфраструктури у галузі автомобільного транспорту потребують нагального вирішення. Саме залучення концесійної форми державно-приватного партнерства має значні переваги для подолання таких викликів сьогодення, оскільки бюджети усіх рівнів не в змозі самотійно забезпечити належний рівень та необхідні обсяги для удосконалення, реформування, перехід на нові альтернативні види транспорту та переоснащення у прогресивні більш екологічні гілки автомобільного транспорту в Україні.

Враховуючи тенденцію до розвитку прогресивних країн світової спільноти та значну відстань у вдосконаленні транспортної мережі відповідно до європейських стандартів, простежується необхідність у залученні нових альтернативних видів державного адміністрування задля належного розвитку економічної складової країни. Саме такою складовою може та має виступити механізм із залучення державно-приватного партнерства у сферу економічної діяльності та прогресивності у сфері автомобільного транспорту, що беззаперечно покращить розвиток країни у напрямі транскордонного співробітництва, збільшить потенційну привабливість для українського та закордонного інвестора, змінить геополітичну, туристичну, індустриальну, наукову, технологічну, культурну складову та популярність України на



світовій арені. Залучення державно-приватного партнерства у сучасних умовах виявляється одним із найефективніших механізмів розвитку та удосконалення економічної складової у публічному адмініструванні усіх рівнів.

### **1.3. Світовий досвід організації державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури та автомобільного транспорту**

Наприкінці ХХ століття економіки розвинених країн світу зіштовхнулися з неідеальними традиційними інструментами реалізації фіскальної політики: швидкий розвиток суспільства обумовив збільшення попиту на суспільні послуги, що своєю чергою призвело до зростання рівня бюджетних видатків і, як наслідок, зростання бюджетних надходжень у зв'язку зі збільшенням обсягів і бази оподаткування [1, с. 49–58]. Але протести громадськості проти збільшення податкових платежів, зростання дефіцитів державних фінансів і зростання глобалізації змусили уряди розвинених країн активізувати свої напруження та необхідності щодо пошуку нових моделей фінансування суспільно-економічних послуг задля належного розвитку публічної інфраструктури. Враховуючи умови, що склалися, набула необхідності ідея залучення приватного капіталу на засадах партнерства. Світова практика взаємодії держави та приватного бізнесу називає цей процес Public Private Partnership (PPP), тобто державно-приватне партнерство, яке дає змогу успішно вирішити багато проблем у галузі соціальної інфраструктури, зокрема транспортної, а також у стратегічних сферах, що раніше перебували винятково у державній монополії (наприклад, військові та космічні розробки) [6, с. 332].

Варто зауважити, що досить велика кількість розвинених країн світу мають колосальний досвід щодо застосування механізмів реалізації державно-приватного партнерства, а також чітке розуміння того, що приватний і публічний сектори мають унікальні можливості, які віддають їм перевагу у

сфері надання послуг населенню [1, с. 49–58]. 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.

Враховуючи дані найбільшої світової аудиторської та консалтингової компанії Price Waterhouse Coopers (PWC) до 2025 року загальний обсяг інвестицій у інфраструктурні проєкти перевищить 78 трлн дол. США, якщо порівняти до прикладу із 2013 роком, то загальний обсяг інвестування світової економіки становив 87 трлн дол. США. PWC зазначають, що дві третини цієї суми припаде на країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Економічна ефективність може сягати 25 % від інвестування в інфраструктуру в транспорті, енергетиці, комунальному господарстві, телекомунікаціях тощо [45].

Для активного залучення недержавних інвестиційних ресурсів та глобальних інвесторів у розвиток соціальної інфраструктури активно застосовується державно-приватне партнерство, оскільки бюджетні витрати не в змозі повністю покривати зростаючі потреби активного розвитку соціальної інфраструктури. Враховуючи дані McKinsey Global Institute до 2030 року, передбачається, що обсяг необхідних інвестицій для розвитку інфраструктурної галузі у світовому масштабі досягне 57 трлн дол. США, а ця цифра перевищує вартість усіх інфраструктурних об'єктів, побудованих станом на теперішній час [13].

Враховуючи таку ситуацію у світі та наявність можливості вирішення актуальних проблем розвитку важливих економічних питань, зокрема питань у галузі транспортної інфраструктури, та проблем у сфері автомобільного

транспорту, у зарубіжній практиці вирішують за допомогою залучення державно-приватного партнерства.

Зокрема у США створюються структури для реалізації інноваційних проєктів, на цій основі територія країни поділяється на частини: територію з високотехнологічним виробництвом (Каліфорнія, Массачусетс), територію з відносно стабільною промисловістю (Нью-Йорк, Північна Кароліна, Пенсільванія) та територію з незначними природними ресурсами (Флорида, Міннесота, Техас) [38, с. 47–54].

У США найпоширенішою формою державно-приватного партнерства на будівництво є концесії на будівництво автомобільних доріг. Інноваційним підходом щодо створення державно-приватного партнерства, запропонованим методом вирішення такої проблеми у США, є спроба об'єднати інтереси та ресурси органів влади різного рівня – федерального, штатів, місцевого – для спорудження нових чи реконструкції старих автомобільних доріг. Такі проєкти реалізуються завдяки ефективному використанню земель навколо доріг, зокрема для транзиту, потреб розвитку місцевих громад, а також кварталів, що тривалий час перебували у занепаді. Також американський уряд використовує в якості заохочення до участі приватного інвестора такий пріоритет, як звільнення від сплати окремих податків [3, с. 146].

В Україні була спроба американської компанії запровадити ДПП на основі угоди про розподіл продукції щодо видобування вуглеводнів на континентальному шельфі Чорного моря. Угода була підписана 19 жовтня 2007 року між Україною та компанією «Венко Інтернешнл Лімітед» (США) про розподіл вуглеводнів, які видобуватимуться у межах Прикерченської ділянки надр континентального шельфу Чорного моря. Від укладеної на 30 років угоди Україна очікувала отримати понад 15 млрд дол. США інвестицій для геологічного вивчення та видобутку вуглеводнів, а також видобутку понад 200 млн тонн вуглеводнів. Планувалося, що реалізація проєкту забезпечить понад 200 млн грн додаткових надходжень до бюджету та створення кількох тисяч робочих місць [1, с. 49–58]. Проте реалізація цього проєкту не

розпочалась. У травні 2008 року за ініціативи Міністерства екології та природних ресурсів України було скасовано спеціальний дозвіл на користування надрами, який був наданий компанії «Венко Прикерченська ЛТД», враховуючи таку ситуацію та з огляду на обставини щодо порушення угоди, суперечку намагалися вирішити у Стокгольмському арбітражному суді, але безрезультатно, згодом, у квітні 2011 року Кабінетом Міністрів України схвалено Мирову угоду між державою Україна та компанією «Венко Прикерченська ЛТД» [19].

Доцільно наголосити, що додатковим стимулом активізації впровадження моделі державно-приватного партнерства в Україні є дефіцит основних виробничих фондів держави та обмеженість бюджету, проте його розвитку перешкоджає законодавча неузгодженість та відсутність єдиного координуючого органу між державним і приватним секторами економіки [1, с. 49–58].

Найуспішнішим вважається досвід Великої Британії щодо співпраці державного і приватного секторів, починаючи з 1990-х років у країні реалізовано близько 600 проєктів державно-приватного партнерства, на які припадає 15 % загального обсягу капітальних інвестицій усього публічного сектору [51]. Велика Британія лідирує серед країн «Великої сімки» за кількістю заключених договорів із державно-приватного партнерства, щорічно укладається близько 80 нових угод, які забезпечують 17 % економії державного бюджету [15, с. 8].

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) [23]. 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 угоди про партнерство передбачено, що приватним підприємцям потрібно передати функції стосовно фінансування будівництва, експлуатації, реконструкції та управління державними об'єктами в секторах промислової та соціальної інфраструктури, таких як транспорт, лінії зв'язку, комунальні послуги, порти, інформаційні системи, пошта та подібні сфери. Рушієм для впровадження цієї програми стало те, що державне фінансування інфраструктури скоротилося з 5 % ВВП на початку 1970-х років до 2 % ВВП на початку 1980-х років. У результаті чого утворилася так звана «інфраструктурна діра» між тим, що було закладено у бюджеті уряду, і тим, яка існувала потреба у наданні якісних послуг для громадян. Реалізація програми виявилася достатньо ефективною – за період 1992–2001 років уряд Великої Британії здійснив понад 400 партнерських проєктів на загальну суму більше 19 млрд фунтів стерлінгів, а частина державно-приватного партнерства у загальному обсязі інвестицій спільної інфраструктури зросла до 15–20 % [23]. Для України реалізація програми на кшталт «Приватної фінансової ініціативи» та досвіду Великої Британії є дуже привабливою, така модель впровадження урядом фінансових ініціатив могла б дати значний поштовх для розвитку соціальної інфраструктури, зокрема транспортної, що на цьому етапі розвитку країни та її інтеграційних процесів до вступу у Європейський Союз є конче необхідною і важливою.

У межах розглянутих організаційних форм державно-приватного партнерства існують спеціальні проєкти, що відрізняються від

вищенаведених. Зазвичай вони пов'язані з розробкою та реалізацією середньо та довгострокових програм розвитку ДПП. Такі проєкти не тільки забезпечують спільний контроль за їх реалізацією, але й надають приватному сектору гарантії стабільності намірів щодо потенційної можливості реалізації проєктів у майбутньому. Прикладом реалізації таких проєктів державно-приватного партнерства вважається досвід Нідерландів щодо впровадження та затвердження багаторічної програми у сфері транспорту та інфраструктури (назва з голландської “Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport” – MIRT), яка допомогла прискорити залучення приватного сектору до реалізації проєктів ДПП, забезпечити впевненість у реалізації програми за умови зміни політичної та економічної ситуації у країні, а також визначити у середньостроковій перспективі ризики та гарантії для держави і приватного сектору. У програмі встановлюються обсяги державних гарантій, які надаватимуться приватному сектору на період до 6-ти років, вона розробляється Міністерством транспорту та інфраструктури Нідерландів і погоджується з Міністерством фінансів на відповідних стадіях розробки [1]. Включення проєктів до цієї програми є досить деталізованим, його назва «процес MIRT» та передбачає певні етапи:

- сканування ринку (аналіз поточної ситуації, трендів, учасників тощо);
- аналіз вигод та витрат від проєкту;
- застосування компаратора ДПП (інструменту аналізу пропонованого проєкту на фоні аналогічних – від англійської “to compare” – “порівнювати”; проходження компаратора ДПП є обов'язковим для всіх проєктів, які включаються до програми MIRT вартістю понад 112,5 млн євро);
- аналіз щодо можливості включення проєкту до Інтегрованої бюджетної моделі та до програми MIRT;
- застосування державного сектору як компаратора;
- прийняття рішення про включення проєкту ДПП до програми MIRT [17, с. 61].

Такий процес є досить ефективним, завдяки йому держава отримує від приватного інвестора провідні методи управління, а також застосування ефективних та сучасних методів прийняття технічних рішень, унаслідок чого підвищується якість надання послуг, а держава частково знімає із себе відповідальність за функціонування інфраструктурних об'єктів.

Досвід Франції свідчить про те, що французькі компанії входять до переліку лідерів серед іноземних фірм, які успішно використовують у своїй діяльності механізм державно-приватного партнерства. Впроваджена французами та впродовж певного періоду підтримує свій розвиток в якості надійної та базової моделі концесії, що знаходить широке застосування у світі, – «французька модель», яка дещо відрізняється від англо-американської – комплексним характером концесії, коли концесіонеру одночасно доручається і розробка концесії і реалізація заходів, необхідних для створення або модернізації інфраструктурних об'єктів і їх експлуатації [53]. 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 створення центру розвитку ДПП Франції (Mission d'Appui aux PPP – MAPPP), який офіційно було відкрито у травні 2005 року [53]. 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 міністерством.

MAPPP визначає основні функції:

- розробка методології щодо проведення державних закупівель, а також оцінки проєктів державно-приватного партнерства;
- перевірка комплектності документів на відповідність аналізованих проєктів державно-приватного партнерства, фінансовим та юридичним якісним вимогам;
- перевірка достовірності та коректності представленого техніко-економічного обґрунтування проєктів;
- певна допомога щодо вибору приватних консультантів;
- попередньо перед остаточним затвердженням у Міністерстві фінансів, проведення комплексної оцінки проєкту [22, с. 134–143].

Центр відіграє дуже важливу функцію, розробляє методичні матеріали з метою надання консультаційної допомоги профільним міністерствам і відомствам у процесі розвитку ДПП, займається публікацією інформаційних бюлетенів та бере участь у різних конференціях та інших заходах, спрямованих на розширення сфери ДПП та обмін досвідом між учасниками [1, с. 49–58]. Проте центр немає повноважень для самостійної реалізації проєктів державно-приватного партнерства, до його функцій не належить проведення тендерів чи інших функцій, пов'язаних із процесом державних закупівель, такий підхід створює умови для прозорої системи залучення приватного



інвестора. Саме така система існування державно-приватного партнерства свідчить про активну присутність і ефективність держави у реалізованих проєктах.

Вартим уваги видається вдалий досвід, який реалізувала Республіка Польща. Польський уряд утвердив закон, яким спрощено реалізацію капіталовкладень – це закон «Про публічно-приватне партнерство» від 19 грудня 2008 року; цей закон дає змогу залучити приватних інвесторів в інфраструктурні проєкти Польщі.

Згаданий закон передбачає:

- пропозиції приватних інвесторів щодо аналізу фінансово-економічного порядку ;
- оцінку ризиків та систематизацію їх розподілу між партнерами;
- певні критерії відбору відповідного приватного партнера;
- чіткість щодо визначення прав та зобов'язань усіх сторін;
- механізм захисту та відшкодувань для інвесторів [2].

Цілі розвитку державно-приватного партнерства у Республіці Польща зафіксовані у «Стратегії відповідального розвитку», урядовому документі, метою якого є у тому числі і підтримка бізнесу та фінансових інституцій у залученні та розміщенні своїх фінансових ресурсів до нових інвестиційних проєктів, щоб просувати подальший економічний розвиток та покращувати якість публічних послуг [1, с. 49–58]. Відповідно до цього документу, державно-приватне партнерство розглядається, як один із інструментів реалізації стратегії відповідального розвитку, зокрема, в частині залучення капіталу задля розвитку, проте тільки у тому випадку, коли вигоди від використання співпраці держави та приватного бізнесу переважають традиційний підхід щодо розвитку інфраструктури загального користування [36].

Зважаючи на польський досвід у сфері залучення державно-приватного партнерства до інфраструктурної галузі, особливістю стало те, що для реалізації інвестиційних проєктів з приватним партнером чи інвестором,

органи державної влади, органи місцевого самоврядування мають перевагу у тому, що їм не обов'язково мати у власності фінансові активи, їм передбачена можливість володіти тільки земельною ділянкою під забудову, фінансування може бути здійснене з державних чи місцевих бюджетів. Також закон залишає пріоритетність для обох сторін самостійно визначити предмет угоди, оскільки він не змінює змісту угоди, лише перелічує головні елементи, які мають бути включені.

Позитивний досвід залучення державно-приватного партнерства в соціальну інфраструктуру, зокрема значною мірою у транспортну, мають також країни Азії.

Відповідно до стратегії науково-технічного розвитку Японії, пріоритети інноваційного розвитку транспорту в країні розставлені так, що першочергового значення набули автомобільний, залізничний і морський транспорт.

З відкриттям у 1964 році першої в світі надшвидкісної залізниці «Токайдо» Японія заклала хорошу основу для розвитку пасажирського залізничного транспорту. В результаті 1970 року був оприлюднений Закон про національний розвиток надшвидкісних ліній – Сінкансен, відповідно до якого загальна протяжність мережі повинна була сягнути 7 000 км. Однак, на відміну від «Сінкансен Токайдо», інші лінії «Сінкансен», що обслуговують менш заселені райони, виявилися збитковими [1, с. 49–58]. Тому будівництво нових високотехнологічних швидкісних ліній різко сповільнилося до кінця ХХ століття. Незважаючи на економічні проблеми, країна досить ефективно долає їх завдяки правильній та рівномірній взаємодії держави і приватного сектору, а також завдяки інноваційному розвитку на всій території країни.

Питання про пріоритети інноваційного розвитку особливо гостро постало в Японії в умовах глобалізації світової економіки та лібералізації національних ринків. Японія однією з перших приступила до широкомасштабної приватизації державних залізниць, як результат – японська модель приватизації виявилася досить вдалою, після десятирічного спаду в

діяльності державної корпорації «Кокутецу» знову утворилися замість неї сім найбільших залізничних компаній, які швидко вийшли на режим самоокупності. Приватизація державних залізниць посилила конкуренцію в галузі перевезень, але розвиток залізничного транспорту Японії і після приватизації залишається під контролем держави, яка регулює тарифи на перевезення, дає рекомендації, а частково і фінансує на комерційній основі нове будівництво. Таке гнучке поєднання державних і ринкових важелів регулювання галузі дає помітні позитивні результати [45].

Залізниця в Японії вважаються дуже ефективним транспортним засобом, чітко налагоджені розклади руху поїздів, які завжди прибувають вчасно. Швидкісні автотраси – одні із найефективніших та надважливих ланок транспортної системи країни та її економічної стабільності. В Японії 1,1 мільйона кілометрів доріг, і на один квадратний кілометр площі припадає майже три кілометри доріг, що приблизно вдвічі більше, ніж у Франції або Великобританії, і в чотири з половиною рази більше, ніж у Сполучених Штатах. Мережа швидкісних залізниць «Сінкансен» загальною протяжністю 1 850 км, поїзди розвивають швидкість до 300 км/год. «Сінкансен» з'єднує найбільші міста Японії від Хаката на Кюсю до Моріока на півночі Хонсю. Цей поїзд може розвивати швидкість до 270 кілометрів на годину. Щоб подолати відстань в 552,6 кілометра між станціями Токіо і Сін-Осака, йому потрібно всього лише дві з половиною години. По лініях Сінкансен, званим Токайдо і Санъе, кожен день проходить 400 міжміських поїздів, а по лініях Тохоку і Ямагата щодня виконується 159 міжміських поїздок, а лінія Дзетцу пропускає за день 217 міжміських поїздів [39].

Варто зазначити, що у зв'язку з тим, що цей вид транспорту є безперечно екологічним та таким, який порівняно із автомобільним не завдає значної шкоди навколишньому середовищу, довгостроковий план Токіо передбачає, що скорочення викидів в атмосферу парникових газів до середини цього століття в Японії має зменшитись в обсягах на половину.

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 університетів [44].

Згодом також відбулися деякі зміни щодо залучення приватних інвестицій у розвиток інфраструктури за допомогою Уряду Японії, у 2006 році було змінено нормативно-правову базу надання суспільних послуг за допомогою механізму державно-приватного партнерства. Як результат створено систему: «ринкового тестування» для переведення на ринкову основу значну частину суспільно-значущих послуг, об'єкти надання яких завжди традиційно належали до державної сфери та підпорядковувалися муніципальній владі або Урядові. В результаті активної співпраці регіональної влади з приватними організаціями і часткового фінансування Уряду та сприятливих умов для приватного партнера в якості пільгових умов довгострокової оренди та пільг на податки, проекти державно-приватного партнерства у сфері соціальної інфраструктури в Японії набули значного поширення [13].

З огляду на вищезазначене, керуючись досвідом Японії, Україна має можливість врахувати його та скористатися ефективним інструментом залучення державно-приватного партнерства у сферу транспортної інфраструктури.

Зокрема вагомим є той факт, що Україна та Японія у 2015 році підписали Угоди про сприяння та взаємний захист інвестицій, а також запровадження у 2016 році поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі між Україною та ЄС на основі Угоди про асоціацію [33], Україна стала більш привабливою для японського бізнесу в інвестиційному і торговельному сенсах.

У Китаї проєкти державно-приватного партнерства використовуються значною мірою через форму концесій та контрактів, проте простежується переважання ролі державного сектору, зокрема переважно щодо соціальної та бюджетної сфер фінансування.

У 2005 році в Пекіні було створено суспільний експертно-аналітичний відділ «Китайський центр державно-приватного партнерства» (China Center for Public-Private Partnerships) [41, р. 289–312], який займається аналітичними дослідженнями та контролем за концесійними проєктами у сфері комунальних послуг. У короткі терміни та налагодженні вигідних умов між державою, приватними партнерами та громадськістю за використанням різних форм державно-приватного партнерства отримали суттєві позитивні результати у соціальній інфраструктурі Китайської Народної Республіки. За даними Світового банку, Китаю щорічно на розвиток соціальної інфраструктури необхідно інвестувати 130 млрд дол. США, а загальний обсяг витрат держави на соціальну сферу становить 200 млрд дол. США за рік, тобто 40 % доходів державного бюджету [13]. Такі витрати спонукали владу КНР у 2004 році внести зміни до Конституції щодо націоналізації земель та дозволили використання концесії при реалізації великомасштабних проєктів розвитку інфраструктури переважно у будівництві доріг і швидкісних магістралей, мостів тощо.

Це дало можливість залучити приватні інвестиції та розпочати масштабні проєкти.

Так за концесійним проєктом була збудована нова високошвидкісна гілка швидкісної залізниці Шанхай–Пекін. Будівництвом лінії займалася компанія Beijing-Shanghai High-Speed Railway Co., Ltd. Вартість проєктних робіт склала 220,94 млрд китайських юанів (приблизно 33,29 млрд дол. США) [26]. Розрахунок річного об'єму пасажирських перевезень тільки в один бік становить 80 млн людей, щоденний пасажиропотік – 220 тис. людей, що удвічі більше показника на старій лінії. В години-пік відправка поїздів відбувається кожні 3 хвилини [9]. На лінії споруджено 244 залізничні мости та 164-

кілометровий віадук між містами Даньян та Куньшань (Даньян-Куньшанський віадук), який став найдовшим у світі [32], а також на лінії побудовано 22 тунелі загальною протяжністю 1 196 кілометрів шляху. В економному режимі швидкість поїздів становить 350 км/год., максимальна 380 км/год., середня швидкість між Пекіном і Шанхаєм – 330 км/год і дозволила скоротити час у дорозі із десяти до чотирьох годин [32].

Враховуючи високотехнологічний прогрес у сфері транспортної інфраструктури КНР та завдяки залученню державно-приватного партнерства у її реалізацію, простежуються значні темпи розвитку країни як на загальному, так і муніципальному рівнях. Яскравим прикладом є Виконавча нарада Державної ради, яка відбулася 26 червня 2016 року та затвердила «Середньострокове виконання залізничної мережі», яка передбачає створення комплексної транспортної системи, що має об'єднати дороги, навігацію та авіацію, забезпечуючи при цьому підтримку для розвитку і модернізації економіки та суспільства із артерією транспорту. Проект повинен охоплювати будівництво високошвидкісної залізничної мережі із «Вісьмома поздовжніми», захоплюючи побережжя та гілку Пекін-Шанхай, «Вісім горизонтальних» із сухопутним мостом над річкою, а також міжміські залізничні сполучення в якості доповнення. В результаті чого утвориться 1–4-годинне транспортне кільце між великими містами та містами середніми і 0,5–4-годинне транспортне кільце у міських кластерах [32].

Державно-приватне партнерство є ефективним та перспективним інструментом економічного і соціального розвитку для будь-якої країни на регіональному та місцевих рівнях [34], враховуючи таку перевагу держава має можливість налагодити контроль та зняти навантаження із державного бюджету, а під час цього співробітництва досягаються кращі техніко-економічні показники та ефективніше використовуються державні ресурси.

Україна має можливість взяти собі за мету впровадження таких стратегій розвитку із залученням приватних, зокрема, іноземних партнерів державно-приватного партнерства та рухатися до розбудови української економіки

зокрема автомобільного транспорту, як невід'ємної складової транспортної інфраструктури.

Аналізуючи та враховуючи стрімкий темп розвитку КНР, а також націленість до розвитку нових форм економіки, зокрема із залученням приватних інвестицій до високошвидкісних залізничних доріг, ця країна сприяє регіональному розвитку і співробітництву та оптимізовує ресурси задля ефективних результатів як на місцевому рівні, так і на загальнодержавному, тому такий напрям є яскравим прикладом для наслідування та залучення вищеописаних проєктів у транспортну інфраструктуру за допомогою приватних інвесторів, зокрема більшою мірою азійського регіону до розвитку транспортної інфраструктури в Україні.

Світовий досвід підтверджує, що без дієвого законодавчого врегулювання у сфері державно-приватного партнерства та створення єдиного державного органу з регулювання сферою державно-приватного партнерства в Україні неможлива повна регламентація та прозорість партнерських взаємин, а також довіра та бажання зарубіжних інвесторів залучатися до України. Україні доцільно звернути увагу на світовий досвід із впровадження та розвитку державно-приватного партнерства, зокрема на англійський, який передбачає дотримання розгляду всіх угод щодо поліпшення рівня життя населення та розподіл повноважень між державою та бізнесом; досвід Нідерландів, зокрема у прийнятті та впровадженні багаторічної програми у сфері транспорту та його інфраструктури, що дала змогу цій країні прискорити залучення приватного сектору до реалізації проєктів державно-приватного партнерства, забезпечити стабільність та пріоритетність програми за умови зміни політичної й економічної ситуації у країні, а також створити потенційну затребуваність у подальшому розвитку інвестиційної діяльності; досвід Польщі, де пріоритетами забезпечення механізму державно-приватного партнерства є органи місцевого самоврядування та використання ресурсів приватних партнерів у процесі реалізації місцевих проєктів; досвід Японії у розвитку та впровадженні високотехнологічних видів транспорту,

інноваційних проєктів, пов'язаних із такою діяльністю, а особливо фактор його екологічності, надійності та безпеки; досвід Китайської Народної Республіки, яка продемонструвала прогресивний, швидкий та ефективний розвиток нових форм економіки, використовуючи можливості із залучення приватних партнерів при цьому зберігши державний нагляд та контроль з боку держави, такий підхід дав можливість для регіонального розвитку і співробітництва здебільшого у сфері оптимізації ресурсів.

Отже, простежуємо важливість світового досвіду організації державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури, варто зауважити, що у контексті досліджуваної тематики дуже важливий досвід розвинутих країн світу. Досвід впровадження державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту та транспортної інфраструктури засвідчує позитивні результати та якісні зміни у контексті публічного управління, державного адміністрування на правах державно-приватного партнерства. Така форма публічного адміністрування на правах партнерства посприяла розвитку та удосконаленню транспортної інфраструктури, форми залучення державно-приватного партнерства в інфраструктурні об'єкти, які належать до державної та комунальної власності, спричинили розвиток галузі та високий рівень адміністрування щодо надання соціальних послуг.

У результаті такий ефективний прогрес відобразився на соціально-економічних показниках держав, які ефективно впроваджували такі форми взаємовідносин, галузь, яка переходила у співвласність та фінансування приватних інвесторів із прогнозованою рентабельністю для приватного інвестора, партнера показує значну результативність, як результат – розвиток нових сфер надання соціальних послуг, удосконалення та інновації у транспортній інфраструктурі, впровадження нових технологій, підходів та розбудова нових інфраструктурних об'єктів, які колаборуються із альтернативними видами транспорту та новими об'єктами транспортної



галузі, зокрема залізничним, автомобільним, авіаційним, морським, річковим транспортом.

Україна потребує перенесення таких практик у свою площину, зокрема досвід, який можна перебрати із кожного окремого успішного проєкту розвинутих країн світу, потенційно надважливий. Впровадження методик та практик із залучення державно-приватного партнерства із європейських країн, розширить можливості українського ринку та інвестиційної привабливості України для закордонних інвесторів, а інфраструктурний розвиток, особливо в частині транспортного сполучення та якісно наданих послуг, значно розширить привабливість українських можливостей на світових ринках. Важливо врахувати, що глобалізаційні процеси відбуваються досить швидкими темпами, тому важлива миттєва реакція державного сектору на запровадження іноземних практик та втілення і реалізацію нових проєктів, які своєю чергою дадуть можливість для розвитку іншим галузям економіки.

Враховуючи той факт, що Україна станом на сьогодні перебуває у воєнному стані, а у повоєнний період надважливу роль для збереження та розвитку економіки відіграватиме фактор залучення прямих іноземних інвестицій за різними видами економічної діяльності. Станом на сьогодні простежується беззаперечна готовність цивілізованого світу допомагати Україні, а інвестори готові вкладати кошти у різні сфери економіки, однією із найпріоритетніших могла б стати транспортна інфраструктура, яка також передбачає достатній рівень рентабельності у процесі здійснення. Державно-приватне партнерство та механізми його залучення можуть і мають стати основним завданням з використання цих механізмів для органів влади, оскільки завдяки таким підходам відновлення та розбудова України можливі у найближчих перспективах та часових рамках.

Враховавши такі обставини, варто зазначити, що Україна володіє значним потенціалом для вкладення в її економіку необхідних інвестицій, а одним із основних завдань для державотворення у нинішніх умовах є реалізувати цей потенціал та створити належні умови для швидкого функціонування

залучених коштів, це своєю чергою дасть змогу забезпечити модернізацію виробництва та розвитку галузі, сприятиме збільшенню кількості та якості робочих місць та якісному відновленню України.

## Висновки до розділу 1

У першому розділі поглиблено вивчено та проаналізовано теоретико-методологічні засади державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту та транспортної інфраструктури. Висвітлено організацію та розвиток державно-приватного партнерства у сфері автотранспорту. Розглянуто механізми реалізації державно-приватного партнерства та проаналізовано світовий досвід організації державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту та транспортної інфраструктури в цілому.

Поглиблення наукових підходів допомогло напрацювати такі висновки:

1. У систематизації термінів та узагальненні понятійно-категорійного апарату особливу увагу в частині поглиблення змісту та кореляції понять було приділено основним дефініціям із досліджуваної проблематики. Аналіз сутності та визначень основних понять засвідчив відсутність єдиної позиції в їх трактуванні у різних країнах світу та Україні зокрема, а також вказав на потребу у виокремленні й систематизації прогалин у законодавстві та здійсненні політики щодо реалізації державно-приватного партнерства, що негативно впливають на функціонування будь-якої системи. Зокрема проаналізовано історичний досвід становлення державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту та транспортної інфраструктури. Розглянуто першу концесію на території сучасної України та встановлено її позитивний вплив на подальший розвиток інфраструктури у сфері автомобільного транспорту.

2. Досліджено ефективність механізму реалізації державно-приватного партнерства для автомобільного транспорту та відповідної інфраструктури, виявлено, що існують ефективні механізми з державно-приватного партнерства у сфері автотранспортної інфраструктури України і це концесії та контракти. Проте доведено, що при виборі одного із означених механізмів державно-приватного партнерства варто розуміти, яку специфіку та який характер має інфраструктурний напрям впровадження, оскільки не всі об'єкти,

перебуваючи у державній чи муніципальній власності, можуть бути настільки ж ефективні, як і при залученні приватного сектору.

3. З'ясовано, що порівняно з міжнародним досвідом законодавство належно не відповідає критеріям, необхідним для стрімкого розвитку проєктів державно-приватного партнерства. Поширеним у світі важелем залучення приватних інвестицій до розбудови автотранспортної інфраструктури та її економіки на засадах державно-приватного партнерства працює механізм державної підтримки. Проте в українських реаліях серед основних проблемних питань державної підтримки є дефіцит коштів з бюджетів різних рівнів та зміна напрямів і пріоритетів фінансування бюджетних програм, а отже, відсутність гарантій продовження терміну реалізації бюджетних програм на строк реалізації довгострокового проєкту на засадах державно-приватного партнерства. Станом на сьогодні важливою є необхідність удосконалення підходів до залучення інвестицій та залучення приватних партнерів відповідно до міжнародних принципів, але також однією із вагомих перешкод є обмежені можливості отримання державних гарантій для реалізації довгострокових проєктів на засадах державно-приватного партнерства на місцевому рівні.

Результати дослідження за Розділом 1, опубліковані автором у науковій фаховій статті: [1], та у науковій фаховій статті у співавторстві: [5].

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ДО РОЗДІЛУ 1

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. 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>
3. 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.
4. 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.
5. 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>.
6. 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.
7. Дубок І. П. Історичний досвід державно-приватного партнерства НАДУ. URL : [http // 3.pdf \(academy.gov.ua\)](http://3.pdf(academy.gov.ua))
8. Заворотнева-Ярошенко В. А. До питання становлення та розвитку державно-приватного партнерства. *Правова держава*. 2018. № 31. URL : <http://143454-Текст статті-314527-1-10 20181031.pdf>

9. За п'ять годин проїхати через двадцять одне місто: URL : [http://russian.china.org.cn/archive2006/txt/200605/16/content\\_2237773.htm](http://russian.china.org.cn/archive2006/txt/200605/16/content_2237773.htm)
10. 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.
11. Історія каналу. URL : [Pierre-Paul Riquet | Le site pratique du Canal du midi \(canal-du-midi.org\)](http://Pierre-Paul.Riquet|Le.site.pratique.du.Canal.du.midi)
12. Ільченко В. Ю., Григорів О. І. Сучасні тенденції розвитку автомобільних пасажирських перевезенню. Історія розвитку автомобільних пасажирських перевезень. *Економіка та управління підприємством*. 2019. № 36. URL : [24.pdf \(market-infr.od.ua\)](http://24.pdf(market-infr.od.ua))
13. Кириченко С. О. Використання світового досвіду задля розвитку соціальної інфраструктури в регіонах України. URL : <file:///C:/Users/User/Downloads/80088-168476-1-SM.pdf>
14. Кириченко О. А., Харченко О. І. Антикризова інвестиційна політика України. *Актуальні проблеми економіки*. 2010. № 1 (103). С. 64–74.
15. Кредісов А. І., Білоус А. О. Державно-приватне партнерство: світовий досвід та його використання в Україні. *Економіка України*. 2016. № 2(651). С. 8.
16. Крутій О. М., Радченко О. О. Інститут державно-приватного партнерства як інструмент легітимізації органів публічної влади України. *Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування*. 2018. № 2. Херсонський національний технічний університет.
17. Масик М. З. Зарубіжний досвід реалізації ДПП – проектів. *Державне управління*. 2018. № 1. С. 61.
18. Матвіїшин Є. Г. Виявлення соціально-економічних проблем на основі аналізу оцінок процесу децентралізації влади в Україні. *Ефективність державного управління* : зб. наук. пр. Вип. 1(66) : у 2 ч. Ч. 2 / за заг. ред. чл.-кор. НАН України В. С. Загорського, А. В. Ліпенцева. Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2021. С. 202–216. (DOI:<https://doi.org/10.33990/2070-4011.66.2021.233488>).

19. 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/>

20. 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.

21. Новаченко Т. В., Піроженко Н. В. Державне та приватне партнерство: український та міжнародний досвід : навч.-метод. матеріали. Київ : НАДУ, 2013. С. 48.

22. 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.

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

24. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства : практ. посіб. для органів місц. влади та бізнесу / уклад. С. Грищенко. Київ : ФОП Москаленко О. М., 2011. С. 140.

25. 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.

26. Поїзд Пекін-Шанхай займе чотири години в дорозі. URL : <http://english.peopledaily.com.cn/90001/90776/90882/7200800.html>

27. 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>

28. 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.

29. Ретро Івано-Франківськ: 108 років тому з'явився автобусний маршрут “Центр-вокзал”. Прикарпатська інформаційна корпорація. URL : [http // Ретро Івано-Франківськ: 108 років тому з'явився автобусний маршрут "Центр-вокзал" \(ФОТО\) - ПІК ПІК \(pik.net.ua\)](http://Ретро Івано-Франківськ: 108 років тому з'явився автобусний маршрут )

30. Сардан П. Державно-приватне партнерство. Економіка та економічні системи. URL : [http// public-private partnership | Definition, Examples, & Facts | Britannica](http://public-private-partnership|Definition,Examples,&Facts|Britannica) або <https://www.britannica.com/topic/marketization>

31. Солодаренко М. Розвиток державно-приватного партнерства: зарубіжний досвід. *Науковий вісник Ужгородського університету*. 2015. № 2. С. 91–96.

32. Стратегія стійкого розвитку високошвидкісної залізничної дороги Китаю. URL : <https://link.springer.com/article/10.1631/jzus.A1600747>

33. Українсько-японські відносини. URL : <https://japan.mfa.gov.ua/ukrayina-yaponiya/ukrayinsko-yaponski-vidnosini>

34. Федорчак О. В. Державна політика залучення інвестицій у депресивні регіони України. *Ефективність державного управління*. 2018. № 55.

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

36. 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>

37. 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>

38. 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](http://nbuv.gov.ua/UJRN/econom_2015_1_9)

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

#### ЗАРУБІЖНІ ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА

40. Basulto D. The Best innovations of 2014. *WashingtonPost*. URL : <http://www.washingtonpost.com/blogs/innovations/wp/2014/12/22/thebestinnovations-of-2014>

41. Bures O. Contributions of private business to the provision of security in the EU: beyond public-private partnerships. *Crime, Law and Social Change*. 2017. № 67 (3). P. 289–312.

42. Change in government support for business R&D through direct funding and tax incentives. *OECD Science, Technology and Industry Scoreboard*. 2013. URL : <http://www.oecd.org/sti/scoreboard2013.pdf>

43. Dziundziuk V. B., Kotukh Y. V., Krutii O. M., Solovykh V. P., & Kotukov O. A. (). State Information Security Policy (Comparative Legal Aspect). *Cuestiones Políticas*. 2021. № 39(71). P. 166–186.

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

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

46. Kergroach S., Meissner D. and Vonortas N., Technology Transfer and Commercialization by Universities and PRIs: Benchmarking OECD Country Policy

Approaches, Economics of Innovation and New Technology. 2017. URL : <http://dx.doi.org/10.1080/10438599.2017.1376167>

47. Lattimore R. Research and development fiscal incentives in australia: impacts and policy lessons. 1999. URL : <http://www.oecd.org/sti/inno/18226-39.pdf>

48. Lee. K. Schumpeterian Analysis of Economic Catch-up, Knowledge, Path-creation and the Middle-Income Trap, Cambridge: Cambridge University Press. 2013. URL : <https://doi.org/10.1017/CBO9781107337244>

49. OECD Science. Technology and Industry Outlook 2013. URL : <http://www.oecd.org/sti/scoreboard-2013.pdf>

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

51. Porter. M. Clusters and the New Economics of Competition. *Harvard Business Review*. 1998. November-December.

52. The official site of OECD. 2016. «Science. Technology and Industry Outlook». Accessed 14 June 2016. URL : [www.oecd.org/sti/scoreboard-2013.pdf](http://www.oecd.org/sti/scoreboard-2013.pdf)

53. 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>

54. Radosevic S., Yoruk E. Why do we need a theory and metrics of technology upgrading?. *Asian Journal of Technology Innovation*. 2016. URL : <http://dx.doi.org/10.1080/19761597.2016.1207415>

55. Rodrik D. Premature deindustrialization. *Economic Growth*. №21(1). 2016. P. 133. URL : <http://dx.doi.org/10.1007/s10887-015-9122-3>

56. Rogge K. S., Reichardt K. Policy mixes for sustainability Transitions: An extended concept and framework for analysis. *Research Policy*. 2016. P. 458.

## 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**

В умовах сучасного державотворення вагому роль у розвитку національної економіки відіграє інфраструктура у сфері автомобільного транспорту, а її стан відображає та має значний вплив на соціально-економічний розвиток та суспільні відносини в країні. В Україні, питанням розвитку транспортної інфраструктури приділяється значна увага, водночас за однастайними оцінками науковців, політиків, експертів та практиків необхідно удосконалювати саме правовий аспект у розбудові транспортної інфраструктури для належного розвитку та функціонування країни.

Існує низка шляхів, підходів, механізмів щодо прискореного розвитку інфраструктурних галузей. Втім, одним із найефективніших вважається механізм державного приватного партнерства [41].

Тематика становлення і розвитку законодавства у сфері державно-приватного партнерства перебуває у полі зору вітчизняних та зарубіжних дослідників.

Аналіз наукових джерел щодо нормативно-правового забезпечення та обґрунтування правових аспектів і ефективності механізмів ДПП в Україні та їх застосування в реальній економіці вказує на те, що на тлі множини результатів досліджень на сучасному етапі розвитку виробничих відносин, без достатньої уваги науковців залишається напрям формування та розвитку нормативно-правового забезпечення та застосування ДПП у кожній конкретній сфері життєдіяльності людини.

З огляду на це виникає потреба наукового обґрунтування шляхів та практичних заходів щодо розвитку правового механізму ДПП у конкретних галузях інфраструктури, зокрема у транспорті. Супутньо виникає проблема й у визначенні потреб нормативно-правового підґрунтя для модернізації діючої інфраструктури в умовах реформування системи державного управління та забезпечення сталого економічного зростання в Україні [14].

Удосконалення чинних нормативно-правових актів у сфері державно-приватного партнерства та концесійного законодавства, а також законодавства в частині інвестиційної діяльності, вимагає від законодавця єдиного розуміння кількох основоположних складових державно-приватного партнерства та його форм, щодо механізмів залучення приватного сектору в проекти створення, відновлення, експлуатації й утримання об'єктів автотранспортної інфраструктури та надання послуг.

Серед дослідників тематики ДПП існують певні розбіжності щодо цих питань. Зокрема, на думку М. Пасічника, державно-приватне партнерство – це модель державного управління, в основу якої покладено запозичення методів корпоративного управління, які застосовуються в бізнесі та некомерційних організаціях. Така модель орієнтована на підвищення гнучкості прийняття рішень у державному апараті, зниження його ієрархічності та посилення механізмів зворотного зв'язку між державою та громадянами [18].

Натомість П. Шилепницьким зазначено, що в цій концепції основне завдання уряду – надати місцевим спільнотам можливість самостійно вирішувати свої проблеми і контролювати якість публічних послуг, що надаються [43].

Учені В. Варнавський, А. Корчагіна, К. Павлюк, С. Павлюк, В. Пучков, В. Якунін зазначають, що державно-приватне партнерство – це передусім, співробітництво суб'єктів підприємницької діяльності і громадянських інститутів та держави, тобто це співробітництво між владою та структурами із бізнесом, які функціонують задля реалізації суспільно значущих проєктів. Так К. Павлюк, С. Павлюк визначають державно-приватне партнерство як

«конструктивне співробітництво держави суб'єктів підприємницької діяльності і громадянських інститутів в економічній, політичній, соціальній, гуманітарній та інших сферах суспільної діяльності для реалізації суспільно значущих проєктів на засадах пріоритетності інтересів держави, її політичної підтримки, консолідації ресурсів сторін, ефективного розподілу ризиків між ними, рівноправності і прозорості відносин для забезпечення поступального розвитку суспільства» [24, с. 140].

Державно-приватне партнерство О. Полякова визначає як «суспільний інститут, що включає сукупність формальних і неформальних правил, у рамках яких з метою задоволення потреб суспільства здійснюється спільна діяльність державних органів влади і приватного сектору на основі набору альтернатив поведіння» [21, с. 317–322].

Державно-приватні партнерства у багатьох країнах передбачають систему взаємодії між партнерами, які юридично закріплені в законодавстві.

Запровадження ДПП у державно-владні та виробничі відносини в Україні певною мірою обумовлено її Конституцією, яка визначає Україну як сучасну демократичну, соціальну і правову державу, результатом діяльності якої вбачається основна мета діяльності задля задоволення потреб та інтересів людини. Відповідно до Конституції України, утвердження і забезпечення прав і свобод людини є головним обов'язком держави, а життя здоров'я, честь, гідність, недоторканність і безпека людини визначаються найвищими соціальними цінностями [24, с. 5–7]. 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.

При цьому частина науковців акцентує увагу на тому, що державно-приватне партнерство – це певна форма співробітництва держави, суб'єктів підприємницької діяльності і громадянських інститутів: інституційна, організаційна, правова. У тому числі В. Г. Варнавський, А. Клименко, відзначають на тому, що ДПП – «юридично закріплена форма взаємодії між

державою та приватним сектором стосовно об'єктів державної і муніципальної власності, а також послуг, що виконуються і надаються державними та муніципальними органами, установами і підприємствами з метою реалізації суспільно значущих проєктів у широкому спектрі видів економічної діяльності» [6; 7; 11].

Україні бракує проєктів ДПП у сферах автомобільного транспорту, автомобільних доріг, енергетики, трубопровідного транспорту тощо. Проте за реалізацію таких можливостей доведеться конкурувати як на світових, так і на європейських ринках.

Все частіше стає актуальним питання державно-громадянського партнерства, яке передбачає залучення громадських об'єднань до соціально-економічного розвитку країни. Зарубіжні науковці та практики ототожнюють поняття щодо відносин державного сектору та недержавного сектору із приватними партнерами, називаючи такі процеси державо-приватним, тобто публічно-приватним партнерством. Саме завдяки такому підходу, юридично, державно-громадянське партнерство визначається та перекликається в законодавстві щодо державно-приватного партнерства і несе практично однакове сенсове навантаження.

Світова тенденція націлена на розвиток і впровадження концесійного законодавства. Основні принципи сучасного законодавства про концесії визначаються Європейським банком реконструкції і розвитку, відповідно до яких юридична компанія Європейського банку реконструкції і розвитку (Transition Group) створила документ: “Основні принципи для законів сучасних концесій – обґрунтування принципів”, у цьому документі чітко пояснюється кожен принцип.

Принцип Організації з Економічного Співробітництва та Розвитку (OECD) з питань державного управління державно-приватним партнерством представляють конкретні рекомендації для осіб, які визначають політику щодо визначення [51], публічно приватного партнерства (PPP), становить співвідношення ціни і якості для державного сектору.

Важливо зазначити, що державно-приватне партнерство застосовується відповідно до особливостей передбаченого правового нормативу щодо окремих об'єктів та окремих видів діяльності, які установлені законодавством.

Законодавство України обумовлює розвиток ДПП у виробничій сфері, будівництві, сфері послуг на транспорті тощо. Зокрема на транспорті, будівництві чи експлуатації залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, а також автострад, доріг, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури, згідно зі ст. 4 Закону України «Про державно-приватне партнерство», визнано тією сферою, у якій дозволено і рекомендовано застосування ДПП. Реалізація закону значною мірою залежить від вдалого вибору механізму реалізації ДПП у кожній конкретній сфері економіки.

В Україні протягом тривалого часу формуються нормативно-правові підходи щодо розвитку окремих форм ДПП. Переважно відносини щодо організації, становлення і розвитку ДПП в Україні та зокрема у сфері автомобільного транспорту врегульовує:

- Конституція України [12], Цивільний кодекс України та Господарський кодекс України й інші діючі законодавчі акти України;

- Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 1 липня 2010 року № 2404-VI (із внесеними змінами) [27]. Він визначає правові, організаційні та правові засади взаємодії держави та приватних партнерів, регулює порядок підготовки, виконання і розірвання договорів, які укладаються в межах державно-приватного партнерства, та регламентує гарантії дотримання прав та законних інтересів сторін цих договорів;

- Закон України «Про концесію» від 3 жовтня 2019 року №155-IX. Цей закон визначає правові, фінансові та організаційні засади реалізації проєктів, що здійснюються на умовах концесії, з метою модернізації інфраструктури та підвищення якості суспільно значущих послуг [30];

- Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 року № 2344-III (із внесеними змінами). Він визначає правові,

економічні, організаційні та соціальні основи діяльності автомобільного транспорту [25];

– Закон України «Про угоди про розподіл продукції» від 14.09.1999 року №1039-XIV(зі змінами). Закон регулює відносини, що виникають у процесі укладення, виконання та припинення дії угод про розподіл продукції, визначає основні правові вимоги до таких угод, а також особливості правовідносин щодо користування надрами на умовах розподілу продукції [33].

Окрім законів, деякі питання щодо розвитку та впровадження державно-приватного партнерства регулюють інші чинні нормативно-правові акти, такі як рішення, розпорядження та положення органів виконавчої влади, постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України, рішення місцевих органів виконавчої влади, а також органів місцевого самоврядування. Переважно на загальнодержавному рівні налічується декілька десятків нормативних актів, що безпосередньо регулюють державні та приватні в тому числі виробничі відносини щодо залучення державно-приватного партнера.

Зокрема, Цивільний Кодекс України визначає основні положення щодо створення та діяльності, реорганізації чи ліквідації юридичних осіб.

Господарським кодексом встановлюються основні положення про власність в Україні, регулюється здійснення права власності, визначається право власності та його суб'єкти.

Постанова Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2008 року № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» (із внесеними змінами) визначає процедуру підготовки та проведення конкурсу з перевезення пасажирів на міжміському і приміському автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі області (внутрішньообласний маршрут), автобусному маршруті, що не виходить за межі території району (внутрішньорайонний маршрут), автобусному маршруті, що проходить у межах населеного пункту (міський маршрут), та автобусному маршруті, що



проходить у межах об'єднаної територіальної громади (далі – конкурс), а також процедуру визначення автомобільного перевізника для роботи на міжміському і приміському автобусних маршрутах загального користування, що виходять за межі території області (міжобласний маршрут) [29].

Національна транспортна стратегія до 2030 року від 30 травня 2018 року окреслює умови розвитку ДПП в інфраструктурній галузі [34].

Законом України «Про державно-приватне партнерство» визначено основні правові та організаційні засади взаємодії державних та приватних партнерів, врегулювання відносин, які визначають порядок підготовки, виконання та припинення дії договорів, що укладаються в межах ДПП зі встановленням гарантій додержання прав та інтересів сторін [27].

Враховуючи аналіз нормативно-правової бази важливо зазначити, що державно-приватне партнерство застосовується з урахуванням особливостей та обмежень у законодавстві, зокрема щодо певних об'єктів та деяких видів діяльності, передбачених іншими нормативно-правовими актами.

Законодавство України обумовлює розвиток ДПП у багатьох сферах економіки. А саме будівництво та експлуатацію доріг, магістралей, автобанів, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостах, шляхових естакадах, тунелях і метрополітенах, морських і річкових портах та їх інфраструктури відповідно до ст. 4 Закону України «Про державно-приватне партнерство» [27] визнано тією сферою, у якій дозволено і рекомендовано застосування ДПП. Реалізація закону значною мірою залежить від вдалого вибору механізму реалізації ДПП у кожній конкретній сфері економіки.

В Україні значний проміжок часу зайняло формування правових засад з розвитку окремих форм державно-приватного партнерства. Переважно законодавча база у сфері державно-приватного партнерства та законодавча база у сфері автомобільного транспорту становить поєднання між собою можливості реалізації транспортних проєктів, проте саме законодавча база у сфері автомобільного транспорту дещо застаріла станом на сьогодні.

Задля покращення стану автомобільного транспорту та його прилеглої інфраструктури, необхідно внести зміни до нормативно-правових актів у сфері автомобільного транспорту та сфері ДПП.

Оскільки законодавчі акти у сфері державно-приватного партнерства, концесійному законодавстві, у сфері транспорту та у сфері автомобільного транспорту не містять послідовності, не повною мірою пов'язані між собою, потрібно врахувати диспропорції та розбіжності відповідно до чинного законодавства станом на сьогодні. Враховуючи таку ситуацію варто розділити сфери впливу законодавчих актів та простежити необхідність внесення змін або прийняття нових законодавчих актів у відповідних сферах.

Законодавчі акти у сфері ДПП та сфері автомобільного транспорту України прийняті з різною хронологією, саме тому виникає відповідний дисбаланс у взаємоузгодженості та регуляторному впливі їх на забезпечення діяльності автомобільного транспорту відповідно до теорії та практично прийнятих рішень. Простежити такий дисбаланс можливо, якщо чітко розмежувати законодавчу базу відповідно до повноважень та сфери впливу, саме тому варто поділити нормативну базу згідно з певною типологією (див. табл. 2.1–2.4).

*Таблиця 2.1*

Основні законодавчі акти щодо господарської діяльності

| Чинні законодавчі акти України   | Сфера регулювання  |
|--|--|
| Конституція України [12];<br>Цивільний кодекс України [38];<br>Господарський кодекс України [4]. | Визначають права та основні положення щодо створення та діяльності, реорганізації чи ліквідації юридичних осіб та встановлюються основні положення про власність в Україні, регулюється здійснення права |

|  |   |
|--|---|
|  | власності, визначається право власності та його суб'єкти. |
|--|---|

Застосовано власні методи узагальнення відповідно до чинної законодавчої бази України станом на 2023 рік.

*Таблиця 2.2*

### Основні законодавчі акти у сфері ДПП

| Чинні законодавчі акти України   | Сфера регулювання   |
|--|---|
| Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 1 липня 2010 року № 2404-VI (із внесеними змінами) [27]; | Визначає правові, економічні та організаційні засади взаємодії держави та приватних партнерств, регулює порядок підготовки, виконання і розірвання договорів, які укладаються в рамках ДПП, та регламентує гарантії дотримання прав та законних інтересів сторін цих договорів. |
| Закон України «Про концесію» від 3 жовтня 2019 року № 155-IX [30].   | Визначає правові, фінансові та організаційні засади реалізації проєктів, що здійснюються на умовах концесії, з метою модернізації інфраструктури та підвищення якості суспільно значущих послуг.  |

Застосовано власні методи узагальнення відповідно до чинної законодавчої бази України станом на 2023 рік.

Таблиця 2.3

## Основні законодавчі акти у сфері автомобільного транспорту

| Чинні законодавчі акти України  | Сфера регулювання   |
|---|---|
| Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР (зі змінами) [31];     | Визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту.  |
| Закон України «Про автомобільний транспорт» (зі змінами) від 23 лютого 2006 року № 22 [25]. | Визначає загальні засади діяльності автомобільного транспорту, визначає порядок проведення та здійснення конкурсу у відповідності до постанови КМУ щодо проведення конкурсу на визначення перевізників на автобусних маршрутах загального користування. |

Застосовано власні методи узагальнення відповідно до чинної законодавчої бази України станом на 2023 рік.

Таблиця 2.4

## Допоміжні законодавчі акти у вирішенні спорів

| Чинні законодавчі акти України                       | Сфера регулювання  |
|--|--|
| Закон України «Про угоди про розподіл продукції» від | Регулює відносини, що виникають у процесі укладення, виконання та припинення дії угод про розподіл |

|   |  |
|---|--|
| 14.09.1999 року № 1039-XIV (зі змінами) [33]. | продукції, визначає основні правові вимоги до таких угод, а також особливості правовідносин щодо користування надрами на умовах розподілу продукції. Відносини, що виникають у процесі виконання пошукових робіт, розвідки та видобування корисних копалин, розподілу виробленої продукції, її транспортування, обробки, зберігання, переробки, використання, реалізації чи розпорядження нею іншим чином, а також будівництва та експлуатації пов'язаних із цим промислових об'єктів, трубопроводів та інших об'єктів регулюються угодою про розподіл продукції, що укладається згідно з цим Законом. |
|---|--|

Застосовано власні методи узагальнення відповідно до чинної законодавчої бази України станом на 2023 рік.

Важливу роль також відіграють інші підзаконні акти, до яких можна віднести діючі розпорядження та постанови Кабінету Міністрів України, положення та накази центральних органів виконавчої влади, а також рішення місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування. В цілому в Україні на загальнодержавному рівні налічується орієнтовно кілька десятків нормативних актів, що безпосередньо регулюють питання у контексті залучення приватного інвестора за допомогою механізму державно-приватного партнерства, зокрема в автотранспортній інфраструктурі.

Нормативні акти щодо регулювання ДПП у сфері автомобільного транспорту

| Основні нормативні акти України  | Сфера регулювання  |
|--|--|
| Цивільний Кодекс України [38];   | Визначає основні положення щодо створення та діяльності, реорганізації чи ліквідації юридичних осіб.   |
| Господарський кодекс України [4];  | Встановлюються основні положення про власність в Україні, регулюється здійснення права власності, визначається право власності та його суб'єкти.   |
| Постанова Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2008 року № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» (із внесеними змінами) [29]. | Порядок визначає процедуру підготовки та проведення конкурсу з перевезення пасажирів на міжміському і приміському автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі області (внутрішньообласний маршрут), автобусному маршруті, що не виходить за межі території району (внутрішньорайонний маршрут), автобусному маршруті, що проходить у межах населеного пункту (міський маршрут), та автобусному маршруті, що проходить у межах об'єднаної територіальної громади (далі – |

|  |   |
|--|---|
|  | конкурс), також процедуру визначення автомобільного перевізника для роботи на міжміському і приміському автобусних маршрутах загального користування, що виходять за межі території області (міжобласний маршрут) |
|--|---|

Застосовано власні методи узагальнення відповідно до чинної законодавчої бази України станом на 2023 рік.

Законом України «Про державно-приватне партнерство» визначено основні правові та організаційні засади взаємодії державних та приватних партнерів, врегулювання відносин, які визначають порядок підготовки, виконання та припинення дії договорів, що укладаються в межах ДПП зі встановленням гарантій додержання прав та інтересів сторін. Закон визначає основні ознаки ефективності державно-приватного партнерства щодо забезпечення високих економічних показників. Основною ознакою державно-приватного партнерства є тривалість відносин (5–50 років), передача приватному партнеру частини ризиків, внесення приватних інвестицій і незмінність протягом усього строку дії договору цивільного призначення та форми власності об'єкта державно-приватного партнерства [27].

Прийняття Закону України «Про державно-приватне партнерство» [27] (далі – Закон), з одного боку, слугувало сигналом для потенційних інвесторів та компаній, які спеціалізуються на реалізації ДПП про нові можливості, проте загальний характер закону викликає багато запитань.

Цей нормативно-правовий акт не конкретизує тендерні процедури, не регламентує структуру угоди, між державною та приватною сторонами та не враховує специфіку здійснення державно-приватного партнерства у різних видах економічної діяльності [44, с. 55–61].

Зокрема, Закон містить певні прогалини та невідповідності з боку органів управління щодо фінансування проєктів державно-приватного

партнерства, визначення показників ефективності, визначення тарифів на послуги, визначення штрафних санкцій щодо невідшкодування витрат у випадку зміни тарифів на послуги та перегляду угод. Значна потреба у деталізації механізму державних гарантій та відшкодування збитків понесених приватною стороною в ході реалізації угод державно-приватного партнерства, в ході дій чи бездіяльності влади чи місцевого самоврядування. Також не передбачено податкових та інших пільг при реалізації великомасштабних інфраструктурних об'єктів з тривалим терміном окупності, великим недоліком є недостатньо чітко прописано питання формування та функціонування уповноваженого органу виконавчої влади з питань державно-приватного партнерства, не регламентовано режим здійснення інвестування в процесі реалізації проєктів державно-приватного партнерства [41]. Варто звернути увагу, що ці питання повинні бути врегульовані положеннями згаданих вище нормативно-правових актів шляхом внесення змін до законодавства, чи шляхом прийняття нових.

Інвестиційна діяльність та залучення прямих інвестицій у інфраструктурні об'єкти України із залученням державно-приватного партнерства та використанням різних організаційних форм – лізингу, концесії, спільне підприємство чи угоди про розподіл продукції, ці форми державно-приватного партнерства регулюються різними законодавчими актами, проте існує прецедент можливості того, що вони можуть вступати в суперечку як зі собою, так і з діючим Законом.

Велика частина розвинених країн світу у сфері застосування механізмів реалізації державно-приватного партнерства мають на меті та використовують свій потенціал та досвід задля певних результатів у результаті чого здобувається чітке розуміння та досвід для потенційних проєктів, а приватний і публічний сектори мають унікальні можливості, які надають їм перевагу у сфері надання послуг населенню, сприяють інтенсивнішому засвоєнню таких практик. В Україні не зафіксовано успішних залучень приватних інвесторів на засадах державно-приватного партнерства для реалізації стратегічно-



важливих як соціальних, так і гуманітарних та переважно економіко-рентабельних проєктів, а переважна частина впровадження таких проєктів є безсистемними і поодинокими, тому особливої актуальності для України набуває дослідження сучасного досвіду розвинених країн та його адаптація до сучасних реалій.

Україні бракує проєктів з державно-приватного партнерства у сферах автомобільного транспорту, автомобільних доріг, енергетики, трубопровідного транспорту тощо. В історичному контексті у більшості країн світу простежується необхідність конкурування за реалізацію таких можливостей і це стосується як світових, так і європейських ринків.

Світовий банк зазначає, що закони PPP, або законодавство у сфері концесійних договорів, встановлюють чітку інституціональну основу для створення, закупівель та реалізації концесійних проєктів у сфері державно-приватного партнерства. Подібні закони можуть бути використані для того, щоб закрити прогалини в законах приймаючої сторони. І це необхідно для забезпечення успішних інфраструктурних проєктів в аспекті видачі кредитів і відкритості та справедливості процесів закупівель [51; 52].

Міжнародні керівні принципи ґрунтуються на документах комісії ООН про право з міжнародної торгівлі (UNCITRAL), яка у 2000 році опублікувала «Рекомендації для законодавчих органів щодо фінансування з приватних джерел проєктів у сфері інфраструктури». Метою зазначених рекомендацій слугує можливість надання допомоги у створенні нормативно-правової бази, яка є сприятливою для приватних інвесторів та інвестицій в державну та муніципальну інфраструктуру. Рекомендації, які представлені в цьому документі, спрямовані на досягнення рівноваги між можливістю спростити і стимулювати участь переважно приватного сектору в інфраструктурних проєктах, з одного боку, а також для вирішення різних суспільно значущих проблем приймаючої держави. Рекомендації визначають певні законодавчі специфіки у типових законодавчих положеннях щодо проєктів у галузі інфраструктури у 2003 році [52].

Європейський банк реконструкції і розвитку визначив набір основних принципів сучасного закону про концесії в якості законодавчих принципів. Юридична компанія Європейського банку реконструкції і розвитку (Transition Group) підготувала документ «Основні принципи для законів сучасних концесій – обґрунтування принципів», де пояснюється кожен принцип [51].

Існують певні недосконалості щодо законодавчої і нормативно-правової бази, які зумовлюють наявність певних проблем, переважно це старіння основних фондів, недостатнє бюджетне фінансування програм модернізації й будівництва об'єктів інфраструктури. Нормативно-правова база має відповідати новим умовам господарювання, забезпечувати узгодження інтересів транспортних підприємств зі суспільними інтересами, юридичне закріплення прав і обов'язків транспортних підприємств, а також статус підприємств транспортного користування [41]. Така робота має на меті здійснити певні зміни до нормативних правових актів завдяки розробленню нових актів, що передбачають однотипні підходи для врегулювання таких партнерств задля функціонування різних видів транспорту.

Автотранспортна галузь повинна займати одну із ключових позицій, зокрема і в документах, що мають загальноєкономічний характер. Підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі потребує розвитку правової бази, яка регулюватиме належне функціонування на міждержавному, державному та регіональному рівнях різних форм чи механізмів впровадження державно-приватного партнерства, щодо якого і визначаються питання що стосуються розподілу ризиків, рівня зобов'язань державного і приватного секторів.

Аналіз стану реалізації ДПП у автотранспортній інфраструктурі України та його нормативно-правового забезпечення свідчить про те, що найефективнішим для розвитку транспортної інфраструктури механізмом реалізації ДПП в умовах сучасного державотворення є концесія, яка виявилася найбільш придатною для обох учасників партнерства і має низку переваг порівняно з іншими механізмами.

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 нормативно-правового забезпечення. Частина нормативної бази є доволі застарілою, а новий Закон України «Про концесію» від 3 жовтня 2019 року № 155-IX [30] не забезпечує повну прозорість виробничих відносин і не унеможливує корупційні ризики щодо заохочення приватного партнера до інвестування коштів у розвиток інфраструктурної галузі, зокрема у сферу автомобільного транспорту в Україні.

Окремого удосконалення потребує розвиток інвестиційної діяльності на місцевому рівні, оскільки місцеве самоврядування у всіх регіонах України керується окремими положеннями чи нормативно-правовими актами, що спричиняє значний розрив між різними регіонами та специфікою залучення інвестицій на місцевих рівнях. Зокрема значного удосконалення потребує законодавство у частині інвестиційної діяльності, враховуючи Закон України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 року № 1561-XII (із внесеними змінами від 17.12.2020 № 1116-IX), відповідно до цього закону можна відзначити, що цей нормативно-правовий акт містить основні правові та економічно-соціальні передумови інвестиційної діяльності та інвестиційної привабливості території України, Закон передбачає забезпечення рівного захисту прав інтересів. Законодавча специфіка спрямована на належне використання майна суб'єктів інвестиційної діяльності незалежно від форм власності, на ефективне інвестування в економіку України включно із розвитком міжнародного економічного співробітництва та інтеграції, проте цей законодавчий акт потребує значного доопрацювання, оскільки має певні суперечності із чинними, нещодавно прийнятими законодавчими актами у сфері державно-приватного партнерства та концесійного законодавства.

Враховуючи вищезазначене варто зауважити, що нормативно-правове забезпечення з розвитку державно-приватного партнерства у сфері автотранспорту перебуває на стадії розвитку та вивчення, існує необхідність в

удосконаленні та доопрацюванні ключових засад щодо відповідності нормативно-законодавчих актів між собою для ефективного та прогресивного розвитку і належного функціонування державно-приватного партнерства та інвестиційної діяльності в Україні як на загальнодержавному та регіональному, так і на муніципальних рівнях. Здійснення таких трансформацій допоможе інтенсивними темпами змінити інвестиційний клімат у країні та забезпечити розвиток усіх необхідних сфер економічної та соціальної діяльності, зокрема у транспортній інфраструктурі та сфері автомобільного транспорту.

## **2.2. Концесійний вектор здійснення інвестиційної діяльності та залучення державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту України**

Державно-приватне партнерство у визначенні, як правове явище, тобто, співробітництво між державою Україна та Автономною Республікою Крим (в умовах незалежності), територіальними громадами з боку державних органів та органів місцевого самоврядування, які виступають державними партнерами та юридичними особами, з'являється із прийняттям Закону України «Про державно-приватне партнерство». З метою дослідження організаційно-правових засад публічного управління, державно-приватне партнерство визначено, як окремий механізм (форма) інвестиційної діяльності із залучення приватних інвестицій у державне та комунальне майно, який передбачає особливі способи, механізми та систему управління, в рамках як безпосереднього впливу на інвестиційну діяльність, так і шляхом створення певних умов для розвитку державно-приватного партнерства [14].

Відповідно до Закону України «Про державно-приватне партнерство» від 1 липня 2010 року № 2404-VI (із внесеними змінами) [27], передбачається дворівнева система державного управління: 1) національний рівень (центральний орган виконавчої влади, інші органи уповноважені КМУ);

2) місцевий рівень (органи місцевого самоврядування). Також, відповідно до статті 22 Закону простежуються значні повноваження центрального органу виконавчої влади, які своєю чергою реалізують державну політику у сфері державно-приватного партнерства, проте цим Законом не запропоновано конкретний спосіб реалізації згаданих повноважень.

Важливо зазначити, що невід'ємною складовою системи управління у розрізі проєктів із залученням державно-приватного партнерства та інвестиційних проєктів є органи місцевого самоврядування, які в системі управління державно-приватного партнерства відіграють подвійну роль, тобто, можуть бути потенційними державними партнерами, учасниками договору про державно-приватне партнерство та одночасно відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування» мають самоврядні повноваження на своїй території, тобто можуть здійснювати свою діяльність, керуючись власними нормативно-правовими актами та прийнятими рішеннями чи положеннями.

Відповідно до статті 10 Закону саме на конкурсних засадах відбувається визначення приватного партнера задля укладання договору із приватним сектором. Якщо для здійснення договору із залучення державно-приватного партнерства до певного проєкту на участь у конкурсі подав заявку лише один претендент, відповідний договір може і має бути укладений із таким учасником шляхом погодження з ним основних умов договору та наявності необхідного переліку документації задля здійснення договірних умов, якщо інше не передбачено законами, які регулюють ці відносини, що виникають у процесі укладення та виконання договорів.

Відповідно до конкурсу з визначення приватного партнера проводяться відповідні пропозиції про реалізацію державно-приватного партнерства, поданої особами, які здійснюють цей Закон, можуть бути приватними партнерами. Враховуючи той факт, що ініціатор державно-приватного партнерства, якщо його пропозиція отримала найвищу оцінку або якщо він погоджується укласти договір на умовах конкурсної пропозиції, яка отримала

найвищу оцінку, то такий претендент може бути визнаним переможцем конкурсу. Відшкодування витрат на підготовку інвестиційно привабливих пропозицій та укладення договорів про здійснення державно-приватного партнерства переважно має понести той учасник, який визнаний переможцем конкурсу, підготований органами місцевого самоврядування, центральними, місцевими органами виконавчої влади, органами Автономної Республіки Крим (в умовах незалежності), державними, комунальними підприємствами, установами, організаціями, господарськими товариствами, 100 відсотків акцій (часток) яких належить державі, Автономній Республіці Крим (в умовах незалежності) чи територіальній громаді, що належно документально підтверджені, залучення радників, а також витрат на розроблення (виготовлення) землевпорядної документації та проведення її експертизи відповідно до підтвердних документів можуть включатися до умов конкурсу [27].

Враховуючи, якщо переможець конкурсу інша особа, тобто не є ініціатором пропозиції про здійснення державно-приватного партнерства, то компенсувати ініціатору обґрунтовані пропозиції повинен переможець конкурсу, витрати щодо підготовки пропозиції для здійснення конкурсу чи аукціону із забезпечення пропозицій щодо інвестиційних об'єктів з ДПП мають бути належно прописані відповідно до документації.

Порядок проведення конкурсу з визначення приватного партнера для здійснення державно-приватного партнерства щодо об'єктів державної, комунальної власності або об'єктів, які належать Автономній Республіці Крим (в умовах незалежності), встановлює Кабінет Міністрів України. Не можуть бути допущені до участі в конкурсі з визначення приватного партнера особи, визначені частиною четвертою статті 12 Закону України «Про концесію» [30].

Одним із дієвих механізмів формування інвестиційної діяльності у сфері автомобільного транспорту в Україні можна визначити концесію.

Концесія регулюється спеціальним законодавчим актом, не так давно Президент України прийняв та підписав Закон України «Про концесію» від 3

жовтня 2019 року № 155-IX [11] (далі – Закон). Відповідно до цього Закону, концесія – це форма здійснення державно-приватного партнерства, що передбачає надання концесієдавцем концесіонеру права на створення, будівництво [30] (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт та технічне переоснащення), управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування), об'єктом концесії та, або надання суспільно значущих послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та ризик пропозиції [30].

Зокрема, Ю. Подолян констатує, що прийняття Закону України «Про концесію», яким було скасовано Закон України «Про концесії» та Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» (втратили чинність), прийняті ще у 1999 роках, ознаменував собою консолідацію та ревізію українського законодавства у сфері реалізації ДПП у формі концесії. Зазначається, що новий закон змістовно та структурно суттєво переважає старе законодавство за цілісністю та логікою викладення норм, їх повноти та спеціалізації. Саме завдяки такому системному аналізу сучасного законодавства в сфері регулювання відносин концесії, як окремої форми ДПП має певні особливості [20].

Першою перевагою вважається, що сучасний Закон деталізує процедуру визначення концесіонера, що свідчить про високий рівень вимог саме до суб'єкта концесійних відносин, а також про високий рівень соціальної відповідальності, яка покладається на концесіонера. Порівняно із попереднім законодавчим актом, новий Закон демонструє запровадження алгоритму визначення концесіонера і відводячи конкурсу на його визначення лише одне, а не провідне місце у цій процедурі. Зауважено, що беззаперечним здобутком є те, що всі важливі аспекти: порядок визначення концесіонера і відведення конкурсу на його визначення лише одне, а не подвійне місце у цій процедурі. Вважається здобутком законодавця, що всі важливі аспекти, а саме: порядок визначення концесіонера; вимоги до конкурсної комісії та конкурсної

документації; регулювання процедурних питань, пов'язаних із прийняттям та оприлюдненням рішення про проведення концесійного конкурсу; попереднім відбором претендентів (перекваліфікація); результатами попереднього відбору – закріплюються в законі. А це своєю чергою підвищує рівень зрозумілості та транспарентності законодавчого регулювання відносин концесії, що відповідно робить їх стабільними та зрозумілими для закордонних і вітчизняних інвесторів, відкриває нові можливості для спільного інвестування.

Зауважено, що надзвичайно важливим здобутком варто вважати закріплення на законодавчому рівні вимог до забезпечення конкурсної пропозиції і механізмів моніторингу (перевірки) таких пропозицій, за результатами чого реалізується конкурентний діалог. Закріплення такої форми кооперації та реалізації ДПП як конкурентний діалог – це не просте декларування принципів концесійних відносин, це практичне втілення на рівні закону алгоритму їх реалізації.

Перевагою вважається запровадження концесійних радників. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про концесію» від 03.10.2019 № 155-IX «радник – фізична або юридична особа, яка згідно договору бере на себе зобов'язання щодо надання послуг у процесі підготовки проекту, що здійснюється на умовах концесії» [30].

Відповідно до ст. 23 Закону України «Про концесію» від 3 жовтня 2019 року № 155-IX коли вартість укладеного договору з концесії, перевищує 250 мільйонів гривень, що підтверджується даними фінансової звітності, залучення радника відповідно до законодавства є обов'язковим, якщо вартість майна, що є об'єктом за звітний рік або результатами оцінки, проведеної в порядку, визначеному законодавством про оцінку майна, майнових прав та оціночну діяльність, а також якщо очікувана вартість новоствореного (новозбудованого) об'єкта концесії перевищує 250 мільйонів гривень. Радники залучаються на конкурсних засадах у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України. Конкурсний відбір радників здійснюється з



дотриманням принципів конкурентності, рівноправності, загальної доступності, гласності, прозорості та незалежності» [30]. Цією ж нормою визначаються критерії добору радників, а також зміст їх основних завдань. При чому системний аналіз положень ст. 23 свідчить про те, що радник сам по собі вже виконує функції управлінця об'єкта концесії, оскільки на нього покладається фактичний обов'язок максимізувати економічну вигоду від реалізації відносин концесії стосовно конкретного об'єкта, в тому числі шляхом управління цим об'єктом в напрямку підвищення його ринкової привабливості.

Ще одним важливим аспектом відносин концесії, на який варто звернути увагу, є законодавче оформлення економічного змісту концесійних відносин. Фінансова вигода, від передачі державного чи комунального майна в концесію є зрозумілою та очевидною. Основною перевагою концесії як форми ДПП вважається фінансова вигода для органів державної влади та/або органів місцевого самоврядування, а також суспільні та соціально-економічні вигоди для конкретної територіальної громади. Натомість для концесіонера, такі відносини несуть у собі отримання разом із об'єктом концесії і фінансові та підприємницькі ризики, пов'язані із подальшим використанням та експлуатацією такого об'єкта. «Відносини концесії завжди передбачають передачу концесіонеру підприємницького ризику економічного характеру, враховуючи можливість того, що він не компенсує зроблені інвестиції та витрати в ході використання робіт або послуг, наданих за звичайних умов експлуатації, навіть якщо частина ризику залишається в державного замовника або в організації замовника [30].

Застосування спеціальних норм, що регулюють надання концесій, не було б виправданим, якби державний замовник або організація-замовник звільнили суб'єкта підприємницької діяльності від будь-яких можливих втрат, гарантуючи мінімальний дохід, рівний або вищий за зроблені інвестиції і витрати, які суб'єкт підприємницької діяльності повинен понести в межах виконання договору [5, с. 106].

Проте варто зауважити, що нове концесійне законодавство має також і низку недоліків. Оскільки інвестиції в інфраструктурні об'єкти України за участі державно-приватного партнерства з використанням різних організаційних форм – лізингу, концесії, спільне підприємство чи угоди про розподіл продукції як форми ДПП регулюються різними законодавчими актами, проте кожна з них своєю чергою можуть вступати в суперечку як із собою, так і з Законом.

До прикладу, Закон України «Про концесію» від 3 жовтня 2019 року визначає правові, фінансові та організаційні засади реалізації проєктів, що здійснюються на умовах концесії, з метою модернізації інфраструктури та підвищення якості суспільно значущих послуг, основним способом з відбору яких має бути електронна торгова система (далі – ЕТС) – дворівнева інформаційно-телекомунікаційна система, що охоплює центральну базу даних та електронні майданчики, які взаємодіють із центральною базою даних через інтерфейс програмування додатків такої центральної бази даних. ЕТС забезпечує можливість створення, розміщення, оприлюднення та обміну інформацією і документами в електронному вигляді, проведення концесійного конкурсу та конкурентного діалогу, а також публікацію документів у процедурі прямих переговорів з орендарем державного майна, що передається у концесію [30].

Проте, аналізуючи Закон, стають зрозумілими його недоліки в тому числі, зокрема п. 1 ст. 6 Закону передбачає, що концесіодавець обирає концесіонера шляхом проведення концесійного договору за результатами конкурентного діалогу або за результатами прямих переговорів з орендарем державного майна, що передається у концесію [30], а п. 2 ст. 6 Закону вказує на те, що при виборі концесіонера концесіодавець повинен забезпечити дотримання принципів відкритості, рівності та відсутності дискримінації [30]. Тож, новий Закон не виключає корупційних ризиків та корупційної складової, а типові умови проведення конкурсу, до прикладу, у сфері автомобільного транспорту були вже реалізовані раніше, типові договори укладаються

державними та місцевими органами влади із автомобільними перевізниками на основі постанови КМУ № 1081 від 2008 року «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» [29], яка зарекомендувала себе як не зовсім прозора, бюрократична та із високими корупційними ризиками. Також простежуються непрозорі умови передачі в оренду майна концесіонера, коли концесіонером може виступати консорціум, що складається з кількох компаній, включаючи фінансову організацію, оператора об'єкта та інших учасників. Оскільки концесійна угода може поширюватися як на об'єкта інфраструктури, так і на об'єкти супутнього сервісу, може виникнути потреба в залученні орендарів на об'єкти супутнього сервісу [44].

Значні сподівання покладені на ЕТС, проте в такий механізм варто запровадити електронну систему відбору серед учасників конкурсу, тоді це дасть можливість зробити ринок послуг прозорим та інвестиційно привабливим.

Зокрема, що стосується іноземних інвесторів, для них такі умови занадто складні, немає єдиного державного органу, який міг би регулювати таку діяльність, також в Україні відсутній центральний уповноважений орган державного управління з питань державно-приватного партнерства, який міг би регулювати таку діяльність. Для приватних інвесторів – це означає відсутність інформації, з ким саме на державному рівні можна вирішувати поставлені запитання і мати гарантії, що значною мірою слугує перешкодою у процесі реалізації спільних проєктів з іноземними інвесторами та привабливістю України як інвестиційної країни.

Одним із ефективних способів для врегулювання вищезазначеної проблеми стало забезпечення тендерного процесу в електронних публічних та державних закупівлях за допомогою сучасної гібридної електронної системи «Прозоро». Система «Прозоро» – це база даних, що знаходиться на сервері і до якої можливо долучитися «online» в режимі реального часу через один із електронних майданчиків [30], враховуючи те, що вони мають доступ до

системи. Завдяки такій організації процесу закупівель держава не в змозі втручатися в хід процесу, відстоювати учасників або впливати на їхній результат. Створення аналогу електронної відкритої системи уможливило забезпечення якісного та прозорого проведення конкурсу серед приватних партнерів для реалізації проєктів у рамках державно-приватного партнерства, а також створило можливість протидії та запобігання корупції, забезпечило прозорість конкурсного процесу та конкурсних процедур відбору, сприяло відкритості процедури прийняття рішень, залученню громадськості, об'єктивній оцінці заявок, повній звітності та аналізу здійснення ДПП.

Складність державного регулювання питань з перенесення підприємницьких ризиків на концесіонера полягає у тому, що, як зазначають О. Длугопольський та А. Жуковська, відносини концесії мають найбільшу привабливість для держави саме в сегментах економіки, в яких мінімізація витрат не завжди приводить до бажаного результату, а інколи існує потреба надлишкового фінансування за рахунок власних ресурсів, збільшуючи у такий спосіб витратну частину проєкту. Така ситуація складається зокрема в сферах, які передбачають економічне використання природних ресурсів, транспортної інфраструктури та житлово-комунального господарства; соціальної інфраструктури і деяких природних монополіях [6, с. 43–49].

Підсумовуючи, необхідно зазначити, що сучасне законодавство України на цьому етапі у сфері регулювання відносин концесії характеризується більшою системністю, ніж це було до прийняття Закону України «Про концесію» від 03.10.2019 № 155-IX, а також дещо більшою прозорістю державного регулювання більшості процедур у такій формі реалізації ДПП, як концесія. Зокрема, йдеться і про виключення обов'язковості державних закупівель у відносинах концесії, і про додаткові гарантії з боку держави для концесіонера, проте недоопрацювання та недопереваги також існують і їх необхідно врахувати з метою покращення та належного рівня розвитку інвестиційної та автотранспортної політики в Україні.

Узагальнюючи наведене вбачається, що транспортна інфраструктура безпосередньо впливає на розвиток усіх галузей національної економіки. Її сучасний стан недостатньо розвинений і потребує нових підходів у підвищенні її ефективного розвитку. Найкращим серед відомих шляхів підвищення ефективності транспортної інфраструктури є державно-приватне партнерство, сутність якого полягає у спільних діях держави і бізнесу щодо оптимального розподілу повноважень з контролю над співпрацею сторін щодо узгодження ролей, ризиків, винагород, стимулів й використання гнучких підходів для отримання наперед визначених результатів при виробництві товарів та наданню послуг.

### **2.3. Дієвість інституційного та інвестиційного забезпечення з державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту**

Оскільки розвиток відносин державно-приватного партнерства полягає у формуванні сукупності основних політичних, юридичних та соціальних правил, які утворилися на базі ефективної системи виробництва, обміну і розподілу продукції, проблематика становлення та удосконалення функціонування такого інституційного забезпечення відіграє найважливішу роль для суспільства та економічного приросту країни. Потенціал фінансування інвестицій, здійснюваних за рахунок власних коштів організацій, у цей час мало використовується. Велика частина додаткових доходів підприємств, що надходять у грошовій формі, направляється на забезпечення поточних потреб організацій. Можливості дії чинників, що обумовлюють істотне поліпшення фінансового становища організацій, поступово вичерпуються.

Держава для виконання своїх функцій регулювання економіки використовує економічні (непрямі) й адміністративні (прямі) методи впливу на інвестиційну діяльність шляхом видання та коригування відповідних

законодавчих та інших нормативно-правових актів і проведення інвестиційної політики.

Згідно із законодавством у сфері державно-приватного партнерства відповідною сферою застосування такого механізму визначається: виробництво, транспортування і постачання тепла та розподіл і постачання природного газу; будівництво та/або експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостах, шляхових естакадах, тунелях і метрополітенах, морських і річкових портах та їх інфраструктури; машинобудування; збір, очищення та розподілення води [27] та інше. Проте немає вказаного пріоритету на розвиток автомобільного транспорту, який станом на сьогодні потребує значного покращення в частині технічного та соціального обслуговування населення України на 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 законом [27].

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 партнерства [27].

Відповідно до повноважень центрального органу виконавчої влади, що формує, а також реалізує державну політику у сфері державно-приватного партнерства, варто віднести: підготовку пропозицій щодо формування

державної політики у сфері державно-приватного партнерства; проведення моніторингу ефективності діяльності органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування у сфері державно-приватного партнерства; забезпечення методологічного проведення перевірки виконання договорів, укладених у рамках державно-приватного партнерства; розроблення концепції та проєктів державних цільових програм щодо сприяння розширенню державно-приватного партнерства; проведення узагальнення та оприлюднення результатів здійснення державно-приватного партнерства, у тому числі здійснення оцінки та моніторингу загального рівня ризиків державного партнера в договорах, укладених у межах державно-приватного партнерства; проведення в межах своїх повноважень інформаційно-роз'яснювальної і консультаційної роботи; проведення моніторингу дотримання вимог законодавства у сфері державно-приватного партнерства, у тому числі під час проведення конкурсів з визначення приватного партнера; участь в організації навчання і підвищення кваліфікації фахівців у сфері державно-приватного партнерства [27], всі ці положення мають юридичну силу, проте, Законом не визначено конкретний центральний орган виконавчої влади, який мав би одноосібні повноваження щодо виконання заданих положень, тобто не передбачає інституцію, уповноважену для розвитку та реалізації цих функцій.

Враховуючи такі норми чинного законодавства, варто апелювати до інституційного забезпечення щодо впровадження державно-приватного партнерства, зокрема у сферу автомобільного транспорту.

Закон України «Про концесію» від 03.10.2019 визначає правові, фінансові та організаційні засади реалізації проєктів, що здійснюються на умовах концесії, з метою модернізації інфраструктури та підвищення якості суспільно значущих послуг. Також ним визначені особливості концесії певних об'єктів, які раніше регулювалися окремими законами (наприклад, концесія на будівництво автомобільних доріг). Він визначає концесію не просто як договір, а як форму державно-приватного партнерства, при якій держава

передає інвестору право на: – створення і/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення); – і/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом (об'єктами) концесії; – і/або надання суспільно значущих послуг [30].

Станом на сьогодні побутує ситуація, що підтримка державно-приватного партнерства державною політикою та державним середовищем в Україні спрямовується, насамперед на інституціональний підхід задля важливості та нагальності вирішення цього питання. До прикладу, у 2016 році було створено Проектний офіс з розвитку державно-приватного партнерства з метою активізації розвитку державно-приватного партнерства в Україні. Офіс відкрито при Міністерстві інфраструктури України за підтримки Фонду «Western NIS Enterprise Fund» («WNISEF») (США). У 2019–2020 роках Уряд України планував дати старт роботі Агенції з питань державно-приватного партнерства [10, с. 43–48], 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 проєктів державно-приватного партнерства у різних сферах економіки. Окрім цього, Агенція організовує заходи, спрямовані на підвищення інституційної спроможності органів місцевого самоврядування у сфері державно-приватного партнерства [11].

Варто зазначити, що в контексті розвитку сфери впливу щодо залучення державно-приватного партнерства та удосконалення його форм, задля впровадження в життя масштабних концесійних проєктів, Перший віце-прем'єр-міністр України – Міністр економічного розвитку і торгівлі України у 2019 році у червні підписав Меморандум про взаємодію між Міністерством економічного розвитку і торгівлі України та Міжнародною фінансовою корпорацією (IFC) групи Світового Банку. Підписаний документ забезпечив експертну підтримку консультантів Міжнародної фінансової корпорації щодо початку роботи Агенції з питань підтримки державно-приватного партнерства



в Україні. Головна функціональність Агенції з державно-приватного партнерства полягає у вживанні заходів щодо реалізації в Україні інвестиційно-привабливих проєктів з державно-приватного партнерства, враховуючи різні сфери економіки. Створення такої Агенції з державно-приватного партнерства передбачало вагоме сприяння для реалізації якісно нових проєктів, передусім у сфері інфраструктури України, що забезпечить приріст інвестицій, сформує нові робочі місця та сприятиме зростанню і залученню надходжень до бюджетів усіх рівнів [48]. Метою створення Агенції державно-приватного партнерства передувало зміцнення інституційної спроможності, як на місцевому рівні, так і на центральному рівні, які були затребувані станом на сьогодні у координації зі створення, залучення та розвитку капіталомістких, масштабних та рентабельних проєктів відповідно до форм державно-приватного партнерства та специфіки їх впровадження та реалізації.

Питання розвитку місцевого самоврядування на сьогодні надзвичайно актуальне, враховуючи матеріально-технічне забезпечення розвитку регіонів, відсутності чіткого законодавчо-нормативного врегулювання, а також особливостей, пов'язаних із формуванням громадського суспільства та його участю у державному управлінні. Впровадження та розвиток державно-приватного партнерства в частині інвестиційної діяльності дуже різняться залежно від регіону. Розширення можливості місцевої влади щодо інвестиційної діяльності є одним із ключових елементів адміністративної реформи та пов'язаних із нею процесів децентралізації владних повноважень.

Однією з ключових проблем, що перешкоджають розвитку в Україні сучасних інвестиційних механізмів на рівні територій (таких як публічно-приватне партнерство), є відсутність конкретно прописаних повноважень, які б забезпечили чітку вертикаль та форму залучення механізмів державно-приватного партнерства для органів державної влади та органів місцевого самоврядування з цього питання. У системі суспільних відносин, що стосуються формування та здійснення державної регіональної політики,

вирішальну роль відіграють держава в особі її територіальних органів та органи місцевого самоврядування як основні суб'єкти реалізації конституційних функцій держави у сфері соціально економічного розвитку. Структурне реформування стратегічно важливих напрямів та забезпечення реформ у них матиме більш комплексний та стабільний економічний ефект за умови гармонізації їх пріоритетів і етапів із реформою місцевого самоврядування та територіальної організації влади. Роль держави проявляється через реалізацію владних повноважень та дій, що визначають межі й обсяг втручання публічної влади у процес регулювання суспільних відносин, зокрема у сфері господарської діяльності, які мають бути чітко встановлені відповідними актами законодавства.

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 яких [1]:

- тенденція до доступності та якості наданих публічних послуг через ресурсну неспроможність для більшості органів місцевого самоврядування виконувати якісно власні й делеговані повноваження;

- загрозлива зношеність найважливіших комунікацій комунального та житлового фонду, а також зростаюча кількість техногенних катастроф. Через нерегульовану тарифну політику держави ускладнюються умови щодо фінансових ресурсів місцевого самоврядування, зокрема, для залучення інвестицій в інфраструктурні об'єкти;

- корпоратизація органів місцевого самоврядування, що призводить до закритості та непрозорості їх діяльності, погіршення інвестиційної привабливості територій, корупційні ризики та зростання соціальної напруженості;

- порушення принципу повсюдності місцевого самоврядування, що спричинило неспроможність місцевого самоврядування в контексті земельних

відносин та вирішення земельних питань, збільшило політичну й соціальну напруженість серед сільського населення.

Проте в умовах стрімкої глобалізації та цифровізації, напрямом руху до Європейського Союзу та НАТО Україна отримала значний шанс на прискорення у розвитку впровадження державно-приватного партнерства в особі приватного інвестора, зокрема закордонних інвестицій як на загальнодержавному, так і на регіональному рівні.

Науковці І. А. Косач та А. В. Дегтярьов визначають стратегічні напрями в умовах реалізації реформи децентралізації влади в Україні, що можуть знайти відображення в програмних документах, спрямованих на підтримку та розвиток державно-приватного партнерства [11].

Перший напрям забезпечує розробку механізмів щодо залучення проєктів державно-приватного партнерства шляхом удосконалення нормативно-правового забезпечення.

Другий напрям забезпечує активну участь держави у фінансових механізмах та впровадженні організаційно-адміністративних заходів у цих напрямках.

Третій напрям забезпечує розвиток інноваційних заходів, задля збільшення обсягів фінансування, а також забезпечувати механізми залучення суб'єктів малого та середнього підприємництва.

Четвертий напрям забезпечує інновації у інвестиційних сферах діяльності, використовує інвестиційні механізми та інструменти задля реалізації масштабних інфраструктурних об'єктів зі залученням підприємств середнього і малого бізнесу.

Водночас доцільно зазначити, що, зважаючи на багатокомпонентність цілей державно-приватного партнерства, сценарії активізації відносин державно-приватного партнерства в умовах децентралізації можуть бути такими [11]:

– бюджетно-фінансовий передбачає пріоритетний розвиток секторів економіки, які зможуть забезпечити збільшення рівня наповнення бюджетів;

– ресурсний передбачає посилене використання ресурсних та природних можливостей передбачуваної території, які перебувають на балансі місцевих територіальних громад (грунтових, природно-кліматичних, рекреаційних ресурсів);

– інвестиційний передбачає підвищення інвестиційної привабливості з метою залучення українських та іноземних інвесторів та інвестицій задля модернізації та удосконалення економічного потенціалу;

– інноваційний передбачає зміни у структурі та механізмах економічного розвитку, а основою таких змін у контексті розвитку мають бути результати залучення та впровадження науково-технічних розробок та прогресивних інновацій.

Враховуючи такі пріоритетні можливості та визначення регулюючих пріоритетів, прогнозовані цілі державно-приватного партнерства забезпечуватимуть реалізацію найефективніших та найамбіційніших проєктів із залученням державно-приватного партнерства. Зокрема, чітке структурування та інституціонування викликів, які постали сьогодні перед реалізацією механізму державно-приватного партнерства допоможе вивести його на кардинально новий, а враховуючи поетапне здійснення важливих для трансформацій рекомендацій та світового досвіду з реалізації механізмів державно-приватного партнерства вивести таку форму співпраці держави та бізнесу на ефективний рівень.

Варто врахувати, що публічна влада може брати пряму участь у реалізації проєктів, оскільки має повноваження виконувати функції проєктування, будівництва, фінансування, експлуатації, пошуку, обслуговування, виконання договорів. Відповідно до джерел фінансування державно-приватного партнерства, може здійснюватись за рахунок: фінансових ресурсів приватних партнерів, запозичених ресурсів, коштів державного і місцевих бюджетів та інших джерел. І. Запатріна [9] вважає, що переконання, за яким проєкти державно-приватного партнерства мають можливість реалізуватися майже виключно за рахунок коштів приватного

партнера, є дещо помилковим, враховуючи той факт, що навіть у розвинених країнах світу участь державних інвестицій у таких проєктах є обов'язковою. Перевагами цієї співпраці є державна підтримка та гарантії. За умови використання експлуатаційної моделі, приватний економічний суб'єкт покладає на себе обов'язки за частковою або повною експлуатацією будь-якого об'єкта, що належить державі або громаді, й отримує від держави винагороду. При концесійній моделі приватний економічний суб'єкт виконує роботу чи надає певні послуги безпосередньо кінцевим споживачам (наприклад, членам територіальних громад) й отримує таким способом право безпосередньо фінансувати свої витрати з винагороди або плати за користування. При коопераційній моделі (в економічній літературі використовується також термін «суспільна модель») громадські функції покладаються на спільне підприємство, яке створюється державним партнером разом із однією або кількома приватними компаніями [11].

Основним напрямом на шляху до формування механізмів інвестиційного розвитку регіонів, що ґрунтуються на раціональному поєднанні ресурсів і форм їхнього використання, має передувати визначення векторів, механізмів та часових меж щодо формування ефективного місцевого самоврядування й належного територіального розподілу влади, спроможних забезпечити передусім надання якісних, відкритих та прозорих публічних послуг, що забезпечить задоволення інтересів громадян у сферах життєдіяльності на їх територіальних локаціях, задоволення потреб держави та територіальних громад. Проблему ефективного виконання органами публічного управління в Україні функцій соціально-економічного розвитку територій не можна розв'язати без належного реформування конституційно-правового статусу на засадах діяльності органів державної виконавчої влади в областях та органів місцевого самоврядування усіх рівнів. Важливим пріоритетом має стати широкий спектр повноважень органів місцевого самоврядування від найменшого до наймасштабнішого рівня, тобто від села, селища, міста до області чи регіону та виділення для цих рівнів відповідних

субвенцій та фінансових і матеріальних ресурсів, що є вкрай затребуваним чинником для подальшого розвитку. Це питання постійно привертає увагу представників інститутів громадянського суспільства, органів місцевого самоврядування та їх об'єднання, вітчизняних науковців та практиків у тому числі.

Апелюючи до досвіду країн з розвинутою ринковою економікою показовим є те, що в кризових ситуаціях роль держави стає вагомішою, а при переході у стабільні умови знову знижується, проте ніколи не припиняється. У всіх випадках держава повинна дотримуватися основного правила – впливати на інвестиційну діяльність, але не руйнувати ринкові засади розвитку економіки.

Економічні методи впливу держави на інвестиційну діяльність підходять для реалізації цього правила більшою мірою, ніж адміністративні, хоча іноді їх важко розмежувати між собою. Економічні важелі, які використовує держава для регулювання економіки, в тому числі і інвестиційних процесів, досить різноманітні, але основними з них є: податки, пряма участь держави в інвестиційній діяльності, створення вільних економічних зон, перерозподіл доходів і ресурсів, ціноутворення, створення сприятливих умов для залучення іноземних інвестицій, кредитно-фінансові механізми.

Адміністративні методи повинні використовуватися державою в тому випадку, якщо методи економічні не можуть бути застосовані, або недостатньо ефективні для вирішення певних завдань. З метою створення нормальних умов для інвестиційної діяльності держава повинна проводити відповідну фіскальну, інвестиційну, науково-технічну, цінову, амортизаційну, кредитно-фінансову та інші види політики, при реалізації яких має використовувати в комплексі економічні та адміністративні методи.

Отже, доцільно зазначити, що інституційне забезпечення державно-приватного партнерства в Україні, зокрема, у сфері автомобільного транспорту потребує певної кореляції щодо структурування та

функціонування як на загальнодержавному рівні, так і на регіональному. Показовим є той факт, що нормативно-правове забезпечення не конкретизує чітко інституцію, яка б мала повноваження щодо залучення інвестицій як з українського середовища, так і закордонного інвестора в конкретну сферу діяльності, у цьому випадку у сферу розвитку автомобільного транспорту в Україні.

Досліджено ініціативи, за допомогою яких створені Агенції з розвитку державно-приватного партнерства при Міністерстві інфраструктури України та Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, а також інституції які переважно самостворені за рахунок ініціатив місцевої влади на комунальному та регіональному рівнях. Таке інституційне забезпечення має певні недоліки, оскільки приватний інвестор, зокрема закордонний не має чіткого уявлення, з якою конкретною інституцією співпартнерство буде вигідним та захищеним від можливих ризиків, а також, інвестор не може чітко проаналізувати, який механізм залучення державно-приватного партнерства найефективніший та законодавчо обґрунтований і гарантуватиме певні компенсаторні можливості в разі утворення ризиків при реалізації проєкту.

Ще одним вектором необхідності удосконалення інституційного забезпечення є регіональний та місцевий рівні, оскільки місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування керуються індивідуальними підходами щодо залучення державно-приватного партнерства, на регіональних рівнях практично не запровадженні масштабні проєкти на правах концесійного законодавства, а залучення інвестиційних пропозицій та розвиток інвестиційних об'єктів відбувається в переважній більшості відповідно до законодавства щодо діяльності у сфері інвестицій згідно із Законом України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 року № 1561-ХІІ (із внесеними змінами від 17.12.2020 № 1116-ІХ), який передбачає економічні та соціальні умови, а також правові щодо залучення інвестиційної діяльності по всій території України, але варто врахувати, що цей закон потребує ґрунтовного доопрацювання в частині поєднання задля ефективного

інвестування в масштабні проєкти економіки України, включно із розвитком міжнародного економічного співробітництва та інтеграції, законодавчий акт потребує значного доопрацювання у частині відповідностей зі значно новішими законодавчими актами у сфері державно-приватного партнерства та концесійного законодавства. Такий вектор удосконалення та впорядкування організаційно-правового підходу допоможе структурувати та забезпечити чіткість механізму щодо здійснення інвестування в економіку усіх рівнів у контексті проведеної реформи децентралізації, а також здійснення інвестиційної діяльності, концесійної форми партнерства та залучення усіх форм державно-приватного партнерства забезпечить публічно-відкритий характер щодо здійснення інвестиційних процесів на всіх рівнях і надасть можливість і ясність входження у таку форму взаємодії бізнесу із державою.

Враховуючи такі зміни, покращиться інвестиційний клімат у сфері автотранспорту України, з побудовою правильного механізму правового функціонування на всіх рівнях та інституційного забезпечення з чіткою структурою та обов'язками, особливо у частині публічності, прозорості та ясності для інвесторів, а також, належних та перспективних інвестиційних пропозицій задля функціонування новітніх форм автомобільної галузі та високого рівня надання соціальних послуг у сфері автомобільного транспорту та транспортної інфраструктури прогресивні зміни відбудуться без значного навантаження на державні та місцеві бюджети. Автомобільний транспорт в Україні вже тривалий період часу потребує суттєвого оновлення, а залучення приватного партнерства на умовах договору з державою вважається найефективнішою формою прогресивної взаємодії та технологічних змін.

Враховуючи вищевикладене зрозумілим є те, що розвиток економіки має дуже важливе значення у процесах позитивних трансформацій України, велику частину забезпечення економічного приросту займає транспортна інфраструктура та у вужчому понятті автомобільний транспорт. Стан інфраструктури транспорту має значний вплив на виробничу діяльність, соціально-економічний розвиток, а також на суспільні відносини в країні.



Упродовж останнього незначного періоду, Українську економіку послабила світова криза, пандемія Covid-19, а найстрашніше, що станом на сьогодні склалася вкрай важка ситуація у зв'язку із воєнним станом та вторгненням російської федерації із повномасштабною війною проти України, саме тому одним із основних пріоритетів під час відновлення у поствоєнний період постане питання з розвитку інфраструктури, особливо в частині транспортного сполучення та реновації усіх видів транспорту і їх ергономічного поєднання, пошуку нових, альтернативних джерел фінансування автотранспортної системи. Основними критеріями задля належного розвитку та функціонування цієї сфери є належне нормативно-правове забезпечення щодо розвитку державно-приватного партнерства. Здійснення інвестиційної діяльності у сфері автомобільного транспорту та залучення державно-приватного партнерства до реновації інфраструктурних мереж країни передбачає певні шляхи реалізації масштабних інфраструктурних проєктів у сфері транспорту, які впливатимуть на прискорення розвитку інфраструктурних галузей у частині відновлення автомобільного транспорту. Проте, одним із найефективніших механізмів державно-приватного партнерства вважається концесія, яка стимулює інвестиційну діяльність у сфері інфраструктурних можливостей та залученні спроможних інвесторів і значних фінансових капіталовкладень в тому числі у воєнний та повоєнний період. Отже, варто враховувати, що нормативно-правове забезпечення цих сфер у контексті розвитку автомобільного транспорту в Україні потребує доопрацювання та удосконалення.

## Висновки до розділу 2

У другому розділі досліджено стан державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні. На основі аналізу нормативно-правового забезпечення з розвитку державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту з'ясовано недоліки щодо взаємодіювання закону у сфері державно-приватного партнерства та сфері автомобільного транспорту. Виявлено прогалини та недоліки у сфері публічної політики щодо реалізації державно-приватного партнерства, зокрема у сфері автомобільного транспорту як на загальнодержавному, так і на місцевому рівнях. Визначено необхідність структурованого інституційного забезпечення щодо реалізації державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні.

У результаті узагальнення отримано такі висновки:

1. Проаналізований перелік законодавчих актів (9 нормативно-правових актів) не є вичерпними, але достатнім для функціонування сфери ДПП та сфери автомобільного транспорту та транспортної інфраструктури. Нормативно-правова база у сфері автотранспорту є дещо застарілою та потребує внесення змін у частині залучення приватного сектору до розвитку автотранспорту з метою уникнення корупційної складової та полегшення залучення іноземного партнера до функціонування такої інфраструктурної галузі. Визначено, що запровадження цих нормативно-правових актів відбулося відповідно до основних науково-теоретичних концепцій і тенденцій розвитку ДПП у світі. Проте їх практична реалізація не забезпечила стовідсоткового досягнення запланованих результатів ні на центральному, ні на регіональних рівнях.

2. На підставі аналізу нормативно-правового забезпечення встановлено, що Законодавство потребує доопрацювання та внесення змін у Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 1 липня 2010 року № 2404-VI (із внесеними змінами) [27], Закон України «Про транспорт» від 10 листопада

1994 року № 232/94-ВР (із внесеними змінами) [31], Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 року № 2344-III (із внесеними змінами) [25], Постанова Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2008 року № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» (із внесеними змінами) та новий Закон України «Про концесію» від 3 жовтня 2019 року № 155-IX (із внесеними змінами) [26; 29; 30], зокрема, в частині забезпечення розвитку ДПП у сфері автомобільного транспорту в Україні.

3. Проаналізовано інституційне забезпечення ДПП у сфері автотранспорту в Україні, в результаті з'ясовано, що інституційне забезпечення державно-приватного партнерства в Україні, зокрема, у сфері автомобільного транспорту потребує певного удосконалення щодо структурування та функціонування як на загальнодержавному рівні, так і на регіональному. Досліджено ініціативи, за допомогою яких створені Агенції з розвитку державно-приватного партнерства при Міністерстві інфраструктури України та Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, а також інституції, які переважно самотворені за рахунок ініціатив місцевої влади на комунальному та регіональному рівнях. У результаті встановлено, що приватний інвестор, зокрема закордонний, не має чіткого уявлення, з якою конкретною інституцією співпартнерство буде вигідним та захищеним від можливих ризиків, а також, інвестор не може чітко проаналізувати, який механізм залучення державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту найефективніший та законодавчо обґрунтований і гарантуватиме певні компенсаторні можливості в разі утворення ризиків при реалізації проєкту.

Результати дослідження за Розділом 2, опубліковані автором у науковій фаховій статті у співавторстві: [8], та наукових фахових статтях: [48–49].

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ДО РОЗДІЛУ 2

1. 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 \(npndfi.org.ua\)](http://Zb_NDFI_3(68).indb(npndfi.org.ua))
2. Бондаренко Ю. Г. Підвищення ефективності державного управління в інвестиційній діяльності. *Актуальні проблеми економіки*. 2015. № 10. С. 89–94.
3. Вінник О. М. Управління державно-приватним партнерством при використанні його акціонерної форми. *Вісник Академії правових наук України*. 2010. № 2. С. 112–120.
4. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року № 436-IV. (із внесеними змінами). URL : [Господарський кодекс України | від 16.01.2003 № 436-IV \(rada.gov.ua\)](http://Господарський кодекс України | від 16.01.2003 № 436-IV (rada.gov.ua))
5. Державно-приватне партнерство як механізм реалізації нової регіональної політики: можливості застосування та практичні аспекти підготовки і впровадження інвестиційних проектів. Київ : U-LEAD, 2017. С. 106.
6. Длугопольський О. В., Жуковська А. Ю. Державно-приватні партнерства: зарубіжний досвід і уроки для України. *Актуальні проблеми економіки*. 2012. № 3. С. 43–49.
7. 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 Президентіві України, 2017. С. 177.
8. 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, А. В. Ліпенцева. Львів : ЛПІДУ НАДУ, 2019. С. 98–109. URL : <https://doi.org/10.33990/2070-4011.61.2019.198503>

9. 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.

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

11. 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.nauka.com.ua/pdf/3\\_2020/4.pdf](http://www.dy.nauka.com.ua/pdf/3_2020/4.pdf)

12. Конституція від 28 червня 1996 року № 254к/96-ВР. URL : [Конституція України | від 28.06.1996 № 254к/96-ВР \(rada.gov.ua\)](http://rada.gov.ua)

13. Крутій О. М., Лопатченко І. М. Моделі стратегічних комунікацій в контексті державно-приватного партнерства. *Вісник Національної академії Державної прикордонної служби України. Серія: Державне управління*. 2018. № 3. URL : [file:///C:/Users/nb6/Downloads/Vnadpsdu\\_2018\\_3\\_3.pdf](file:///C:/Users/nb6/Downloads/Vnadpsdu_2018_3_3.pdf)

14. Кундрик Р. С. Окремі проблеми організаційно-правового забезпечення державного управління. URL : [legalactivity.com.ua](http://legalactivity.com.ua)

15. Матійко С. А. Напрями вдосконалення законодавчої бази у сфері регулювання розвитку транспортної системи. *Економіка та держава*. 2010. № 10. С. 133–135.

16. Никифорок О. І., Гусев Ю. В., Чмирьова Л. Ю. Державно-приватне партнерство: інституціональне середовище для розвитку та модернізації інфраструктури України / ISSN1605-7988. *Економіка і прогнозування*. 2018. № 3. С. 79–101.

17. Павлюк К. В., Павлюк С. М. Сутність і роль державно-приватного партнерства в соціально економічному розвитку держави. *Наукові праці КНТУ. Економічні теорії*. 2010. № 17. С. 10–20. URL : [www.nbu.gov.ua](http://www.nbu.gov.ua)

18. 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](http://www.academy.gov.ua/ej/ej9/doc_pdf/Pasichnyk_MV.pdf)

19. Пащенко Ю. Державно-приватне партнерство у розвитку транспортної інфраструктури. *Молодий учений*. 2015. № 5. С. 54–56.

20. Подолян Ю. О. Концесія як форма державно-приватного партнерства: аналіз чинного законодавства. *Господарське право та процес*. URL : [https://Концесія \(2\).pdf](https://Концесія (2).pdf)

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

22. Постніков В. Особливості застосування державно-приватного партнерства як регулятора розвитку міського транспорту. URL : [22.pdf \(global-national.in.ua\)](#)

23. 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.

24. 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.

25. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квітня 2001 року № 2344-III (із внесеними змінами). URL : [Про автомобільний транспорт | від 05.04.2001 № 2344-III \(rada.gov.ua\)](#)

26. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо засад державної регіональної політики та політики відновлення регіонів і територій : Закон України від 9 липня 2022 року № 2389-IX. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2389-20#Text>

27. 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>

28. Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р. : Розпорядження КМУ від 07.04.2021 № 321-р. URL : <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-realizaciyinacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku-321-070421>

29. Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування : Постанова Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2008 року №1081 (із внесеними змінами). URL : [Про затвердження Порядку провед... | від 03.12.2008 № 1081 \(rada.gov.ua\)](#)

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

31. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР (із внесеними змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>

32. Про режим іноземного інвестування : Закон України від 19 березня 1996 року № 93/96-ВР (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/93/96-%D0%B2%D1%80#Text>

33. Про розподіл продукції : Закон України від 14 вересня 1999 року № 1039-XIV (із внесеними змінами). URL : [Про угоди про розподіл прод... | від 14.09.1999 № 1039-XIV \(rada.gov.ua\)](#)

34. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

35. Федорчак О. В. Інституційний механізм державного управління, *Ефективність державного управління*. 2017. № 50. С. 53–63.

36. Федорчак О. В. Податкові інструменти стимулювання інвестиційної діяльності: державно-управлінський аспект. Ефективність державного управління. 2020. № 64. С. 225–245.

37. Федорчак О. В. Проблеми правового регулювання інвестиційної діяльності в Україні. *Ефективність державного управління*. 2017. № 53. С. 80–94.

38. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року № 435-IV (із внесеними змінами). URL : [Цивільний кодекс України | від 16.01.2003 № 435-IV \(rada.gov.ua\)](#)

39. Чернуха М. Адміністративно-правове регулювання інвестиційної діяльності в Україні. *Вісник Вищого адміністративного суду України*. 2011. № 1. С. 76–83.

40. Чукаєва І. К. Державно-приватне партнерство – сучасний механізм залучення інвестицій до інфраструктурних галузей. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. 2017. № 2. С. 145–148.

41. Шилепницький П. І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика : монографія. Чернівці, 2011. С. 455.

42. Шилепницький П. І., Зибарева О. В. Державно-приватне партнерство: польський досвід. *Ефективна економіка*. 2019. № 2. URL : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6872>

43. 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>

44. Шилепницький П. І., Петрова І. П. Можливості публічно-приватного партнерства для інноваційного розвитку промисловості. *Інфраструктура ринку*. 2020. № 47. С. 55–61. URL : [http://www.market-infr.od.ua/journals/2020/47\\_2020\\_ukr/12.pdf](http://www.market-infr.od.ua/journals/2020/47_2020_ukr/12.pdf)

45. Шилепницький П. І., Зибарева О. В., Петрова І. П. Співпраця держави та приватного бізнесу у сфері інновацій. *Стратегічні засади сталого*



розвитку підприємництва і торгівлі в сучасних умовах : колективна монографія / за заг. ред. Є. В. Скляр. Чернівці : Технодрук, 2021. 356 с. С. 7–27. ISBN 978-617-8034-23-8. URL : <https://drive.google.com/file/d/1ZqwZ5p8HCC2cSUTD045JaKw2RNZTzhK/view>

## СПИСОК ЗАРУБІЖНИХ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

46. Ana Maria Ruiz Rivadeneira, Ludger Schuknecht. Ensuring effective governance of Public-Private Partnerships. Enpress. *Journal of Infrastructure, Polycy and Development*. Vol 3, No 2 (Published): Special Issue. Article identifier: 177–195. Article ID: 1148. URL : <https://systems.enpress-publisher.com/index.php/jipd/article/view/1148>

47. Barr. N. A. Chapter 2 Political Theory: Social justice and the State and Section 3.1 and 3.2 of Chapter 3 Economic Theory 1: State Intervention in 'Economics of the Welfare State', 5th ed. ed. Oxford University Press, Oxford; New York, 2012.

48. 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

49. Barbir I. Regulatory and legal support of the process of involving Public Private Partnership in the field of socio-transport infrastructure at the local level in Ukraine. *International Journal of Public Administration, Management and Economic Development (IJPAMED)* ISSN 2533-4077 Czech Republic. 2021. Vol. 6. Iss. 1. P. 3. URL : [International Journal of Public Administration, Management and Economic Development \(fves.eu\)](https://www.fves.eu/files/IJPAMED_2021_6_1.pdf) або [https://www.fves.eu/files/IJPAMED\\_2021\\_6\\_1.pdf](https://www.fves.eu/files/IJPAMED_2021_6_1.pdf)

50. Fourie D. Good governance in Public Private Partnerships Approaches and applications. School of Public Management and Administration University of

Pretoria. A South African perspective. URL :  
[https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/52474/Fourie\\_Good\\_2015.pdf?sequence=1](https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/52474/Fourie_Good_2015.pdf?sequence=1)

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

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

53. The PPP Agency was established to prepare for the implementation of high-quality and investment-attractive projects in Ukraine. URL :  
<https://pppagency.me.gov.ua/uk/about/>

## 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**

Відповідно до організаційно-правового та соціально-економічного підходів визначаються переваги зі залучення державно-приватного партнерства, зокрема використання таких підходів актуальне у сфері автомобільного транспорту щодо розвитку дорожньої інфраструктури, вирішення екологічних проблем, підвищення безпеки на дорогах.

Організаційно-правовий підхід до залучення механізму державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту передбачає створення правової бази для регулювання відносин між державним та приватним секторами. Для цього можуть бути прийняті зміни чи доповнення до законів, розпоряджень, наказів та інших нормативних актів України, що визначають права та обов'язки кожної сторони, процедури взаємодії, механізми контролю за виконанням умов державно-приватного партнерства.

Соціально-економічний підхід передбачає визначення соціально-економічних проблем, які можна вирішити за допомогою механізму державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту. Наприклад, розширення мережі доріг, зменшення заторів, покращення безпеки на дорогах, зниження рівня шкідливих викидів тощо. Залучення приватного сектору може допомогти збільшити ефективність вирішення цих проблем завдяки використанню новітніх технологій, ресурсів та інвестицій.

Враховуючи важливість та необхідність залучення механізму державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту в Україні,

державно-приватне партнерство є ефективним інструментом для покращення автомобільного транспорту, його дорожньої інфраструктури та забезпечення безпеки на дорогах, враховуючи навантаження на бюджети усіх рівнів, приватний сектор візьме частину фінансових зобов'язань, у результаті чого державний та муніципальний сектор отримає інфраструктурні та інноваційні покращення у сфері перевезень, а громадськість якісні соціально-економічні послуги.

За допомогою організаційно-правового підходу зі залучення державно-приватного партнерства простежується певна парадигма розвитку державно-приватних партнерств у різних сферах, зокрема, особливо яскраво у сфері розвитку транспортної інфраструктури у різних видах транспорту, водночас у сфері автомобільного транспорту, здебільшого на території Європи.

Саме удосконалення нормативно-правових підходів стимулювало належний та стрімкий прогрес у частині створення та індустріалізації економік країн світу, які прагнули індустріальних вершин, залучаючи до цього процесу масштабних приватних інвесторів з галузі будівництва, видобування, судноплавства, різного роду заводів виробників, які мали в результаті безпосередній вплив на подальший розвиток та розбудову інфраструктурних об'єктів певних країн та територій.

Міжнародна група науковців, зокрема Богдан Винницький (Канада), Богдан Онишук (Канада), Мирослава Лендшел (Україна), Петер Сегварі (Угорщина) у колективній монографії «Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном» подали визначення державно-приватного партнерства, як системи відносин між органом публічної влади (управління) та приватною організацією, у яких приватній організації надано більшу роль у плануванні, фінансуванні та реалізації певної послуги для населення, аніж при використанні традиційних процедур співпраці (наприклад, тендеру), і менше, аніж при використанні механізму приватизації. При цьому захист державних і комунальних інтересів

гарантується через інституційні основи, положення нормативних актів та укладених договорів [22, с. 146].

Механізми із залучення державно-приватного партнерства створюють ефективну діяльність для органів влади у досягненні публічних цілей завдяки певним його перевагам:

- зменшення бюджетних видатків на розвиток у результаті утворення новітньої інфраструктури;
- значне пришвидшення термінів будівництва порівняно із виключно державним проектом;
- можливість використовувати приватні експертизи чи проектно-технічні аналізи задля менеджменту великих проектів;
- доступ до надсучасних технологій, які можуть розробити чи придбати приватні компанії;
- можливість залучення широкого спектру фінансових ресурсів та бізнес-структур для реалізації проектів.

Процес залучення приватних інвесторів, компаній, фінансових ресурсів затребуваний процес, оскільки державних фінансових ресурсів держави та місцевих бюджетів не вистачає для вирішення соціально-економічних проблем у галузі транспортної інфраструктури, зокрема автомобільного транспорту.

Залучення державою фінансових ресурсів з приватних секторів допоможе вирішити багато поточних та важливих завдань у всій економічній галузі, таких як:

- ефективна розбудова інфраструктурної галузі;
- значний приріст капіталу від вкладених інвестицій;
- задоволення потреб населення;
- підвищення якості публічних та соціальних послуг;
- впровадження нових ефективних та альтернативних видів автомобільного транспорту і не тільки;
- можливість фінансування у нагальні і важливі суспільні проекти;

- розподіл ризиків між державою та приватним партнером;
- стимулювання інвестиційної привабливості та діяльності через механізми конкуренції.

Варто зауважити, що впровадження державно-приватного партнерства у будь-яку сферу публічного адміністрування у переважній більшості економічної діяльності країни збільшує шанси на успішність та реалізацію проєктів. Об'єднання ресурсів і рівноцінний розподіл ризиків між сторонами партнерства, які дають змогу активно залучати інвестиції задля реалізації суспільно і соціально значущих проєктів, переважну більшість з яких неможливо реалізувати у разі відсутності партнерства між приватним і державним секторами. Велика необхідність партнерства з боку держави виникає у сферах державної влади, основну відповідальність несуть: об'єкти загального користування, «публічні служби» (public services) – ремонт чи реконструкція, а також забезпечення з утримання об'єктів загального користування.

Організаційно-правовий підхід залучення механізму державно-приватного партнерства в автотранспортну галузь переважно залежить від переваг та недоліків щодо реалізації механізмів державно-приватного партнерства в державі відповідно до чинного законодавства.

Державно-приватне партнерство пропонує низку переваг:

1. Забезпечення кращих інфраструктурних рішень, ніж ініціатива, яка є повністю державною або повністю приватною. Кожен учасник робить те, що робить найкраще.

2. Угоди державно-приватного партнерства призводять до швидкого завершення проєкту та зменшення затримок в інфраструктурних проєктах шляхом включення часу до завершення як міри ефективності та прибутку.

3. Рентабельність інвестицій в угоду державно-приватного партнерства може бути більшою ніж проєкти з традиційним, повністю приватним або загальнодержавним виконанням. Інноваційні підходи до проєктування та

фінансування стають доступними, коли два суб'єкти працюють спільно та злагоджено.

4. Ризики повністю оцінюються на первинних етапах для визначення доцільності проєкту, у такому випадку приватний партнер може здійснювати перевірку щодо нереальних обсягів проєкту або очікувань з боку державних органів влади.

5. Операційні та проєктні ризики виконання передаються від уряду до приватного учасника, який зазвичай має більше досвіду з утримання витрат.

6. Типова угода з державно-приватного партнерства може передбачати привілеї за дострокове завершення, що якісно підвищує ефективність такої угоди.

7. Підвищуючи ефективність інвестицій уряду за допомогою механізмів державно-приватного партнерства з'являється змога перенаправляти державні кошти на інші важливі соціально-економічні напрями.

8. Більша ефективність державно-приватного партнерства знижує дефіцит державного бюджету.

9. Більша ефективність державно-приватного партнерства знижує дефіцит місцевих бюджетів.

10. Державно-приватне партнерство потенційно призводить до сплати податків у державний бюджет.

Проте також існують і недоліки державно-приватного партнерства:

1. Кожне державно-приватне партнерство передбачає ризики для приватного учасника, який обґрунтовано розраховує отримати компенсацію за прийняття цих ризиків. Це може збільшити державні витрати.

2. Якщо існує лише обмежена кількість приватних осіб, які мають можливість завершити проєкт, відносно не велике поле учасників може означати меншу конкуренцію, отже, менш економічно ефективні партнерські відносини.

3. Прибуток проєктів може варіюватися залежно від передбачуваного ризику, рівня конкуренції, складності й обсягу проєкту.

4. Якщо виконання угод значною мірою покладено на приватну сторону, уряд не матиме змоги належно оцінити збитки в разі утрати.

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 послуг. Ці спостереження розроблені на основі світового досвіду відповідно до джерела [52].

Макроекономічна роль державно-приватного партнерства може змінюватися відповідно до фаз економічного циклу, зокрема, у фазі рецесії на основі реалізації різних форм державно-приватного партнерства може відбуватися працевлаштування циклічно безробітних та стимулювання інвестиційного попиту за рахунок розбудови об'єктів ринкової інфраструктури. Запровадження проєктів на основі державно-приватного партнерства під час кризи дає змогу не лише підтримати сукупний попит у короткостроковому періоді, а й закласти фундамент довгострокового економічного зростання за рахунок випереджального розвитку ринкової інфраструктури, навколо якої відбуватиметься підприємницька діяльність у майбутньому [34]. Важливим є той факт, що у фазі піднесення, що характерно для надмірного сукупного попиту в разі повної зайнятості ресурсів, спрямування частини коштів приватного сектору на реалізацію проєктів державно-приватного партнерства, дасть змогу стримати високу активність між партнерами у сфері державного та приватного секторів та підтримати розвиток інфраструктури відповідно до затребуваних потреб ринку.

Станом на сьогодні етапи успіху глобальних реформ у сфері державно-приватного партнерства в Україні потребують стимулів та законодавчих ініціатив, стимулом слугуватимуть покрокові поліпшення у напрямку напрацювання нових інституцій. Відповідно до такої ситуації, прийнятним та ефективним способом реалізації стане поетапний підхід до розвитку механізму та форм державно-приватного партнерства, основне підґрунтя



полягатиме у запуску кількісних пілотних проєктів, найоптимальнішою формою буде рівень регіонів з урахуванням законодавчих процесів на національному рівні. Аналізуючи думки іноземних експертів у сфері розвитку та впровадження державно-приватного партнерства, така форма вважається прийнятною та досить ефективною, зауважуючи той факт, що у державі Україна ефективніше працюють реформи, які реалізуються поетапно. Задля досягнення успіху в розвитку державно-приватного партнерства важливо працювати та утримувати баланс з усіма зацікавленими сторонами як з державної сторони, так і зі сторони публічної. Незалежно від підходу, важливо створити зрозуміле та стабільне правове середовище задля забезпечення всіх проєктів з державно-приватного партнерства однаковими умовами та прозорими правилами участі.

В Україні, як і у переважної більшості країн із недостатнім правовим регулюванням щодо розвитку державно-приватного партнерства, прогалини в законодавстві можна виправити за допомогою укладення окремих контрактів та договорів, що не суперечить чинному законодавству.

Відповідно, якщо Україна зацікавлена у проєктах державно-приватного партнерства, а державний партнер дійсно хоче їх реалізувати, простежується шанс успішного запуску та імплементації такого проєкту навіть в умовах існуючої правової та політичної ситуації [42, с. 171–182].

Розглядаючи механізм державно-приватного партнерства крізь призму фінансового аспекту та беручи до уваги розуміння сталості «державно-приватне партнерство», що наведене в статті 1 базового Закону, не корелюється термін «фінансування ДПП», який вживається в статті 9 Закону України «Про державно-приватне партнерство», де закріплено «джерела фінансування державно-приватного партнерства», до яких належать: кошти державного, або місцевого бюджетів; фінансові ресурси приватного партнера; фінансові ресурси, запозичені установленим порядком; інші джерела, не заборонені законодавством. Цей перелік джерел фінансування державно-

приватного партнерства передбачає за основну ціль економічний критерій, який не враховує різноманітні форми правового забезпечення.

З урахуванням проведеного дослідження поняття «фінансування» можна констатувати, що за аналогією термін «співфінансування» може вживатися або щодо діяльності установи (наприклад, спільне фінансування (утримання) комунальних підприємств, установ та організацій), або щодо реалізації спільних проєктів. Варто зауважити, що в контексті реалізації державно-приватного партнерства термін «співфінансування ДПП» некоректний [24, с. 186–187], оскільки не передбачається фінансування загальної взаємодії, а реалізація безпосередньо самого проєкту державно-приватного партнерства.

Відповідно до необхідності у реалізації концесійної чи контрактної угоди розглядають також метод «співфінансування». Протягом 2010–2013 років в Україні тривали спроби реалізації так званих національних проєктів. Зокрема, Порядком використання коштів, передбачених у державному бюджеті для надання державної підтримки з метою реалізації національних проєктів на умовах співфінансування, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011 року № 847, передбачалося, що державний інвестор використовує бюджетні кошти в повному обсязі суто для надання державної підтримки на умовах співфінансування, зокрема шляхом надання кредитів, позик та інвестицій суб'єктам господарювання, що беруть участь у вживанні заходів із реалізації таких проєктів та/або їхніх складників власним та/або залученим коштом [36]. Проте така можливість компенсаторних буферів станом на сьогодні неможлива, оскільки ця постанова втратила чинність, а в результаті механізм співфінансування чи відшкодування не передбачений законодавством України.

Відповідно до практичних результатів основними серед причин нереалізованих ідей національних проєктів та найбільшою перепоною стає переважання та сталість щодо фінансування з державного бюджету. Визначені національні проєкти і державні підприємства, залучені, щоб такі проєкти

просувати та реалізовувати завдяки співфінансуванню, зокрема, завдяки пошуку прямих чи непрямих іноземних інвестицій, які б співфінансувалися включно з державного бюджету, тоді як жодних зовнішніх джерел щодо спільного забезпечення немає. Яскравим прикладом цього є скасування фінансового регулювання державними органами влади цін на автобусні перевезення відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» (далі – Закон). Можна простежити відсутність фінансового регулювання та скасування механізму компенсацій приватному партнеру (в цьому випадку перевізнику) фінансових відшкодувань за пільгові перевезення громадян.

Статтею 10 Закону передбачено, що тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів тощо [23].

Щодо здійснення єдиної тарифної політики у сфері автотранспортних перевезень варто звернутися до центрального органу виконавчої влади, що реалізує та забезпечує формування, затверджує методику розрахунку тарифів відповідно до видів перевезень.

Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 року № 1175, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України від 27.11.2009 року за № 1146/17162 (далі – Методика), яка є обов'язковою для застосування під час встановлення регульованого тарифу органами виконавчої влади та місцевого самоврядування на послуги пасажирського автомобільного транспорту і має рекомендаційний характер під час формування вільних тарифів на ці послуги [38].

Ця методика передбачала відповідно до нормативно-законодавчих актів закладання тарифів на надання послуг із перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, автобусних маршрутах зі спеціальних перевезень та автобусних маршрутах із нерегулярних перевезень, до її відання

належало закладання тарифів на послуги з перевезення тарифів на легкових автомобілях відповідно до замовлень, послуг з перевезення пасажирів у маршрутних таксі. Згадану методику застосовують органи виконавчої влади, місцевого самоврядування та автомобільні перевізники незалежно від форми власності останнього.

Варто зазначити, що, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25.03.2015 року № 240 «Про внесення змін у додаток до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 р. № 1548», державне регулювання тарифів на перевезення пасажирів на приміських і міжміських внутрішньообласних автобусних маршрутах загального користування були скасовані, а це означає, що тарифи на такі маршрути є вільними, на розсуд перевізника, що створює значну невизначеність, а подекуди і напругу у суспільстві у контексті якості наданих послуг та цінової політики.

Нині автомобільні перевізники формують тариф на перевезення пасажирів з огляду на ринкові умови, а також відповідно до Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 року № 1175, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27.11.2009 року за № 1146/17162 (далі – Методика) [38]. Саме така методика вважається обов'язковою для застосування, коли органи місцевого самоврядування в особі виконавчої влади встановлюють регульований тариф. Ці тарифи регульовані та встановлюються на відповідно надані послуги з пасажирського перевезення на автомобільному транспорті, що певною мірою суперечить реальним обставинам, які побутують у сучасному транспортному сполученні, оскільки є рекомендаційними під час формування вільних тарифів на такі послуги, а отже це дає можливість перевізникам регулювати ціни на проїзд, в результаті отримуємо завищення ціни на переважно неякісні послуги, відсутність належного механізму оподаткування та сплати прозоро податків і відрахувань до бюджету.

Водночас варто зазначити, що, згідно зі статтею 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», повноваження щодо встановлення в порядку і в рамках, визначених законом, тарифів на транспортні послуги в межах населених пунктів, належать до компетенції виконавчих органів сільських, селищних, міських рад [38].

Відповідно до такого законодавчого аспекту, тарифи на пасажирські перевезення на внутрішньообласних, внутрішньорайонних, міжобласних, приміських автобусних маршрутах загального користування не регулює держава, а тарифи передбачаються відповідними перевізниками, тобто їх регулюють вільно. Варто зауважити, що така політика могла б констатувати більшу зацікавленість приватного партнера в укладенні договорів на перевезення пасажирів, проте в умовах нестійкого фінансового ринку України та тенденції до Світової кризи, цей факт може дещо послаблювати зацікавленість вливання інвестицій приватного партнера, зокрема й іноземного інвестора у соціально-транспортну інфраструктуру України.

Водночас, варто зауважити, що співфінансування вважається доволі поширеним інструментом у домовленостях між державою та бізнесом та у практиці міжбюджетних відносин. Співфінансування як фінансово-правовий інструмент реалізації проєктів державно-приватного партнерства не належить до категорій бюджетного права, проте вважається економічною категорією з невизначеним статусом відповідних юридичних механізмів задля реалізації та укладення договорів, які не завжди класифікуються як форми державної підтримки щодо здійснення механізмів державно-приватного партнерства, але є формою бюджетного інвестування, а також головною метою є оптимальний розподіл фінансових ризиків проєкту.

Водночас існують наслідки набуття статусу одержувача бюджетних коштів для приватного партнера чи компанії:

- 1) ведення розрахунків із використанням казначейських рахунків, існує необхідність щодо реєстрації бюджетних зобов'язань, а також варто враховувати обмежені можливості щодо здійснення попередньої оплати;

2) відповідно до положень Закону України «Про публічні закупівлі» існує необхідність проведення закупівель;

3) відкриття бюджетних асигнувань залежать від внесення швидких змін до планових документів;

4) відповідальність і звітування визначеним бюджетним законодавством порядком.

Недостатність правового забезпечення та рівня співфінансування як фінансово-правового інструменту задля здійснення механізму державно-приватного партнерства. Зокрема, до основних недоліків співфінансування проєктів державно-приватного партнерства належать такі:

1) відсутність гнучкості фінансування;

2) відсутність фінансових ресурсів у державних органах влади для співфінансування і реалізації інвестиційних проєктів;

3) недосконалість організаційно-правових форм співфінансування та відсутність успішного досвіду;

4) відсутність сталості у розрахунках щодо регулювання цін на перевезення автомобільним транспортом та інше.

Результатом співфінансування можливо утворити функціональний механізм залучення приватного партнера до інвестування у державну інфраструктуру, проте така форма взаємодії не закріплена належно на законодавчому рівні України і не має пріоритетів до розвитку.

Більш типовою формою для української економіки ще донедавна була приватизація, яка змінює форму власності, натомість державно-приватне партнерство передбачає значно інноваційнішу методику щодо використання державним сектором у якості співпраці з приватним, який зацікавлений, щоб інвестувати власний ресурс у реалізацію проєкту за умови належно дотриманих термінів та передбачених сум бюджетів, натомість державна сторона залишає за собою контроль за належним виконанням щодо надання якісних послуг населенню, дотримання вимог та норм чинного законодавства у сфері автомобільних перевезень, що стимулюватиме покращення рівня

життя населення та економічного розвитку країни. Проте державні органи несуть відповідальність за належним виконанням законодавства та договірних умов приватного партнера.

Існує багато видів державно-приватного партнерства, які утворилися зважаючи на різноманітні причини, які відображають наявні потреби та проблеми щодо управління інфраструктурними чи іншими видами послуг.

Здебільшого вирізняють два переважні типи державно-приватного партнерства:

1) інституційний – належить до всіх форм спільного підприємництва та партнерства з боку приватного сектору між державними та приватними зацікавленими особами;

2) контрактний – тип партнерства, який представлено концесійною моделлю укладення договорів.

Концесія, як ми вже визначили, передбачає найуспішнішу характеристику державно-приватного партнерства у сфері фінансування з огляду на свою відповідність функціональності запланованих проєктів.

Також відповідно до режиму іноземного інвестування та згідно із Законом України «Про режим іноземного інвестування [14], концесійні договори як ефективний механізм державно-приватного партнерства відповідно до чинного законодавства можуть використовуватися, враховуючи ефективну результативність у інших важливих сферах економіки країни, таких як «договір про передачу природних багатств, підприємств або інших господарських об'єктів, що належать державі чи територіальній громаді, в тимчасову експлуатацію іншим державам, іноземним фірмам або приватним особам». Отже, на контрактній основі об'єкт передається від державного до приватного сектору, який управляє ним у певний проміжок часу. За допомогою такого договору у державний сектор направляються приватні фінансові ресурси та інструменти управління. Також може відбуватися проєктування та будівництво певного об'єкту [34].

Концесійна форма проявляється як найбільш ефективна та затребувана з боку приватного партнера, оскільки має низку переваг та передбачає довготривалі партнерські договори, в межах яких особливу роль відіграє термін окупності проекту для інвестора, який інвестує та намагається уникнути серйозних ризиків щодо фінансових утрат.

Варто зауважити, що у світовому досвіді укладання концесійних договорів існують різні фінансові моделі із залучення форм державно-приватного партнерства в інфраструктурні проекти, які широко розвинені у прогресивних країнах, удосконалені та закріплені законодавчо, чого не відображено в українському законодавстві.

Розглянемо міжнародну типологію моделей із залучення публічно приватного партнерства відповідно до узагальнень Міжнародної Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй [47]:

1. O & M: Operate – Maintenance Contract: «управління – утримання» передбачає можливість приватного підприємства відповідно до контракту керувати об'єктом державного сектору впродовж передбаченого терміну. Перевагою є те, що право власності залишається за державною установою, хоча як показує практика такий контракт не належить до державно-приватного партнерства, а розглядається як контракт (договір) з надання послуг.

2. Operation License: «ліцензія на здійснення діяльності» – полягає в тому, що приватне підприємство отримує управління ліцензією або право на здійснення державних послуг на довгостроковій основі.

3. BOT: Build – Operate – Transfer: «будівництво характеризує передачу, тобто коли приватний інвестор здійснює будівництво і експлуатацію переважно на праві власності протягом передбаченого терміну, а згодом об'єкт повертається у власність держави.

4. DBB: Design – Bid – Build – «розробка – тендер – будівництво». Характерною ознакою варто відзначити поділ функцій розробки та створення установи між незалежним приватним розробником і приватною компанією, яка компетентна виконувати функції підрядника.



5. DBFM: Design – Build – Finance – Maintain: «розробка – будівництво – фінансування – утримання» здебільшого передбачає надання послуг додатково, таких як логістика, безпека, прибирання і таке інше.

6. DBFO: Design – Build – Finance – Operate: «розробка – будівництво – фінансування – управління». Характерно, що приватна компанія розробляє та створює проєкт відповідно до передбачених вимог та стандартів, які передбачені та затверджені органами державної влади, а також фінансуються капітальні витрати та здійснюються управлінські рішення певним об'єктом.

7. BOOT: Build – Own – Operate – Transfer: «будівництво – володіння – управління – передача» характеризується тим, що приватний інвестор будує об'єкт, який перебуває у його власності, а органи влади надають послуги протягом передбачуваного періоду, після певного періоду право власності переходить до органів влади.

8. BBO: Buy – Build – Operate: «купівля – будівництво – управління» – компанія з надання фінансових послуг чи приватне підприємство переважно фінансує проєкт напряму або через механізм довгострокового лізингу чи емісії облігацій.

9. BOLB: Buy – Own – Lease – Back: «придбання – володіння – повернення з лізингу» характеризується придбанням установи приватним підрядником, у результаті відповідно до лізингової угоди передає в управління органам державної влади.

10. Finance only: «інансування» приватне підприємство, як правило, компанія з надання фінансових послуг, лише фінансує проєкт напряму або використовує інші механізми, такі як довгостроковий лізинг або емісія облігацій.

Варто зазначити, що така розширена міжнародна типологія ґрунтовно відображає найрізноманітніші можливості державно-приватного партнерства будь-якої складності задля реалізації найрізноманітніших та найскладніших інвестиційних об'єктів.

Відповідно до вищезазначеної класифікації, найефективнішим контрактним типом серед концесійних договорів є DBFO: «розробка – будівництво – фінансування – управління», оскільки покриває усі елементи, а саме фінансування, проєктування, будівництво, управління та експлуатацію об'єкта. Часто такі контракти фінансуються за рахунок плати за користування [47]. Такий тип є найпоширенішим серед багатьох країн Європи, а, враховуючи аналіз, найкраще підходить для впровадження механізму із залучення державно-приватного партнерства в автотранспортну інфраструктуру України.

Варто зауважити, що до компетенції публічної влади належить пряма та безпосередня участь у реалізації проєктів з державно-приватного партнерства, а також – функції фінансування, проєктування, будівництва та пошуку задля виконання договорів із залучення інвестицій та інвестиційної діяльності відповідно до таких договорів. Джерела фінансування державно-приватного партнерства можуть використовуватися з фінансових ресурсів приватних партнерів, коштів державного і місцевих бюджетів, закордонних інвесторів та інших ресурсів, які не суперечать нормам чинного законодавства. Саме з таким механізмом побудови державно-приватного партнерства погоджується І. Запатріна, яка вважає, що переконання, за яким проєкти з державно-приватного партнерства можуть бути реалізовані майже виключно за рахунок ресурсів приватного партнера, є помилковим, адже навіть у розвинених країнах участь державних інвестицій у таких проєктах є обов'язковою. Позитивними моментами цієї співпраці є державна підтримка та гарантії [15, с. 62–87].

Отже, організаційно-правовий підхід щодо залучення у сферу автомобільного транспорту державно-приватного партнерства, передбачає, що відповідні зміни до законодавства варто вносити у концесійне законодавство та нормативно-регуляторні акти у сфері автомобільного транспорту, які полягають в усуненні диспропорції у нормативно-правовому

забезпеченні розвитку державно-приватного партнерства, концесійного законодавства та сфери автомобільного транспорту.

Простежуючи визначення терміну «державно-приватне партнерство» та різноманіття форм договірних відносин відповідно до норм державно-приватного партнерства, які передбачені Законом, формування єдиного підходу до розроблення фінансово-правового забезпечення розвитку державно-приватного партнерства в Україні ускладнюється невідповідністю нормативно-законодавчої бази та структурністю інституційного забезпечення щодо приватного партнерства й інвестиційної діяльності. Питання співвідношення законодавства про державно-приватне партнерство зі спеціальними законами у концесійній площині та сфері інвестиційної діяльності, апелюючи до законодавства у сфері автомобільного транспорту, тобто проведення конкурсу для спроможного партнера у електронній торговій системі, потребує нагального вирішення. Закон передбачає можливість винесення на розсуд державного партнера застосування цього законодавства до різних проєктів, що слугує флагманом для невідкладних уточнень та запуску інвестиційної діяльності із залученням приватного партнера. Відповідно до законодавства, проєкти, які формально відповідають ознакам державно-приватного партнерства, мають виконуватись без застосування принципів, які передбачені Законом, однак з урахуванням рішення державного партнера відповідним, що може викликати розбіжності між державною стороною та приватним сектором.

Також невідповідний належний механізм щодо структурованого порядку у фінансуванні чи співфінансуванні проєктів із залученням державно-приватного партнерства не має чіткого бачення для приватного інвестора перспектив чи недоліків щодо укладення договорів, контрактів, концесійних угод тощо. В таких умовах суб'єкту та об'єкту механізму залучення державно-приватного партнерства складно визначитися та розвивати такий вектор у соціальній інфраструктурі України, зокрема, не визначений спектр суб'єктів, які можуть законодавчо бути державними партнерами у проєктах державного

рівня, не передбачено застосування інституційного партнерства, норм для декількох органів державної влади (або муніципалітетів) щодо можливості виступати одночасно на стороні державного партнера.

Необхідно удосконалити підзаконні акти, які чітко не регламентують методичні й організаційно-управлінські аспекти державно-приватного партнерства, не регламентують фінансові методи із впровадження державно-приватного партнерства, не вказують на чіткі можливі ризики для приватного інвестора, не забезпечують компенсаторних механізмів у разі надзвичайних випадків чи втрат, також не передбачено будь-яких державних пільг чи заохочень щодо впровадження великих інфраструктурних об'єктів у сфері автотранспорту, до прикладу впровадження екологічного автомобільного електротранспорту і саме тому їх функціональність перебуває на низькому рівні через прогалини в Законі та інших нормативно-правових актах.

Набуває подальшого розвитку затребуваність у ефективних механізмах державної підтримки з державно-приватного партнерства.

Порівняно з міжнародним досвідом стає зрозуміло, що наявна значна потреба для стрімкого розвитку державно-приватного партнерства та його форм. Світовий досвід підтверджує, що поширеним у світовій спільноті важелем залучення приватних інвестицій у розбудову інфраструктури та економіки на засадах державно-приватного партнерства є механізм державної підтримки.

Серед основних невирішених проблем державної підтримки з розвитку державно-приватного партнерства в Україні є брак коштів, нераціональне та неефективне їх розподілення, дефіцит бюджетного планування та щорічна зміна напрямів і пріоритетів фінансування щодо бюджетних програм, невизначеність методології надання бюджетної підтримки в межах реалізації державно-приватного партнерства, невідповідність підходів в Україні міжнародним принципам та підходам; обмеженість в одержанні державних гарантій, особливо на місцевому рівні.

Потребує певного удосконалення непослідовність щодо тарифного регулювання та економічної обґрунтованості тарифів, у випадку реалізації проєкту з державно-приватного партнерства тарифи повинні бути вільними для встановлення приватним партнером, який реалізує проєкт. Важливу роль у забезпеченні успішності реалізації державно-приватного партнерства відіграє механізм вільного формування тарифів, у результаті якого безпосередньо забезпечується переважна можливість повернення залучених приватних коштів. В окремих сферах національної економіки фактично немає ринкових відносин, а тариф не виконує функцію економічного регулятора.

Тарифи на послуги у комунальних підприємствах у більшості регіонів України не покривають, як стверджують перевізники, собівартості послуг, що мало ймовірно, проте неможливість вирахування такого твердження пов'язана з відсутністю інвестиційної складової, що не стимулює підприємства до ефективної діяльності. Відсутність конкурентності на ринку автомобільних перевезень автоматично нівелює якість надання послуг у країні. Неможливість приватного партнера проєкту з державно-приватного партнерства впливати на тарифи значно ускладнює повернення вкладів, а відсутність належного фінансово-правового механізму розмиває правила поведінки на ринку та не дає чіткої спроможності спрогнозувати успішність будь-якого проєкту у перспективі. Зазначені проблеми у сукупності не дають можливості розвиватися належно механізму державно-приватного партнерства в Україні.

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

Значення державно-приватного партнерства здебільшого обумовлено процесами інвестування із залученням інструментів та механізмів державного, публічного управління в умовах здійснення реформи децентралізації в Україні. Одна із основних перешкод впровадження обумовлена недостатністю фінансових ресурсів бюджетів міст та територіальних громад, а суспільні

потреби у наданні інфраструктурних та соціальних послуг мають тенденцію до зростання. Такі тенденції створюють умови пошуку і запровадження новітніх форм співпраці між приватними партнерами та органами публічного управління, а саме засобів та форм розвитку державно-приватного партнерства.

Форми державно-приватного партнерства використовуються для послаблення кризових явищ у національній економіці та публічному управлінні. Держава, відповідно до такої моделі економічних відносин, стає організатором, замовником та гарантом проєктів територіального розвитку. Щодо взаємодії державної власності та приватного капіталу простежуються певні перепони, які впродовж тривалого проміжку часу перебувають на перетині практики у поєднанні із теорією з державного управління та потребують постійного удосконалення.

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) [37], 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 Стратегією цілей. Саме належний контроль та зацікавленість державою вказаних цілей та виконання належно функцій децентралізованої влади визначають якість, швидкість та пріоритетність цих завдань.

Проблемними питаннями у сфері розвитку автотранспортної інфраструктури в Україні є у своїй переважності, відсутність координації, контролю, несистемність дій, неефективність прийняття рішень, планування та прогнозування, нерозмежовані функції державного контролю і фінансування чи співфінансування, відшкодування, саме ці основні чинники

потребують нагального вирішення та оцінювання діяльності у сфері організації автотранспортної інфраструктури України.

Функціонування потужностей автомобільного транспорту та транспортної галузі в регіонах потребує значного доопрацювання та запровадження нових підходів до комплексного територіального планування.

Міжрегіональні зіставлення показників транспортної забезпеченості аналізують рівень розвитку транспортної інфраструктури в регіонах України [35]. Порівняння аналогічних показників між країнами дає змогу визначити ступінь підготованості транспортного комплексу до належної участі в євроінтеграційних процесах. С. Трох зазначає, що Україна має всі необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, що відповідає б європейським вимогам і стандартам. Враховуючи дослідження з державно-приватного партнерства, варто зауважити, що до найнеобхідніших умов та вимог для їх функціонування та покращення стану беруть до уваги важливі критерії: вигідні географічні характеристики території; наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів; наявність конкурентоздатних науково-технічних проєктів, що пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації; достатня ресурсна база та рівень розвитку техніки і технологій.

В результаті певних впливів формуються чинники, які перешкоджають процесу реконструкції та оновлення транспортного комплексу:

1) нагальність переважного технічного переоснащення галузі, а також обов'язковість значних організаційних змін у всіх видах транспорту. По всій території парки транспортних засобів застарілі та зношені, а деякі об'єкти інфраструктури перебувають в аварійному стані і потребують заміни;

2) відсутність зацікавленості закордонних інвесторів у розміщенні капіталу в транспортні підприємства України. Головною проблемою розвитку міжнародних транспортних коридорів залишаються відсутність і

неспроможність залучення інвестицій. Потреба в інвестиціях для реконструкції міжнародних транспортних коридорів оцінювалася ще десятиліття тому в 100 млрд грн. [23]. Станом на сьогодні в Україні не передбачено належних умов для залучення іноземних інвесторів, що значно ускладнює вирішення нагальних інвестиційних проєктів;

3) відсутність надійного та стабільного інформаційного забезпечення на базі сучасних засобів зв'язку і комп'ютерної техніки у безпосередньому поєднанні зі системою міжнародного зв'язку, міжнародними транспортними органами (комітетом з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН, міжнародним союзом автотранспортників та асоціаціями міжнародних автомобільних перевізників, суміжних з Україною країн Європи й Азії) [33];

4) невизнання України світовою співдружністю як європейської держави, з якою бажано мати стабільні ділові відносини на широкій довгостроковій основі і яка в перспективі впливатиме на ключові проблеми європейської політики. Це зумовлено економічною та політичною ситуацією в Україні [39].

Важливими завданнями державної політики у сфері автомобільного транспорту та транспортній інфраструктурі є необхідність удосконалення законодавчої та організаційної бази даних, а також реструктуризації транспортної інфраструктури, зокрема у сфері автомобільного транспорту, розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів та її поступове інтегрування в транспортні системи світу. Варто враховувати, що налагодження співдружності між Україною та ЄС може створити нові можливості для економічного, торговельного та туристичного потенціалу нашої держави, проте недостатньо розвинута сфера автомобільного транспорту та транспортна інфраструктура може призвести до суттєвих економічних витрат і стати перешкодою для перспективних напрямів розвитку економічної діяльності України.

Задля належного функціонування всіх видів транспорту на території України важливо знизити дисбаланс у транспортних сполученнях, де, до



прикладу, той вид транспорту, який розвивається і функціонує за рахунок приватного інвестора, значно перевищує якісні показники порівняно з транспортом, який перебуває на балансі державної або комунальної власності. Такий дисбаланс призводить до застарівання рухомого складу з надання якісних послуг у сфері автомобільного транспорту та спричиняє певний резонанс щодо покращення та розвитку транспортної інфраструктури усіх видів транспорту в країні.

З метою вирішення наявних диспропорцій, простежується необхідність у комплексному аналізі щодо врахування основних невідповідностей, виявлення розбалансованості різних видів транспорту та знаходження можливостей усунення такого дисбалансу.

Задля розуміння потенційних перешкод у розвитку автотранспортної сфери варто визначити основні проблемні чинники у сфері автомобільного транспорту в Україні, найголовніші – це диспропорції у вдосконаленні різних видів транспорту, відсутність державного регулювання на надання послуг у сфері автомобільних перевезень та територіальна відмінність рівня розвитку транспортної інфраструктури й рівня державного благоустрою і можливостей щодо належного усунення цього дисбалансу .

Для належного функціонування та значного рівня розвитку транспортної мережі країни дуже важливо, щоб всі види транспорту як наземного, так і водного та авіаційного, особливо залізничного та автомобільного функціонували збалансовано та в одному налагодженому механізмі взаємодії. За допомогою форм державно-приватного партнерства такий механізм можливо створити у значно коротші терміни, ніж покладатися виключно на державне фінансування, така модель впровадження надасть можливість структурувати та відновити і розбудувати транспортну мережу України. Якщо залучити приватних інвесторів і дати можливість приватним інвестиціям за формою державно-приватного партнерства брати участь у розбудові транспортної мережі країни, то швидкими темпами транспортна мережа набуде інноваційного стрибка, у якості надання як соціальних, так і

високотехнологічних послуг для соціально-економічного розвитку країни. У більшості розвинених країн світу такий підхід виявився дуже дієвим та показав стрімкі результати розвитку означеної тематики.

Однією з вагомих проблем, які не стимулюють розвиток транспортної інфраструктури в Україні, можна визначити незбалансованість транспортного комплексу як одного цілого механізму, де основні види транспорту (автомобільний, авіаційний, залізничний, морський) не працюють злагоджено як один механізм, а державне регулювання відсутнє у такого комплексу. Такий дисбаланс можна простежити, якщо відтворити схематично відповідно до рисунку 3.2.

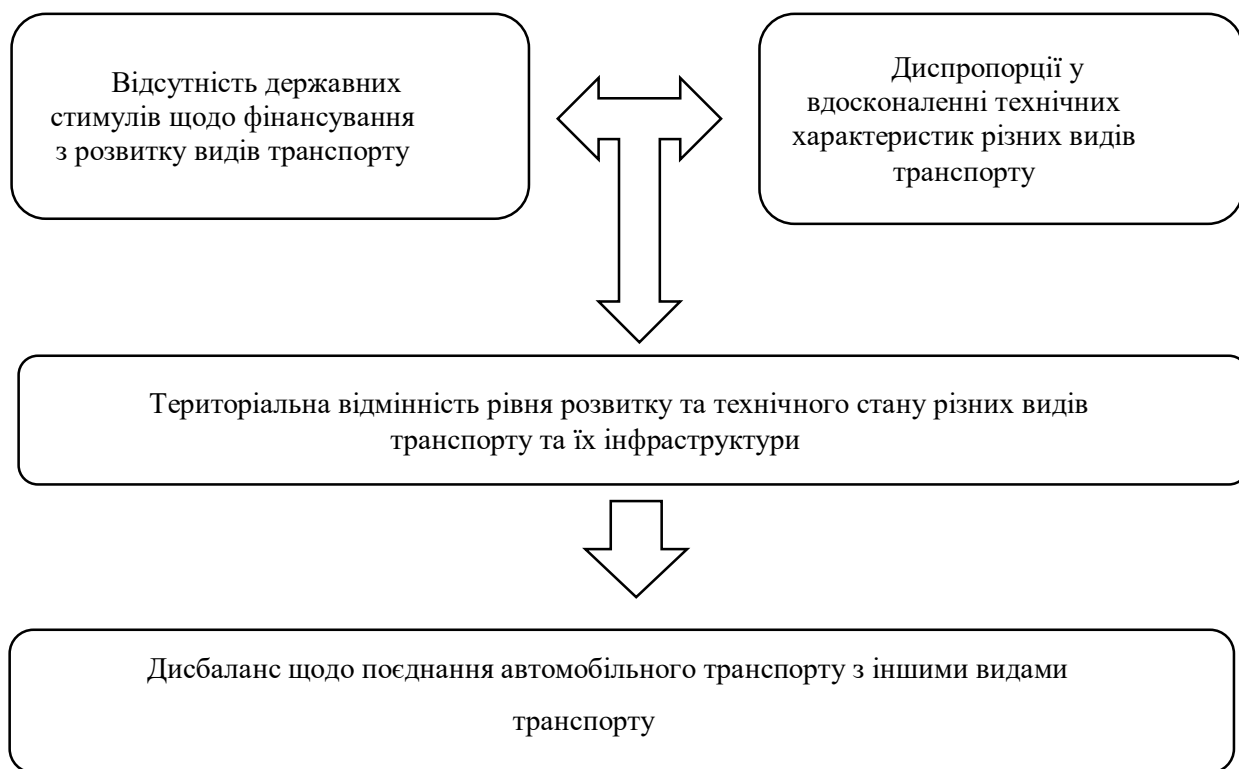


Рис. 3.1. Механізм збалансованості різних видів транспорту

Розроблено на основі власних узагальнень.

Ефективне вдосконалення роботи такого механізму досягається стратегічними пріоритетами реформування транспортної галузі, вдосконалити яку можна в тому числі за допомогою механізмів, які використовуються у сферах публічної політики. Таким способом можна збалансувати диспропорції

та роботу автомобільного транспорту на різних рівнях: міжнародному, державному, регіональному, муніципальному:

1) вирішити проблему попиту і пропозицій з надання транспортних та автотранспортних послуг як за видами транспорту, так і регіональною особливістю;

2) удосконалити нормативно-правове законодавство в частині залучення інвестицій у автотранспортну інфраструктуру;

3) зміцнювати міжнародне співробітництво відповідно до загальноєвропейської та світової транспортних мереж, що посилить процес інтеграції транспортної системи України;

4) здійснити комплексно на загальнодержавному та регіональному рівнях заходи щодо розвитку державно-приватного партнерства у транспортній галузі, зокрема у сфері автомобільного транспорту;

5) посилити економічний, інформаційний та науковий аспекти у цих напрямках.

Функціонування потужностей автотранспортної галузі в регіонах недостатньою мірою відповідає вимогам комплексного територіального планування. Завдяки введенню показників ефективності та інтенсивності, використання автомобільного транспорту стає можливим. Щодо збалансованості автомобільного транспорту порівняно з іншими видами транспорту, варто зазначити, що в Україні існує дефіцит інших видів транспорту, зокрема, залізничного та повітряного. Це зумовлено переважно економічними чинниками та браком інвестицій у розвиток інфраструктури, раціональне розміщення і розвиток транспорту по регіонах відповідно до потреби в перевезеннях, проведення оцінювання ефективності та виявлення недоліків у використанні проєктних підходів і трудових ресурсів транспорту. Порівняння показників на міжрегіональному рівні у сфері автомобільного транспорту характеризують рівень розвитку транспортної інфраструктури в регіонах України [35]. Аналогічні показники між країнами дають змогу

визначити ступінь підготованості транспортного комплексу до рівноправної участі в регіональних та глобальних союзах.

Враховуючи вищезазначене простежується, що інвестиційна діяльність дуже важлива складова інфраструктурної галузі країни, без залучення організаційних форм державно-приватного партнерства, таких як концесія, спільне підприємництво, угоди про партнерство, лізинг чи угоди про розподіл продукції, економіка країни не витримуватиме бюджетних навантажень, за рахунок чого значно спаде рівень розвитку та надання соціально-значущих послуг. Враховуючи таку специфіку, варто врахувати, що форми державно-приватного партнерства регулюються різними законодавчими актами, які своєю чергою можуть вступати в суперечку між нормами законів, які передбачають їх діяльність. Особливо виражена ця проблематика простежується у сфері автомобільного транспорту та його інфраструктури. Прослідкувати це можна завдяки аналізу нормативно-правового забезпечення усіх форм державно-приватного партнерства на прикладі регулювання впровадження спроможних інвесторів та інвестицій щодо розвитку сфери автомобільного транспорту шляхом проведення конкурентного визначення переможця у реалізації успішних державних та муніципальних проєктів [1, с. 112–127].

Окрім покращення наявних нормативно-правових актів, існує об'єктивна необхідність у розробці та реалізації відповідної державної політики, залучення приватного сектору в проєкти створення, відновлення, експлуатації та утримання об'єктів інфраструктури, куди входить сфера автомобільного транспорту і надання нею якісних та ефективних послуг. У повоєнний період значно зросте потреба у співфінасуванні та реалізації проєктів з державно-приватного партнерства в Україні, зокрема пріоритетною сферою буде інфраструктурна галузь, велику частину якої займає сфера автомобільного транспорту та пасажирських перевезень, сфера автомобільного транспорту, автомобільних доріг, енергетики,

трубопровідного транспорту, що стане однією із найпріоритетніших [1, с. 112–127].

Специфіка відбору приватного партнера, який реалізовуватиме проєкти з державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту повинна регулюватися законодавством, яке регламентує прозору процедуру відбору та проведення конкурсу чи аукціону в електронній торговій системі серед спроможних інвесторів. Підвищення інвестиційної привабливості автотранспортної галузі та розвиток нових альтернативних видів автомобільного транспорту і його сполучення, належний рівень надання послуг, вимагає удосконалення нормативно-правової бази, а також впровадження проєктного менеджменту з метою залучення інвестицій та кваліфікованих фахівців із різними світовими практиками та досвідом, що дасть можливість регулювати використання на державному і регіональному, також міждержавному рівнях різних форм державно-приватного партнерства.

Зокрема, Г. Комарницька, М. Криштанович, Я. Малик, О. Береза, С. Легенчук, І. Вигівська, Г. Хоменко пропонують економічне обґрунтування, котре полягає у вивченні економічного обґрунтування проєктних рішень у сфері державно-приватного партнерства, яке дає змогу зробити висновок про те, що проєктні рішення у сфері державно-приватного партнерства в умовах розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності потенційними приватними партнерами часто ухвалюються без належного економічного обґрунтування. Трапляються випадки використання з цією метою емпіричного інструментарію, що призводить до необ'єктивних і необґрунтованих розрахунків. Для розв'язання цієї проблеми приватним партнерам доцільно врахувати два визначальні напрямки [27; 28; 29; 30; 31].

- визначення чинників, якими керується партнер під час державно-приватного партнерства щодо економічної рентабельності проєктних рішень;
- розроблення методу, для врахування чинників та їх впливу щодо економічного обґрунтування проєктних рішень у сфері державно-приватного партнерства.

Відповідно до визначення чинників та розроблення методу, приватному партнеру стає можливим формувати визначену цінову політику у сфері державно-приватного партнерства з урахуванням таких ризиків: максимальної та мінімальної вигоди і витрати понесеної приватним партнером під час реалізації проєкту із залученням механізмів державно-приватного партнерства. Одним із таких механізмів є концесія, як форма розвитку державно-приватного партнерства, зокрема у сфері автомобільного транспорту. Також у межах здійснення державно-приватного партнерства можуть і укладаються різні види договорів, проте на території України концесія вважається найбільш поширеною формою державно-приватного партнерства, що використовується при реалізації масштабних проєктів, така перспективна форма зарекомендувала себе й у закордонному впровадженні та розвитку публічно-приватного партнерства. Варто акцентувати увагу, що проєкти державно-приватного партнерства в практичній діяльності багатьох держав, реалізовані за договором концесії, активно використовуються. Якщо удосконалити нинішнє законодавство у частині тендерних та конкурсних процедур, зокрема у сфері автомобільного транспорту в Україні, то така форма розвитку, як концесія, набуде широкого використання і за допомогою її як засобу розвитку державно-приватного партнерства стане можливим значна кількість реалізованих масштабних проєктів у сфері автомобільного транспорту в Україні на загальнодержавному та регіональному рівнях.

Органи влади, органи місцевого самоврядування, громадські організації, наукові установи, проєкти щодо реалізації державно-приватного партнерства впливають на розвиток партнерських відносин та економічні показники. Важливою складовою заходів щодо кращих практик державно-приватного партнерства передусє розробка пакету інформаційних комплексів, саме інформаційна свідомість дає змогу зміцнити громадську думку про переваги партнерської взаємодії та долучитися і стати партнером у реалізації запропонованих проєктів.

Залучення інвестицій для вирішення суспільно-економічних завдань ефективно відбувається через концесійну форму як механізм реалізації державно-приватного партнерства, яка необхідна та важлива для органів державної влади та органів місцевого самоврядування. Концесійні договори визначають перелік зобов'язань для приватного сектору, виключно конкурсну основу прийняття рішень про передачу майна у концесійну форму лізингу, яка сприяє реалізації проєктів з тривалими термінами окупності, капіталомістких проєктів, інноваційних проєктів і довгострокового терміну дії для реалізації та функціонування таких проєктів.

Враховуючи вищезазначене, важливими завданнями державної політики у транспортній сфері є вдосконалення автомобільного транспорту та автотранспортної інфраструктури із залученням механізмів державно-приватного партнерства. Як засвідчує світова практика залучення державно-приватного партнерства виявилось досить дієвим і ефективним у державній політиці та публічному адмініструванні, варто удосконалити його розвиток і це сприятиме розвитку сфери автотранспортних послуг в Україні.

Державне управління відбувається у сферах, де необхідним є забезпечення першочергово публічних інтересів [21]. Відповідно до Закону України «Про транспорт» метою державного управління у галузі транспорту є своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях та забезпечення потреб оборони держави, захист прав споживачів при транспортному обслуговуванні, безпечне функціонування транспорту, дотримання необхідних темпів розвитку транспортної інфраструктури тощо [6, с. 158–164]. А також проаналізовано, що механізм державно-приватного партнерства та автотранспортна галузь і їх відносини регулюються на різних рівнях державного управління великою кількістю нормативних документів, які своєю чергою можуть суперечити один одному, в галузі транспорту нормативна база застаріла та потребує внесення змін, а нормативні акти, які передбачали б фінансування чи співфінансування транспортних проєктів із залученням державно-приватного партнерства

відсутні чи непередбачені законодавством. Досить гостро стоїть питання про покращення та заміну рухомого складу транспортних засобів у тому числі автобусів, тролейбусів трамваїв, які застаріли та суттєво перевищили свої терміни придатності й експлуатації, а це фінансово затратний процес проте соціально дуже затребуваний. На жаль, українська економічна система не може впоратися із таким навантаженням, навіть у процесі реформи децентралізації виникають суттєві труднощі.

Отже, необхідністю стає розроблення дієвих заходів щодо вдосконалення державної політики та перспектив розвитку державно-приватного партнерства у сфері автотранспортної інфраструктури.

З метою покращення ефективної державно-приватної взаємодії та розвитку автотранспортної інфраструктури із залученням державно-приватного партнерства, необхідно удосконалити такі сфери щодо належного функціонування державно-приватного партнерства:

1) законодавство у сфері державно-приватного партнерства, у сфері автотранспорту розробити нове;

2) покращити зацікавленість політичних суб'єктів у розвитку автомобільного транспорту на державному рівні;

3) мінімізувати розбіжності інтересів між приватним та державним секторами;

4) звести до мінімуму ризику приватного партнера та зарубіжного інвестора у великих інфраструктурних проєктах із тривалим терміном окупності;

5) розмежувати поняття фінансування та співфінансування масштабних проєктів;

6) запровадити систему знижок чи відтермінування податків на перший термін реалізації проєкту;

7) оцифрувати та зробити конкурси прозорими та зрозумілими для інвесторів за допомогою електронної системи;



8) створити єдину регуляторну інституцію із залученням механізму державно-приватного партнерства та державної взаємодії, яка зможе якісно адмініструвати такий напрям діяльності на всіх рівнях.

Враховуючи можливість удосконалення вищеперелічених сфер щодо розвитку державно-приватного партнерства у напрямку державної політики відносно автотранспортної інфраструктури, можна досягти значних успіхів та покращення економічного розвитку на загальнодержавному та регіональному рівнях.

Також доцільно зауважити, що І. Косач та А. Дегтярьов у своєму дослідженні звертають увагу саме на реалізацію механізму державно-приватного партнерства в умовах реалізації реформи децентралізації влади в Україні. Визначено стратегічні напрями, що можуть знайти відображення в програмних документах, спрямованих на підтримку та розвиток державно-приватного партнерства [26].

Таких напрямів визначено чотири [26]:

1-й напрям – це розробка ефективних механізмів із впровадження проєктів державно-приватного партнерства та вдосконалення нормативно-правового забезпечення;

2-й напрям передбачає активізацію зусиль держави на фінансових механізмах державно-приватного партнерства та впровадженні організаційно-адміністративних заходів;

3-й напрям полягає в орієнтації на інноваційні заходи, які орієнтовані на невеликий обсяг фінансування, проте можуть бути мотиваційними чинниками залучення суб'єктів малого підприємництва у процесі взаємодії;

4-й напрям охоплює пріоритетність щодо інноваційних напрямів, орієнтацію на реалізацію інфраструктурних проєктів із залученням до цього процесу підприємств малого та середнього бізнесу з використанням інвестиційних інструментів.

Водночас доцільно зазначити, що, зважаючи на багатокomпонентність цілей державно-приватного партнерства, а також форми активізації відносин

державно-приватного партнерства в умовах децентралізації, найефективніші засоби щодо розвитку державно-приватного партнерства можуть бути такими [26]:

- бюджетно-фінансовий, основною метою якого є ідея пріоритетного розвитку секторів економіки, які в перспективі сприятимуть значному збільшенню бюджетної забезпеченості;

- ресурсний, забезпечує повноцінне залучення та використання природних можливостей певної території місцевої територіальної громади (грунтові, природно-кліматичні, рекреаційні ресурси);

- інвестиційний, полягає у підвищенні інвестиційної привабливості для широкого залучення українських і зарубіжних інвесторів з метою удосконалення та модернізації виробничого потенціалу;

- інноваційний, забезпечує істотні зміни в механізмах і структурі економічного зростання, основним джерелом вважаються результати та досягнення науково-технічного прогресу.

Враховуючи засоби та форми розвитку державно-приватного партнерства, зокрема, у сфері автомобільного транспорту щодо визначення регулюючих пріоритетів, надасть можливість щодо забезпечення реалізації найбільш ефективних та прогресивних проєктів з державно-приватного партнерства та однозначно дасть змогу покращити перспективи розвитку державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту та транспортної інфраструктури на загальнодержавному, регіональному та місцевих рівнях, органам державної влади й органам місцевого самоврядування, яким дещо не вистачає публічності, відкритості та прозорості у прийнятті рішень щодо реалізації проєктів на засадах державно-приватного партнерства, принагідно, необхідністю розроблення дієвого механізму щодо вдосконалення державної політики та перспектив розвитку державно-приватного партнерства у сфері автотранспортної інфраструктури. Оскільки Україна стоїть на порозі активних євроінтеграційних процесів, то стрімке удосконалення та розвиток ДПП дасть підґрунтя для розвитку добробуту й

процвітання інфраструктурної галузі, а в результаті й економічного прориву України.

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 сфері:

1. Фінансову підтримку: Держава може надавати фінансову підтримку у формі позик або грантів для проєктів інвестиційної діяльності в автомобільній галузі. Така підтримка може охоплювати спеціальні позички з низькою процентною ставкою або гранти для досліджень і розвитку.

2. Підтримку з боку уряду: Держава може надавати підтримку проєктів шляхом участі у державних закупівлях, забезпечуючи таким способом довгострокову підтримку для діяльності компаній.

3. Регуляторні заходи: Держава може забезпечувати пільгові умови для підприємств, що займаються автомобільним транспортом, такі як зменшення податків, мит, збільшення лімітів на експорт тощо.

4. Технічна підтримка: Держава може надавати підтримку у формі технічних знань, консультування з питань енергоефективності, створення дослідницьких центрів і тестових майданчиків, що сприятиме розвитку автомобільної галузі.

5. Партнерство з громадським сектором: Держава може надавати підтримку проєктам, які співпрацюють з громадським сектором, таким як організації зі збереження екології та розвитку громади. Це допоможе компаніям займатися соціально відповідною діяльністю, що позитивно відобразатиметься на їхньому іміджі та залученні інвестицій.

6. Розвиток інфраструктури: Держава може надавати підтримку для розвитку інфраструктури, необхідної для забезпечення діяльності компаній в автомобільній галузі, наприклад, будівництва нових доріг, транспортних вузлів, заправних станцій, електрозаправок тощо.

7. Створення спеціальних зон: Держава може створювати спеціальні зони для розвитку автомобільної галузі, де забезпечується сприятливий інвестиційний клімат та більш сприятливі умови для розвитку бізнесу.

8. Навчання та розвиток кадрів: Держава може надавати підтримку для навчання та розвитку кадрів у галузі автомобільного транспорту, що дасть змогу забезпечити якісний персонал та збільшити кількість кваліфікованих працівників.

Загалом заходи державної підтримки проєктів інвестиційної діяльності з державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту дуже важливі для залучення та реалізації і значною мірою залежать від економічної ситуації в країні.

Отже, використовуючи найефективніші серед запропонованих підходів щодо розвитку державно-приватного партнерства із врахуванням найефективніших методів, доцільно констатувати, що усі механізми державно-приватного партнерства в Україні набувають все більшої затребуваності та впроваджуваності. В результаті досліджень відображається зумовленість розробки із впровадженням світових практик та новітніх підходів і форм розвитку державно-приватного партнера у поєднанні з концесійним та інвестиційним напрямками залучення інвесторів до проєктів різних рівнів та різної складності, з різними підходами та різними термінами як реалізації, так і термінами окупності.

Важливою ініціативою для державного адміністрування має стати розробка інституційного та нормативно-правового забезпечення, що гарантуватиме інвесторам компенсаторні механізми щодо їх інвестицій у проєкти, що надасть стабільності та привабливості для інвестування та розвитку економіки й інфраструктури у напрямку оновлення та перезавантаження системи з надання послуг на автомобільному транспорті в Україні. Саме форми розвитку державно-приватного партнерства в змозі створити такий інвестиційно привабливий клімат та залучити спроможного приватного партнера до розбудови автомобільного транспорту на

довгострокових договірних умовах із передбачуваними прогресивними напрямами розвитку та удосконалення транспортної інфраструктури України. На основі таких інновацій, інфраструктурна мережа розвиватиметься й у інших напрямках, таких як туризм, місцеве підприємництво, фермерство, інновації, наука, культура та багато іншого.

Воєнний та повоєнний стан в Україні потребуватиме нових підходів із розвитку держави, інвестиційна культура в умовах воєнного та повоєнного стану набуватиме все більшої затребуваності та необхідності, саме тому означена тематика важлива для розбудови та відновлення України у всіх інфраструктурних аспектах. Важливим викликом стане потреба удосконалення відповідно до нових викликів та тенденцій української економіки, забезпечувати узгодження інтересів автотранспортних підприємств зі суспільними інтересами та відповідності до норм і стандартів країн Європейського Союзу, юридичне закріплення прав і обов'язків автотранспортних підприємств, а також прозорих механізмів із залучення спроможних інвесторів та інвестицій у сферу автомобільного транспорту.

Специфіку автотранспортної галузі має регулювати законодавство, яке регламентує прозору процедуру відбору серед спроможних інвесторів, підвищення інвестиційної привабливості автотранспортної галузі та розвиток нових альтернативних видів автомобільного транспорту і його сполучення, належний рівень надання послуг вимагають удосконалення нормативно-правової бази, що регулює використання на державному і регіональному, також міждержавному рівнях різних форм державно-приватного партнерства відповідно до сфери його впровадження.

Основним важелем для стимулювання інвестиційної діяльності із залученням державно-приватного партнерства має стати єдина публічна інституція, яка аналізуватиме регуляторну політику щодо здійснення інвестиційної діяльності стосовно реалізації інвестиційних напрямів. Одним із основних є державно-приватне партнерство, така інституція якісно реалізовуватиме діяльність, зокрема, іноземні інвестори матимуть змогу

безперешкодно отримати якісно нові умови для інтеграції в українську економіку, що спростить для них умови ведення бізнесу, які досить складні для розуміння закордонним інвестором. Такі прогресії для України як інвестиційної країни у майбутньому сприятимуть інноваційному та прогресивному розвитку.

### **3.3. Інституціонування інвестиційної діяльності з державно-приватного партнерства та перспективи розвитку автомобільного транспорту**

Інституціоналізація – це перетворення соціальних намірів на норму шляхом їх упровадження за допомогою інституцій влади й на основі засобів правового, економічного, політичного регулювання. Інституціонуванням можна назвати процес оформлення соціальних намірів у конкретні правові акти, за виконання яких відповідають органи влади й управління. Характерною ознакою у створенні зазначених умов є функціональна особливість його здійснення. Суть цієї особливості полягає у тому, що у врегулюванні суспільних відносин місцеве самоврядування, на відміну від державного управління як функції держави, виконує функцію і держави, і громадянського суспільства. Реалізація означеного функціонального дуалізму супроводжується для нього низкою певних «незручностей», які за зміни політичних, правових, організаційних, економічних чи інших обставин можуть негативно впливати на виконання своєї суспільної місії з організації життєдіяльності на місцевому рівні, децентралізації державного управління, формування демократичних засад суспільного розвитку [8].

Вагомим чинником, що впливає на інституалізацію місцевого самоврядування визнано неоднакове співвідношення самоврядної та адміністративної складових у місцевому управлінні. Перевага тієї чи іншої складової в межах окремих адміністративно-територіальних одиниць Л. Ентін пояснює історичними, географічними і демографічними особливостями,

політичним режимом, а також правовою системою кожної окремої країни. Для країн континентального права в місцевому управлінні вагомою є роль представника центральної влади, тобто так званого «прямого державного управління на місцях» [8].

Відповідно до інституціонування суб'єкти в контексті управління впливають на стратегічні та поточні заходи розвитку транспортної інфраструктури. Відстежуються певні проблемні питання ефективності діяльності суб'єктів управління в Україні, певна несистемність функцій та відсутність певної координації чи контролю ефективності прийняття управлінських рішень, а планування чи прогнозування ще незавершена адміністративна реформа. Відповідно до проведеного аналізу нормативно-правових документів щодо регулювання діяльності суб'єктів управління економіки країни, зокрема інфраструктурою автомобільного транспорту України, яку потрібно удосконалити щодо належного функціонування.

Суб'єктами державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури в Україні є: на загальнодержавному рівні – Міністерство інфраструктури України, яке відповідає за розвиток транспортно-дорожнього комплексу, координує роботу об'єднань, підприємств, установ та організацій автомобільного, авіаційного, залізничного, морського і річкового транспорту, дорожнього господарства [21]; на регіональному рівні – комісії з координації роботи транспорту, створені органами місцевої влади та самоврядування.

Структура Міністерства інфраструктури України охоплює такі суб'єкти управління до компетенції яких належить транспортна інфраструктура: Директорат дорожньої інфраструктури, Директорат авіаційного транспорту, Директорат автомобільного та електричного міського транспорту, Директорат стратегічного планування та європейської інтеграції, Директорат залізничного транспорту, Директорат морського та річкового транспорту, Директорат з безпеки на транспорті [33]. Вказані Директорати є основними суб'єктами реалізації стратегії розвитку транспортної інфраструктури.

Зокрема, М. Бурик зазначає у своєму дослідженні, що в умовах інсталюваної реформи децентралізації та реформування публічної влади України відбувається формування нового механізму публічного управління транспортною інфраструктурою, що передбачає передачу значних повноважень та функцій від органів державної влади до органів місцевого самоврядування, що своєю чергою ґрунтується на принципах співробітництва та співпартнерства [4, с. 168–172].

Починаючи з 2016 року значний обсяг капіталу для розвитку інфраструктури залишається у розпорядженні місцевих рад, звідки розподіляється на фінансування транспортної галузі та розвиток дорожнього господарства [16, с. 43–47].

Основні функції органів місцевого самоврядування в умовах реформування механізмів публічного управління інфраструктурою такі [4, с. 168–172]:

- підготовка та подання до органів влади пропозицій щодо формування фінансування за профільними статтями витрат для підвищення ефективності задоволення побутових і соціально-культурних потреб населення та контроль щодо їхнього виконання;

- організаційно-методичні та адміністративні повноваження соціального надання послуг в поєднанні із якістю надання платних та безоплатних послуг населенню;

- готовність та адаптованість системи управління, мобільність щодо нових реформ;

- заохочення та залучення інвестиції в інфраструктуру підприємництва і формування ефективних механізмів взаємодії господарських суб'єктів для розвитку інфраструктури та автомобільного транспорту задля взаємовигідних партнерських угод;

- формування громадського бюджету участі громади, що відбувається на підставі формування спільного діалогу суспільства у голосуванні та



підтриманні проєктів, які передбачають дебати та дискусії серед експертів місцевої спільноти.

З огляду на швидкі темпи розвитку автомобільного транспорту та прилеглої інфраструктури, варто врахувати, що наступний рівень управління транспортною галуззю потребує залучення органів транспортної, а також зокрема автотранспортних координаційних установ і неадміністративних господарсько-фінансових структур.

В обласних державних адміністраціях функціонують Управління транспорту та зв'язку, які, відповідно до Положень про власну діяльність, забезпечують реалізацію державної політики в галузях та різних видах транспорту (авіаційного, автомобільного, залізничного, річкового та міського електричного) і зв'язку на території області. Зокрема до основних завдань належать: організація розробки і вживання заходів для поліпшення інвестиційного й інноваційного клімату регіону у сферах транспорту та зв'язку; підготовка рекомендацій в цілях проведення реформ, розвитку сфери транспорту; захист прав та інтересів споживачів; державний контроль за дотриманням економічними агентами норм, правил, стандартів; оцінка тенденцій розвитку транспорту та усунення недоліків [6, с. 158–164].

Від управління транспортною системою на загальнодержавному та регіональному рівні залежить ефективність функціонування і безперебійність роботи виробництв та взаємодія інших галузей національної економіки.

До основних недоліків у державному регулюванні транспортної інфраструктури України, на думку В. Данькевича, Д. Каменчука та О. Кононова доцільно віднести [19, с. 511–522]:

- 1) відсутність органу державного регулювання у сферах транспорту щодо регулювання, моніторингу та контролю спеціальних функцій;

- 2) наявність неупорядкованості транспортної інфраструктури за категоріями чи сферами транспорту;

3) необхідність наявності та забезпечення податкових пільг інвесторам в інфраструктуру та відповідно об'єкти пов'язані з автомобільним транспортом;

4) відсутність збалансованої кількості операторів та проєктів у різних секторах та галузях автотранспортного простору та процесу спрощення і прозорості ліцензування;

5) відсутність належного та дієвого механізму задля якісного функціонування та формування цінової (тарифної) політики у транспортній сфері з урахуванням необхідності надання якісних послуг та запобігання монополізації, водночас стимулюючи конкуренцію на інших ринках у сфері надання транспортних послуг;

6) корумпованість у процедурах видачі договорів та ліцензій на здійснення перевезення на маршрутах загального користування;

7) відсутність електронного майданчика для організації прийому чи подачі документації;

8) відсутність інформаційного аспекту в галузі співпраці чи можливості залучення приватного інвестора;

9) відсутність публічної та дорадчої інституції з регуляторними повноваженнями, як суб'єкта адміністрування з метою розвитку механізму ДПП у сфері інфраструктурних асигнувань.

Отже, враховуючи необхідність стрімкого розвитку країни в напрямку Євроінтеграції та шалених темпів зростання економіки й інфраструктури у розвинених країнах світу, урядові інституції України необхідно надшвидкими кроками реформувати та удосконалити в контексті публічного адміністрування та залучення спроможного приватного інвестора до сектору у наданні якісних соціальних послуг. Станом на сьогодні особливо гостро стоїть питання удосконалення автомобільних перевезень – це обумовлено і тим, що багато розвинених економік переходять у сферу екологічного транспорту та перевезень, тоді як наші стандарти євродопустимих норм не контролюються належно, а рухомий склад транспортних засобів, які

обслуговують маршрути загального користування перебуває у зношеному стані, наслідки такої бездіяльності обов'язково понесуть за собою інші проблеми суспільного характеру. Транспортна інфраструктура в частині автомобільних перевезень потребує нагального перезавантаження, а це економічно затратний процес, який не може відбутися без належного залучення приватного-спроможного партнера на правах державно-приватного партнерства, оскільки враховано, що такий механізм – це добра альтернатива приватизації. Одним із основних пріоритетів є необхідність залучення спроможного інвестиційного партнера, тобто інвестора зі своїм досвідом у сфері надання якісних послуг.

У своєму дослідженні про інституціональне забезпечення розвитку публічно-приватного партнерства в системі публічного управління В. Є. Данкевич, О. В. Захаріна, Ю. В. Золотницька зазначають, що інституціональне забезпечення є основою розвитку будь-якого ринку, у тому числі і ринку проєктів з державно-приватного партнерства (публічно-приватного партнерства). Нобелівський лауреат Р. Коуз говорив, що «без відповідних інституцій неможлива жодна ринкова економіка» (переклад автора) [18; 19]. Звідси виходить, що динаміка публічно-приватного партнерства багато в чому визначається динамікою і мінливістю інституційних перетворень. А прогресивний розвиток публічно-приватного партнерства неможливий без прогресивного розвитку його інститутів [30].

Більш дієвим на початковому етапі розвитку державно-приватного партнерства буде наділення відповідних інституцій такими функціями, як: удосконалення нормативно-правової бази, розбудова інституційного потенціалу, формування стратегії державно-приватного партнерства, надання консультативних послуг, здійснення оцінки фіскального ризику, розробка правил, інструкцій, методичних рекомендацій, стандартних форм контрактів, процедур отримання державної підтримки і державних гарантій, залучення інвесторів, проведення форумів з державно-приватного партнерства, семінарів, зустрічей на державному рівні з усіма учасниками процесу з метою

обговорення правових, технічних, фінансових та інших питань щодо функціонування публічно-приватного партнерства [32, с. 29–43].

Задля створення сприятливого інституційного середовища для розвитку державно-приватного партнерства, необхідні чіткі дії публічної влади, спрямовані на встановлення інститутів (які чітко окреслюють норми та правила функціонування ДПП) і визначають порядок їх дотримання з метою досягнення поставлених цілей.

Зазначимо, що інституціональне забезпечення розвитку державно-приватного партнерства досягається не прямо, а через відповідні структури та організації, такі як: органи публічної влади різних рівнів, приватний бізнес, інститути громадянського суспільства, фінансові організації, національні комісії з регулювання ринків природних монополій та кваліфікованих консультантів. Саме за рахунок комплементативності політичних, правових, економічних, соціальних норм і правил поведінки досягається узгодження інтересів публічної влади, приватного бізнесу та громади, оскільки партнерство можливе лише тоді, коли в ньому зацікавлені всі сторони [6, с. 158–164].

Відповідно до дослідження В. Данькевича, Д. Каменчук, О. Кононова, публічна влада на найвищому рівні управління поділяється на [19, с. 511–522]:

1) макрорівень ґрунтується на готовності щодо співпраці з бізнесом, використовуючи засади партнерства; передбачає нормативно-законодавчу базу та її правові основи в галузі партнерства; зміцнює механізми взаємодії держави, бізнесу та громади, механізми з надання державних гарантій та розподілу ризиків між партнерами; закріплює у законодавстві сфери цілі щодо розвитку державно-приватного партнерства та реалізації цих проєктів;

2) локальний, муніципальний рівень його завдання полягає у розробленні стратегій розвитку регіону; формуванні портфелю регіональних або локальних інвестиційних проєктів; передує сталому розвитку інфраструктури для залучення інвестицій; проводить навчання муніципальних

службовців і надає консультаційну допомогу щодо питань механізмів з реалізації державно-приватного партнерства; укладає договори партнерства; проводить сталий моніторинг проєкту, а після реалізації та закінчення проєкту з державно-приватного партнерства – аудит.

Враховуючи розподіл повноважень щодо здійснення інвестиційної діяльності та державно-приватного партнерства на загальнодержавному та муніципальному рівнях, доцільно констатувати, що механізми впровадження на обох рівнях здійснюються різними шляхами, оскільки на загальнодержавному рівні механізми щодо інвестиційної діяльності та державно-приватного партнерства чітко прописані у чинному законодавстві, а на місцевому рівні механізми щодо здійснення відповідної діяльності передбачають певну автономність відповідно до чинних нормативних актів.

Виконання заходів зумовлюються на всіх рівнях та забезпечують інституціональну адаптацію проєкту державно-приватного партнерства до умов і ресурсів відповідної території, для розвитку якої він реалізується. При цьому основні критерії державно-приватного партнерства полягають у: суспільному добробуті чи послугі; юридичному оформленні угоди; відносинах між публічним і приватним партнерами є довгостроковими; приватний партнер інвестує кошти з метою отримання прибутку та повернення інвестицій; оперативна відповідальність покладається на приватного партнера; приватний партнер бере участь як у процесі прийняття рішень щодо проєкту, так і в процесі виробництва та доставки товару чи послуги, які, як правило, були сферою державного сектора; відносини включають розподіл ризиків і зобов'язань між партнерами і передбачають державні гарантії [19].

Інституційне забезпечення передбачає створення необхідних інституційних умов для упорядкування належно формальних та неформальних відносин, які відбуваються у досліджуваній площині. Забезпечення належної інституції щодо реалізації державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту та транспортної інфраструктури перетворюється у

загальний інституційний комплекс із розвитку економіки у сфері залучення інвестицій, набуває загального в тому числі суспільного характеру та передбачає певне удосконалення механізмів залучення державно-приватного партнерства. Для економіки країни у сфері автомобільного транспорту таке забезпечення є суттєво необхідним із огляду на ситуацію, яка склалася у транспортній галузі та інфраструктурі довкола неї.

Для інвестиційної діяльності таке інституціонування є особливо необхідним щодо реалізації інвестиційної діяльності на місцевих рівнях, у сферах різноманітних витрат, надання соціальних послуг, розвитку інфраструктурної та інноваційної діяльності, отримання можливостей взаємодії і швидкого доступу до інвестування у транспортні об'єкти, для ринків з надання транспортних послуг, захисту особливих інтересів суб'єктів (держави, підприємств і організацій), а також зниження корупційних та бюрократичних перешкод. Тобто інституційне забезпечення відіграє основну функцію з реалізації покладених на нього завдань.

Що стосується інституціонування вищезазначених процесів на місцевому рівні, то виникають певні труднощі у реалізації інвестиційної діяльності, яка охоплює сферу державно-приватного партнерства, а обумовлено це відсутністю у чинному законодавстві послідовності та структуризації інвестиційних процесів на місцях та їх регулювання, зокрема діяльності, яка не суперечила б здійсненню регуляторної політики України.

Розглянемо такий дисбаланс відповідно до чинного законодавства України, а саме відповідно до статті 5 пункту 2 Закону України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 року № 1560-XII (із внесеними змінами) (далі – Закон) [12], інвестори – суб'єкти інвестиційної діяльності, які приймають рішення про вкладення власних, позичкових і залучених майнових та інтелектуальних цінностей в об'єкти інвестування. Інвестори можуть виступати в ролі вкладників, кредиторів, покупців, а також виконувати функції будь-якого учасника інвестиційної діяльності. Відповідно до пункту 3 статті 5

Закону, учасниками інвестиційної діяльності можуть бути громадяни та юридичні особи України, інших держав, які забезпечують реалізацію інвестицій як виконавці замовлень або на підставі доручення інвестора [12]. Тож, слушно зауважити, що орган місцевого самоврядування згідно з нормами Закону може виступати як інвестором, так і бути учасником інвестиційної діяльності, а відповідно до статті 6 та 9 Закону, відносини, що виникають при здійсненні інвестиційної діяльності в Україні, регулюються цим законом, іншими законодавчими актами України, а основним правовим документом, який регулює взаємовідносини між суб'єктами інвестиційної діяльності, є договір (угода). Частина друга статті 7 Закону [12] передбачає, що інвестор самостійно визначає цілі, напрями, види і обсяги інвестицій, залучає для їх реалізації на договірній основі будь-яких учасників інвестиційної діяльності, у тому числі шляхом організації конкурсів і торгів.

Своєю чергою виконавчими органами місцевого рівня потрібно приймати нормативно-правові законодавчі ініціативи, результатом яких є конкурсні засади відбору кращого інвестиційного проєкту, мета якого здійснення зрозумілого та прозорого механізму з проведення інвестиційних конкурсів для потенційних об'єктів інвестування, які перебувають у комунальній власності та потребують залучення інвестицій, результатом якого є укладання інвестиційного договору (угоди). Важливо врахувати, що у здійсненні інвестиційної діяльності та реалізації інвестиційних проєктів дуже важливо розрізняти проєкти, які будуть реалізовані як інвестиційні та проєкти, які будуть реалізовані через механізми державно-приватного партнерства, відповідно до статті 16 Закону, котра передбачає, що органи місцевого самоврядування у межах своїх повноважень здійснюють регулювання інвестиційної діяльності на своїй території, в тому числі шляхом погодження питань про створення виробничих і соціальних об'єктів, використання природних ресурсів суб'єктами інвестиційної діяльності. Важливо врахувати, що відповідно до частини 1 статті 140 Конституції України [25] встановлено, що місцеве самоврядування є правом територіальної громади – жителів села

чи добровільного об'єднання у сільську громаду жителів кількох сіл, селища та міста – самостійно вирішувати питання місцевого значення в межах Конституції і законів України. Частиною 3 статті 140 Конституції України передбачено, що місцеве самоврядування здійснюється територіальною громадою в порядку, встановленому законом, як безпосередньо, так і через органи місцевого самоврядування: сільські, селищні, міські ради та їх виконавчі органи. Відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування» від 21 травня 1997 року № 280/97-ВР (із внесеними змінами від 01.01.2023) [13] згідно зі статтею 28 пункту б підпункту 3, повноваження в галузі бюджету, фінансів і цін належать до відання виконавчих органів міської ради, якій делеговані повноваження, що передбачають сприяння здійсненню інвестиційної діяльності на відповідній території. Водночас здійснення такої діяльності не повинно суперечити принципам регуляторної політики відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» від 11 вересня 2003 року № 1160-IV (із внесеними змінами) [11] на всіх рівнях.

Здійснення інвестиційної діяльності та діяльності у сфері державно-приватного партнерства регулюється чинними нормативно-правовими актами і дає можливість належного функціонування на загальнодержавному рівні згідно з чинним законодавством України.

Враховуючи вищевикладене, відповідно до ситуації на загальнодержавному рівні та беручи до уваги децентралізацію на місцевому рівні, утворилися певна диспропорція щодо механізмів з реалізації інвестиційних проєктів, проєктів у сфері державно-приватного партнерства та укладання концесійних договорів, зокрема щодо наявності чітких критеріїв у відборі, до якої сфери актуально віднести здійснення проєкту та як регулювати відповідно до регуляторної політики господарську діяльність у реалізації проєктів.



Проте аналіз інституційного забезпечення державно-приватного партнерства в Україні вказує на те, що всі спроби створити функціональну інституцію із реалізації механізмів державно-приватного партнерства при міністерствах виявилися не надто успішними, оскільки немає єдиного органу, який регулює господарські відносини із залучення державно-приватного партнерства, який би функціонував належно та охоплював усі сфери економіки України, а не виключно певні міністерства. Для реалізації завдань поставлених перед залученням всіх форм та механізмів здійснення та розвитку державно-приватного партнерства в Україні необхідно створити публічну інституцію, як дорадчий орган при Кабінеті Міністрів України, яка аналізуватиме регуляторну політику щодо здійснення інвестиційних процесів та укладення договорів у всіх сферах інвестиційної діяльності (інфраструктура, охорона здоров'я, освіта, економіка...), у вужчому розумінні, зокрема співпрацюватиме як з об'єктами, так і з суб'єктами з державно-приватного партнерства у певній галузі, в нашому випадку у сфері автомобільного транспорту України.

Суть інституційного забезпечення щодо розвитку державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту закладена у необхідність створення нової інституції з метою розвитку та удосконалення процесу залучення приватних інвесторів за допомогою інвестиційного законодавства, законодавства з державно-приватного партнерства та концесійного законодавства. Створення у системі публічного управління нової інституції як дорадчого органу при Кабінеті Міністрів України, яка аналізуватиме регуляторну політику щодо здійснення інвестиційних процесів та укладення договорів з державно-приватного партнерства (Агентство з інвестиційної діяльності та державно-приватного партнерства при КМУ (далі – Агентство)) забезпечуватиме збір та обробку даних щодо стану здійснення інвестиційної діяльності та механізму державно-приватного партнерства, здійснюватиме аналіз завдань, які потрібно виконати для удосконалення процесів реалізації з державно-приватного партнерства у профільних міністерствах та профільних

управліннях, органів влади регіонального, обласного та місцевого значення, комунальних установ, приватних організацій, така інформація аналізуватиметься, а на основі аналізу відповідно до регуляторної політики подаватиметься до Кабінету Міністрів України з метою швидкого удосконалення чинного законодавства та процесів з їх реалізації на всіх рівнях, у тому числі та відповідно до дослідження у сфері автомобільного транспорту України.

Якщо Кабінет Міністрів України виступатиме суб'єктом правових відносин, то суб'єктами будуть виконуватися запити щодо напрямів розвитку та проєктування обраних об'єктом напрямів. Наприклад, Агентство може отримувати запитувану інформацію від профільних міністерств та органів влади місцевого рівня, аналізувати на відповідність регуляторній політиці, отримувати необхідні висновки та подавати Кабінету Міністрів України пропозиції щодо розробки та реалізації державної політики у відповідній галузі, звертатися до Кабінету Міністрів з проханням виділення коштів на реалізацію конкретних програм та проєктів, або узгоджувати свої дії з Кабінетом Міністрів України. Також органи місцевого самоврядування можуть звертатися до Агентства та Кабінету Міністрів України з проханням надання допомоги та координації роботи відповідних органів виконавчої влади в рішенні питань щодо інвестиційної діяльності та залучення державно-приватного партнерства в обрану сферу діяльності. Належне функціонування інституції дасть змогу Кабінету Міністрів України виступати суб'єктом правових відносин, наприклад, у разі видання розпоряджень, постанов, наказів або інших документів у межах своєї компетенції, а інші сторони цих правових відносин будуть об'єктом, з яким Кабінет Міністрів України взаємодіє задля удосконалення механізму державно-приватного партнерства, зокрема у сфері автомобільного транспорту в Україні.

Окрім того, створення належної інституції – Агентство з інвестиційної діяльності та державно-приватного партнерства при КМУ забезпечить шляхом подання до КМУ та профільних комітетів пропозицій про упорядкованість

щодо впровадження нових, дієвих нормативно-правових актів на місцевих рівнях та унормує їхню діяльність щодо взаємодії із органами державної влади, органами місцевого самоврядування, публічними інституціями та приватними структурами в напрямку залучення інвестиційних пропозицій та реалізації перспективних масштабних проєктів, зокрема у сфері автомобільного транспорту. Враховуючи досвід українських реалій у сфері використання законодавчих нормативно-правових актів щодо напрямів розвитку державно-приватного партнерства та інвестиційної діяльності, простежується необхідність щодо доопрацювання нормативних положень та законодавчих актів у зв'язку з відсутністю належного взаємозв'язку із нормативно-правовими актами: Закону України «Про концесію» від 03.10.2019 року № 155-IX (із внесеними змінами) та Закону України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 року № 2404-VI (із внесеними змінами), Закону України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 року № 1560-XII (з внесеними змінами) потребують доопрацювання в частині взаємовигідного взаємозв'язку між собою.

Об'єктивне поєднання чіткої нормативно-правової бази відповідно до європейських та світових тенденцій на базі створеної інституції забезпечать належний рівень функціонування та розвитку структурованої та ефективної взаємодії держави та бізнесу, що своєю чергою забезпечить та посилить якісний менеджмент в Україні. Також важливим пріоритетом інституції буде можливість залучення зовнішніх інвестицій за допомогою механізму державно-приватного партнерства у важливі сфери економіки, враховуючи, що сфера автомобільного транспорту є однією з найперспективніших щодо впливання закордонними інвесторами, така функціональність значно покращить інвестиційний клімат у сфері автомобільного транспорту.

Вагому роль задля належного економічно-прогресивного функціонування економіки в державі можна забезпечити через механізм державно-приватного партнерства. Враховуючи те, що державний сектор виступає в ролі замовника, а приватний сектор – в ролі виконавця замовлення,

державний сектор може і має бути представлений органами центральної влади, регіональної та місцевої виконавчої влади України залежно від масштабів проєкту, а приватний сектор представлений одним чи кількома представниками, також для ефективнішої взаємодії до цього процесу варто залучати науковців, експертів, фінансистів, аудиторів та громадськість.

Згідно із Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» [11], запропонована інституція не буде регуляторним органом, а отже, не затверджуватиме власний план з підготовки проєктів регуляторних актів. Проте пропозиції до Агентства, КМУ та профільних комітетів щодо необхідності змін у чинному законодавстві, а також пріоритетних сфер для залучення інвестиційної діяльності та механізму державно-приватного партнерства вноситимуться на постійній основі. Законодавчі зміни щодо інвестування у сферу автомобільного транспорту в Україні, Міністерство інфраструктури України через Агентство, з метою підготовки необхідних проєктів регуляторних актів, матиме компетенцію подавати на основі аналітичної та зібраної інформації щодо такої необхідності. Своєю чергою за поданням з Агентства та КМУ міністерство розглядатиме дисбаланс та потреби в регулюванні необхідних норм законів України для швидкого, ефективного і належного удосконалення його у напрямках, які підсилюватимуть процес інвестиційної діяльності у сфері державно-приватного партнерства, зокрема з метою покращення транспортної інфраструктури та автотранспортного сполучення на місцевому та загальнодержавному рівнях України.

Вливання зовнішніх інвестицій шляхом залучення форми державно-приватного партнерства великою мірою залежить від регулювання законодавства та гарантій на державному рівні, які надаються приватному партнеру в ході реалізації проєктів за кошт інвестора, саме тому створення і належне функціонування запропонованої інституції забезпечить сприятливі умови для швидкої реалізації поставлених цілей.

Існує декілька переваг щодо створення незалежної інституції з мінімальними корупційними ризиками та наявними публічними послугами на засадах інвестиційної діяльності та державно-приватного партнерства із залученням приватного, публічного та державного секторів для України:

1) покращення інвестиційного клімату: незалежна інституція може стати гарантом для інвесторів, які шукають надійне та безпечне місце для розміщення своїх інвестицій. Така інституція може працювати з приватним, публічним та державним секторами, щоб забезпечити максимальну підтримку для інвесторів та збільшити кількість інвестицій в Україну;

2) зменшення корупції, незалежна інституція може бути позбавлена корупційних проблем, оскільки вона працює з високими стандартами етики та прозорості, а це зменшить корупційний ризик та забезпечить більш чесне та відкрите середовище для інвестицій та бізнесу;

3) підвищення ефективності, незалежна інституція може забезпечити більш ефективне управління ресурсами, оскільки вона працює за високими стандартами корпоративного управління. Це може допомогти збільшити продуктивність та прибутковість в усіх секторах економіки;

4) підвищення громадської довіри, незалежна інституція може забезпечити високий рівень прозорості та відкритості у своїй діяльності. Це може допомогти збільшити довіру громадськості до уряду

Для реалізації таких цілей важливо відобразити схематично функціонування зазначеної інституції. Найкращу перспективу розвитку державно-приватного партнерства, зокрема, у сфері автомобільного транспорту зі створення на загальнодержавному рівні публічної інституції з дорадчими повноваженнями із залучення державно-приватного партнерства з метою регулювання та здійснення в Україні механізму державно-приватного партнерства може бути – Агентство з інвестиційної діяльності та державно-приватного партнерства при КМУ. Зокрема схематично можна відобразити покращення інституціонування з інвестиційної діяльності щодо державно-

приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту відповідно до рисунку 3.2.

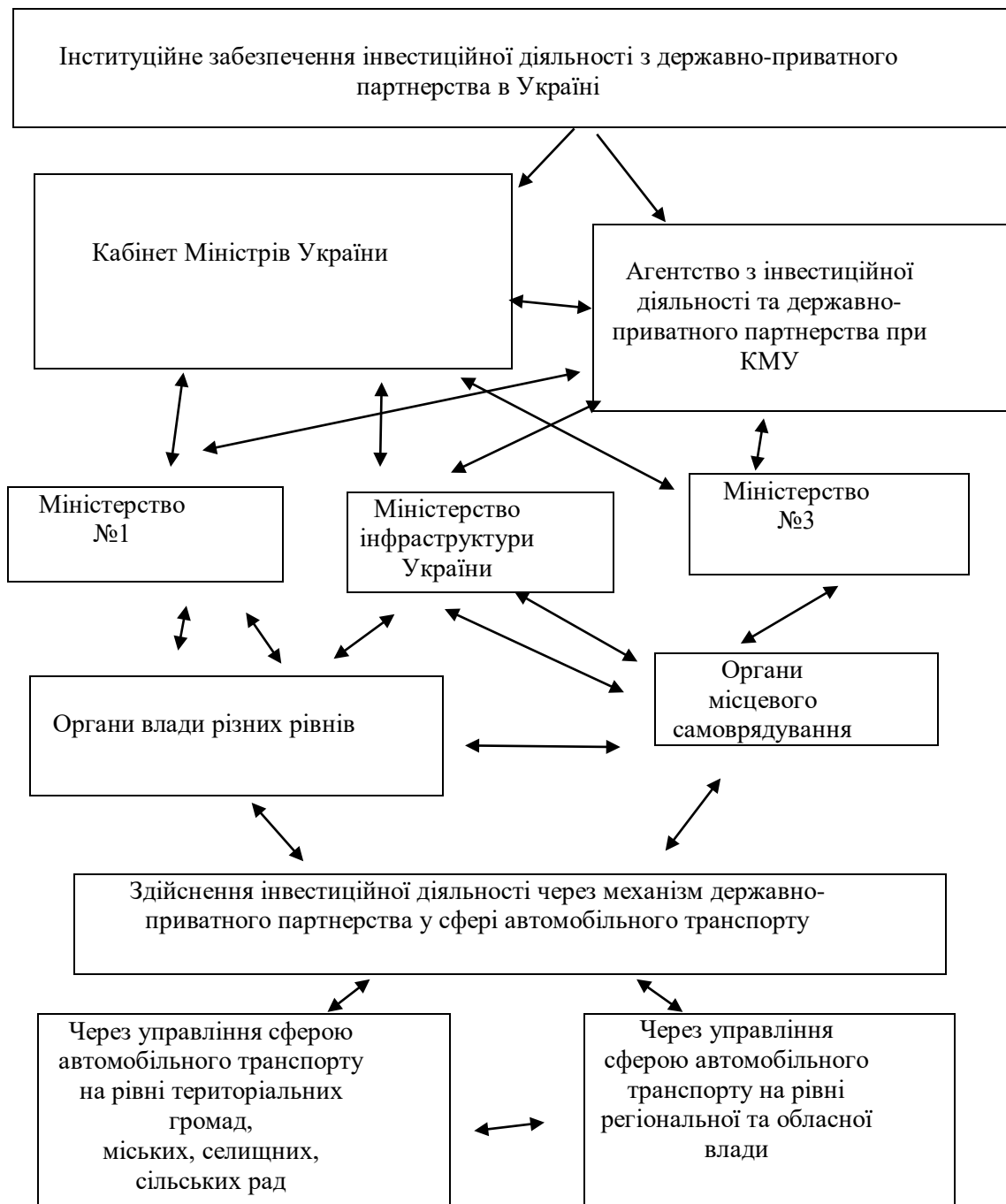


Рис. 3.2. Схема інституціонування інвестиційної діяльності з ДПП у сфері автомобільного транспорту

Розроблено на основі власних узагальнень.

Запропонована інституція стимулюватиме розвиток усіх економічно привабливих сфер із державного сектору, які потребуватимуть належного адміністрування, згодом на таких засадах матиме можливість утворитися «розумна лобістська система», яка може стимулювати якісний економічний ринок у тому числі й у сфері автомобільного транспорту. Вищезазначена інституція передбачається як незалежна із мінімальними корупційними ризиками та наявними публічними послугами на засадах інвестиційної діяльності та державно-приватного партнерства із залученням приватного, публічного та державного секторів.

Саме така інституція в силу публічних, дорадчих, аналітичних, аналізу регуляторних процесів та інших повноважень, дасть змогу якісно адмініструвати галузь інфраструктурної діяльності, зокрема у сфері автомобільного транспорту, де проблема оновлення рухомого складу та надання якісних соціальних послуг населенню у переважній більшості регіонів України стоїть надзвичайно нагально. Державна регуляторна політика у сфері господарської діяльності – це напрям державної політики, спрямований на вдосконалення правового регулювання господарських відносин, а також адміністративних відносин між регуляторними органами або іншими органами державної влади та суб'єктами господарювання, недопущення прийняття економічно недоцільних та неефективних регуляторних актів, зменшення втручання держави у діяльність суб'єктів господарювання та усунення перешкод для розвитку господарської діяльності, що відбувається в межах, у порядку та у спосіб, що встановлені Конституцією та законами України [17]. Саме це і є головна мета для створення успішного досвіду із започаткування перших вдалих та надійних партнерств у сфері автомобільного транспорту.

Важливо врахувати, що інституція публічна, оскільки, відповідно до статті 38 Конституції України, громадяни мають право брати участь в управлінні державними справами, у всеукраїнському та місцевих референдумах, вільно обирати і бути обраними до органів державної влади та

органів місцевого самоврядування [25]. У теоретичному і практичному контексті зазначена конституційна норма передбачає громадський контроль щодо органів державного управління та місцевого самоврядування.

Однією із важливих характеристик є те, що суб'єктами громадського контролю є громадські об'єднання, також політичні партії, молодіжні та інші громадські організації, інституції, які утворилися внаслідок самоорганізації населення, колективи, збори громадян відповідно до місця проживання, а також окремі громадяни. В результаті дослідження простежується, що громадський контроль суттєво відрізняється від інших видів контролю щодо діяльності органів місцевого самоврядування та органів державної влади. Така розбіжність полягає насамперед у тому, що суб'єкти громадського контролю виступають від імені громадськості, а не від імені держави, їхні контрольні повноваження зазвичай не мають юридично владного характеру, саме тому переважні рішення щодо здійснення перевірок, як правило, є рекомендаційними.

Важливою перевагою громадського контролю є запобігання порушенням у сфері державного управління за допомогою засобів суспільного впливу. Об'єктом громадського контролю є діяльність органів державної влади та органів місцевого самоврядування [10]. Органи публічної влади повинні сприяти залученню громадськості до здійснення контролю у сфері державного приватного партнерства також відповідно до законів України «Про об'єднання громадян», «Про звернення громадян», «Про доступ до публічної інформації». Закон України «Про доступ до публічної інформації» визначає порядок здійснення та забезпечення права кожного на доступ до інформації, що перебуває у володінні суб'єктів владних повноважень, інших розпорядників публічної інформації, визначених цим Законом, та інформації, що становить суспільний інтерес. Згідно з цим законом, кожен громадянин має право отримати від органу влади будь-яку інформацію, що пов'язана з його діяльністю [10].



Громадськість може отримувати будь-яку інформацію щодо раціональності використання бюджетних коштів, а також це стосується державних підприємств, приватних компаній, які задіяні у процесах, де реалізуються кошти платників податків. Світова тенденція рухається до того, що все більше уваги приділяється саме контролю щодо реалізації якісного розпорядження та використання коштів з державних бюджетів. Одним із найважливіших чинників щодо розвитку та економічної стабільності, а за кращих перспектив прогресування в економічній приріст та розвиток країни залежатиме від належного використання державних коштів, особливо в контексті подолання корупції в органах державної виконавчої, законодавчої та судової гілок влади, тому використання переваг державного спільно із приватним партнерством стимулюють подолання кризового становища в економічній сфері України.

Доцільно зазначити, що публічно-приватне партнерство вважається взаємовигідною угодою держави та приватного бізнесу, що реалізується на ринкових принципах, принципах вільної конкурентоспроможності та залученні спроможних інвесторів. Державна та приватна сторони такого партнерства розподіляють функції відповідальності за реалізацію та успішності спільного проєкту, а також його ризики, витрати на реалізацію враховуючи й отримання майбутніх спільних прибутків і соціальних вигод.

Учені С. Легенчук, І. Вигівська, Г. Хоменко також вбачають, що в цілому результатом співпраці держави та приватного бізнесу є менша вартість участі у проєкті кожної зі сторін та водночас вища якість впроваджувального продукту чи наданих послуг порівняно з традиційними джерелами залучення коштів для створення загального суспільного блага [31].

Окрім того, публічно-приватне партнерство – це шанс залучення і використання капіталу приватних інвесторів задля фінансування суспільно важливих проєктів, оскільки останнім часом фінансове навантаження на державний бюджет тільки зростає, бюджетних коштів для розроблення та реалізації важливих для суспільства проєктів не завжди вистачає. Тому в

ситуації, що наразі складається в країні, коли існують проблеми з будівництвом та обслуговуванням доріг, залізниць, очисних споруд, громадського транспорту тощо, реалізація ідей та принципів приватно-публічного партнерства набуває все більшого значення в отриманні необхідних ресурсів від приватного сектору економіки з метою реалізації проєктів, як загальнодержавного, так і місцевого значення [31].

Підсумовуючи, варто додати, що для розвитку державно-приватного та/або публічно-приватного партнерства в Україні було б корисним та ефективним, якщо в українській політичній культурі фігурувало більше можливостей для інвестиційної діяльності, а бізнес-середовище могло безперешкодно контактувати та отримувати затребувану інформацію щодо можливих співпартнерств, а виконавча гілка влади тримала позицію щодо пріоритетності, прозорості та паритетності з використання ДПП, ППП – це найефективніший механізм та одна з найуспішніших моделей модернізації інфраструктури країни без великомасштабних видатків з державного бюджету, тому поетапне запровадження успішної програми ДПП в Україні необхідне, враховуючи навіть зміни постійного характеру політичних пріоритетів та політичних еліт.

Важливість аналізу у сфері нормативно-правового забезпечення, а також обґрунтування правових аспектів і ефективного механізму з удосконалення державно-приватного партнерства та інвестиційної діяльності у сфері автомобільного транспорту в Україні відіграє належна інституційна діяльність, а також важливості застосування правових механізмів у реальній економіці державного рівня особливо під час кризових явищ. Станом на сьогодні залишається невдосконалим напрям формування та розвитку нормативно-правового забезпечення щодо застосування механізму державно-приватного партнерства та залучення інвестиційної діяльності до сфери автомобільного транспорту та його інфраструктури [1, с. 112–127]. Виникає потреба у наданні консультативних чи консалтингових послуг, які позитивно впливатимуть на обґрунтування шляхів з розвитку правового механізму

державно-приватного партнерства, концесійного законодавства у конкретних галузях інфраструктури, зокрема у сфері автомобільного транспорту та вказуватимуть на можливості щодо залучення інвестицій.

Основним важелем для стимулювання інвестиційної діяльності із залученням державно-приватного партнерства має стати інституція із реалізації цього напрямку, яка могла б якісно реалізувати таку діяльність, зокрема, іноземні інвестори отримають змогу безперешкодно отримати якісно нові умови для інтеграції в українську економіку, що спростить для них умови ведення бізнесу, які досить складні для розуміння закордонним інвестором [1, с. 112–127]. Такі прогресії слугуватимуть привабливістю України як інвестиційної країни у майбутньому розвитку.

Функціонування запропонованої інституції надасть об'єктивну необхідність в розробленні та реалізації відповідної державної політики, залученні приватного сектору в проєкти створення, відновлення, експлуатації та утримання об'єктів інфраструктури, куди входить сфера автомобільного транспорту і надання нею якісних та ефективних послуг. Українські реалії у післявоєнний стан потребуватимуть значної кількості проєктів із залученням державно-приватного партнерства у різні сфери інфраструктури, проте автомобільний транспорт один із найперспективніших, враховуючи те, що ця сфера надання соціальних послуг є найбільш затребуваною та платною, а це перевага для інвесторів, які здійснюватимуть державно-приватне партнерство у цьому напрямі [32; 34].

Також важливу роль в удосконаленні автотранспортної інфраструктури України відіграє інвестиційна діяльність, оскільки забезпечує можливість трансформувати сферу автомобільного транспорту, не перевантажуючи бюджети громад.

Отже, враховуючи вищезазначене, доцільно підсумувати, що інституціонування у сфері автомобільного транспорту станом на сьогодні в Україні потребує значного доопрацювання, що і було запропоновано в частині створення публічної інституції з дорадчими повноваженнями для здійснення

інвестиційної діяльності з державно-приватного партнерства при КМУ, до відання якої належить сфера автомобільного транспорту та транспортної інфраструктури в тому числі. Враховуючи таку інституцію, державна, публічна, місцева та приватна структури отримують суттєві переваги щодо реалізації проєктів. Серед переваг варто зазначити такі: ефективність, інноваційність, удосконалення щодо взаємодії та покращення функціонування законних та підзаконних актів, які регулюють інвестиційну діяльність зі залучення державно-приватного партнерства та пов'язану з ним діяльність, норми та правила у сфері права щодо укладення контрактів, правила і норми врегулювання суперечок, санкції за недотримання законодавства та чітка процедура виконання правових норм. Також суттєвого покращення набудуть економічні показники, зокрема: відповідність прозорій діяльності щодо приватного партнера, державна підтримка та гарантії державного партнера, економічна та соціальна ефективність, добросовісна конкуренція, забезпечення інтересів громади. Також на новий рівень розвитку вийдуть корпоративна етика та культура, більша інституціональна довіра до інститутів держави, соціальні зобов'язання перед суспільством.

Здебільшого значні переваги простежуються із можливістю створення запропонованої публічної інституції з дорадчими повноваженнями, якщо повернутися до аналізу щодо функціонування державно-приватного, публічно-приватного партнерства у контексті світового досвіду зрозуміло, що механізм із залучення та реалізації у розвинених країнах світу показує результати за рахунок належного функціонування органів державної влади, які займаються саме розвитком державно-приватного партнерства та впровадження його у всі галузі економіки за рахунок належного нормативно-правового законодавства та функціонування відповідно до нього компетентних органів.

На правах партнерства досить ефективно залучаються у розвиток державної економіки великі корпорації, які лобіюють свої потреби, але водночас грамотно та доцільно входять у партнерство із державою задля

покращення співпраці у великих проєктах різних сфер [28, с. 584–585]. Цей вид партнерства має силу змінити економічний потенціал країни, розвантаживши державний бюджет, та розвинути якість надання соціально-економічних послуг населенню країни.

Враховуючи важливість повоєнної відбудови інфраструктурної мережі країни, формування публічної інституції із передбаченими функціями значно посилить можливості щодо розвитку інвестиційної діяльності та залучення механізму державно-приватного партнерства в українську економіку.

## Висновки до розділу 3

У розділі 3 поглиблено розглянуто організаційно-правовий підхід здійснення інвестиційної діяльності та залучення державно-приватного партнерства в автотранспортну галузь. Зокрема, запропоновано внести зміни до законодавства у сфері автомобільного транспорту та концесійного законодавства, законодавства у сфері державно-приватного партнерства, в частині можливості залучення ЕТС до відбору перевізників на перевезення на автобусних маршрутах загального користування. Запропоновано створити публічну інституцію як дорадчий орган при КМУ, до сфери діяльності якої належатиме аналіз та моніторинг регуляторної політики щодо здійснення інвестиційної діяльності та залучення державно-приватного партнерства і укладання відповідних договорів задля належного інституціонування, зокрема у сферу автомобільного транспорту.

1. Визначено, що організаційно правовий підхід залучення механізму державно-приватного партнерства в автотранспортну галузь потребує вдосконалення в частині нормативно-правових актів у сфері автомобільного транспорту та сфері державно-приватного партнерства. Зокрема і новий Закон про концесію потребує доопрацювань у частині тендерного та конкурсного забезпечення відповідно до впровадження електронної торгової системи, оскільки широкий вибір форм договірних відносин у рамках державно-приватного партнерства передбачені Законом, проте не мають механізму реалізації через ЕТС, що унеможлиблює реалізацію таких договорів та формування сталості у функціонуванні фінансово-правового забезпечення розвитку державно-приватного партнерства в Україні. Визначено, що найефективнішим контрактним типом серед концесійних договорів є DBFO (розробка – будівництво – фінансування – управління), оскільки покриває усі елементи, а саме фінансування, проєктування, будівництво, управління та експлуатацію об'єкта. Дослідження показують, що такий тип дуже ефективний серед країн Європейського Союзу і підходить для України,

оскільки приватний партнер покриває значну частину витрат на реалізацію проєкту.

2. Встановлено, що тарифи на перевезення на автобусних маршрутах загального користування не виконують функцію економічного регулятора. Запропоновано вдосконалити регулювання тарифів на послуги у комунальних підприємствах у більшості регіонів України, які не відшкодовують собівартість послуг, у переважній більшості тарифів відсутня інвестиційна складова, що не сприяє підприємствам до ефективної діяльності. Відсутність конкурентності на ринку перевезень автоматично нівелює якість надання послуг у середині країни. Відсутність можливості впливати приватному партнеру на тарифи, значно ускладнює повернення вкладів, а відсутність належного фінансово-правового механізму розмиває правила поведінки на ринку послуг з перевезень на автотранспорті та не дає чіткої спроможності спрогнозувати успішність будь-якого проєкту у перспективі. Зазначені проблеми у сукупності не дають можливості належно розвиватися механізму державно-приватного партнерства в Україні.

3. Вперше досліджено та визначено перспективу розвитку механізму державно-приватного партнерства, зокрема у сфері автомобільного транспорту та реалізації політики щодо транспортної інфраструктури. Для розвитку інвестиційної діяльності з державно-приватного партнерства в тому числі у сфері автомобільного транспорту рекомендувати створення при Кабінеті Міністрів України публічної інституції з дорадчими повноваженнями, яка аналізуватиме регуляторну політику процесів з інвестиційної діяльності та державно-приватного партнерства, що дасть змогу покращити інвестиційний клімат у країні, спростить процедуру входження в економічні відносини приватного партнера з державою, зокрема закордонного інвестора, слугуватиме гарантом реалізації масштабних проєктів у сфері автомобільного транспорту на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях. Такий орган стимулюватиме розвиток усіх економічно привабливих сфер із державного сектору, які потребуватимуть приватного

адміністрування, згодом на таких засадах матиме можливість утворитися «розумна лобістська система», яка може стимулювати якісний економічний ринок у тому числі й у сфері автомобільного транспорту та транспортної інфраструктури. Вищезазначений орган передбачається як незалежний із мінімальними корупційними ризиками та наявними публічними послугами на засадах державно-приватного партнерства із залученням приватного, публічного та державного секторів.

Результати дослідження за Розділом 3, опубліковані автором у наукових фахових статтях: [1; 46].



## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ДО РОЗДІЛУ 3

1. Барбір І. М. Удосконалення нормативно-правового забезпечення державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України. *Демократичне врядування*. 2022. № 1(29). С. 112–127. URL : <https://science.lpnu.ua/uk/dg/vsi-vypusky/vypusk-129-2022/udoskonalennya-normatyvno-pravovogo-zabezpechennya-derzhavno>
2. Батенко Л. П., Загородніх О. А., Ліщинська В. В. Управління проектами: навч. посібник. Київ : КНЕУ, 2003. 231 с.
3. Бондар О. А., Якимчук І. М., Горчаківська Г. В. Інвестиції, як складові моделювання економічних систем: сутність та класифікація. *Містобудування та територіальне планування*. 2011. № 40 (1). С. 129–140.
4. Бурик М. М. Аналіз діяльності суб'єктів управління в сфері розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури. *Державне управління. Інвестиції: практика та досвід*. 2020. № 15–16. С. 168–172.
5. Гарбариніна В. Ю., Федорчак О. В. Роль державно-приватного партнерства у відбудові транспортної інфраструктури України. *Демократичне врядування*. 2022. Вип. 2 (30). С. 44–57.
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. Дзюрах Ю. М. Сутність та класифікація інвестицій як фінансово-економічної кате-горії. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка»*: науковий журнал. Острог : Вид-во НаУОА, червень 2022. № 25(53). С. 87–94.
8. Дробот І. О. Стан конституційно-правового гарантування місцевого самоврядування: зарубіжний досвід. *Демократичне врядування. Науковий вісник*. 2008. Вип. № 1. URL : <https://science.lpnu.ua/sites/default/files/journalpaper/2022/jan/26473/idrobot.pdf>

9. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо засад державної регіональної політики та політики відновлення регіонів і територій : Закон України від 9 липня 2022 року № 2389-IX. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2389-20#Text>

10. Про доступ до публічної інформації : Закон України від 2011 №2939-VI (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2939-17#Text>

11. Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності : Закон України від 11 вересня 2003 року № 1160-IV (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1160-15#Text>

12. Про інвестиційну діяльність : Закон України від 18 вересня 1991 року № 1560-XII (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text>

13. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21 травня 1997 року № 280/97-ВР (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text>

14. Про режим іноземного інвестування Закон України від 19 березня 1996 року № 93/96-ВР (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/93/96-%D0%B2%D1%80#Text>

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

16. Затонацька Т. Г., Возненко А. А. Трансформація механізму державного фінансування транспортної інфраструктури України. *Вісник Одеського національного університету. Серія: Економіка*. 2017. 22. Вип. 2. С. 43–47.

17. Здійснення органами виконавчої влади державної регуляторної політики. Міністерство Юстиції. URL : [Здійснення органами виконавчої влади державної регуляторної політики \(minjust.gov.ua\)](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text)

18. Данкевич В. Є., Захаріна О. В., Золотницька Ю. В. Інституціональне забезпечення розвитку публічно-приватного партнерства в

системі публічного управління. *Економіка та управління національним господарством. Проблеми економіки*. 2021. № 2 (48). URL : <https://docs.google.com/document/d/1nDn13gbqSeAWhgiTSVnuXQyPXjpehexyv-GhNIS3ug/edit>

19. Данькевич В., Каменчук Д., Кононова О. Стратегічне планування сталого розвитку держав: аспект адміністрування. *Міжнародний журнал менеджменту*. 2020. № 11 (4). С. 511–522. URL : [https://scholar.google.com.ua/citations?view\\_op=view\\_citation&hl=ru&user=qE3E5w0AAAAJ&citation\\_for\\_view=qE3E5w0AAAAJ:WJVC3Jt7v1AC](https://scholar.google.com.ua/citations?view_op=view_citation&hl=ru&user=qE3E5w0AAAAJ&citation_for_view=qE3E5w0AAAAJ:WJVC3Jt7v1AC)

20. Дмитрієва О. І. Стан державного регулювання транспортної інфраструктури та особливості забезпечення її ефективності. *Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. Серія Економічні науки*. 2019. № 6 (141). С. 18–27.

21. Дмитрієва О. Транспортна інфраструктура як об'єкт державного регулювання. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2020. № 24. С. 52.

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

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

24. Коваль Ю. А. Правові засади у спів фінансуванні в проектах державно-приватного партнерства: фінансово-правовий аспект. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія ПРАВО*. 2018. Вип. 51. Том 1. С. 186–187.

25. Конституція України від 1996 року №254к/96-ВР. URL : [Конституція України | від 28.06.1996 № 254к/96-ВР \(rada.gov.ua\)](https://www.rada.gov.ua)

26. Косач І. А., Дегтярьов А. В. Розвиток державно-приватного партнерства в умовах децентралізації влади України. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2020. № 3. URL : [https://РОЗВИТОК ДЕРЖАВНО-](https://rozvitok.gov.ua)

ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В УМОВАХ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ ВЛАДИ В УКРАЇНІ ([nauka.com.ua](http://nauka.com.ua))

27. Комарницька Г. О. Економічне обґрунтування проектних рішень у сфері державно-приватного партнерства. *Економічний журнал Одеського політехнічного університету*. 2019. № 3 (9). С. 68–77. URL : [68.pdf \(economics.net.ua\)](#)

28. Криштанович М. Ф. Особливості розвитку інвестиційної діяльності в сільському господарстві України. *Чорноморський національний університет імені Петра Могили. Публічне управління та регіональний розвиток*. № 8. 2020. С. 584–595. <https://doi.org/10.34132/pard2020.08.11>

29. Криштанович М. Ф. Механізми державного управління діяльністю інституцій у сфері забезпечення соціальної безпеки суспільства. *Інститути та структури державного управління*. DOI: 10.5281/zenodo.1240906. 2018. С. 225–229.

30. Криштанович М., Малик Я., Береза О. Національна безпека : навч. посібник. Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2010. 280 с.

31. Кузьмін О. Є., Комарницька Г. О. Економічне обґрунтування проектних рішень у сфері державно-приватного партнерства. *Економічний журнал Одеського політехнічного університету*. 2019. № 3. (9). С. 68–77.

32. Легенчук С. Ф., Вигівська І. М, Хоменко Г. Ю. Управління ризиками публічно-приватного партнерства в межах виконання спільних соціальних програм: обліковий аспект. *Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу* ISSN 1994-1749. 2020. Вип. 1 (45). 2020. DOI: [http://dx.doi.org/10.26642/pbo-2020-1\(45\)-41-47](http://dx.doi.org/10.26642/pbo-2020-1(45)-41-47)

33. Матвіїшин Є. Г., Вершигора Ю. З. Перспективи використання державно-приватного партнерства для відбудови України у повоєнний період. *Демократичне врядування*. 2022. Вип. 2 (30). С. 29–43.

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

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

36. 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](http://www.kntu.kr.ua/doc/zb_17_ekon/stat_17/02.pdf)

37. Пащенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України в умовах інтеграційних процесів : дис. док. екон. наук: 08.10.01 / НАН України; Рада по вивченню продуктивних сил України. Київ, 2008. С. 470.

38. 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).

39. 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 \(rada.gov.ua\)](#)

40. Роз'яснення Мінінфраструктури щодо проблемних питань в галузі автомобільного транспорту. Міністерство інфраструктури України. URL : <http://mtu.gov.ua/content/rozyasnennya-mininfrastrukturi-shchodo-problemnih-pitan-v-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>

41. Трох С. О. Перспективи розвитку транспортного комплексу України. *Економічна наука. Інвестиції: практика та досвід*. 2013. № 1. С. 54–56.

42. Федорчак О. В. Державна підтримка реалізації інвестиційних проектів в Україні. *Ефективність державного управління*. 2017. № 52. С. 258–271.

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

44. Хєда С. Державно-приватне партнерство: світовий досвід і перспективи розвитку в Україні. *Юридична газета*. 28 жовтня 2014 р. № 31–32(425–426). URL : [untitled \(sk.ua\)](#)

45. Шилепницький П. І., Зибарева О. В., Петрова І. П. Співпраця держави та приватного бізнесу у сфері інновацій. *Стратегічні засади сталого розвитку підприємництва і торгівлі в сучасних умовах*: колективна монографія / за заг. ред. Є. В. Скляр. Чернівці : Технодрук, 2021. 356 с. С. 7–27.

#### СПИСОК ЗАРУБІЖНИХ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

46. Barbir I. Regulatory and legal support of the process of involving Public Private Partnership in the field of socio-transport infrastructure at the local level in Ukraine. *International Journal of Public Administration, Management and Economic Development (IJPAMED)* ISSN 2533-4077 Czech Republic. 2021. Vol. 6, Iss. 1. P. 3. URL : [International Journal of Public Administration, Management and Economic Development \(fves.eu\)](#) або [https://www.fves.eu/files/IJPAMED\\_2021\\_6\\_1.pdf](https://www.fves.eu/files/IJPAMED_2021_6_1.pdf)

47. 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 \(nobelprize.org\)](#)

48. Delmon J. Private Sector Investment in Infrastructure: Project Finance, PPP Projects and Risk. The World Bank and Kluwer Law International. 2009. 640 p.

49. Guidebook on promoting good governance in public-private partnerships. United Nations Economic Commission for Europe. United Nations, 2008. URL : [Guide good governance in PPPs \(unece.org\)](#)

50. Linder S. H. Coming to Terms With the Public Private Partnership: A Grammar of Multiple Meanings. *American behavioral scientist*. Westwood (MA, USA). 1999. № 43. P. 35–51.

51. Oladeinde F. «Public-Private Partnerships» USAID Education Division Workshop, Swaziland September 28 – October 4, 2003.

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

53. Public – Private Partnerships for research and innovation: An evaluation of Austrian Experience. / P.: OECD. 2004. URL : <http://www.oecd.org/dataoecd/49/17/25717078.pdf>

54. Public-Private Partnership Pros and Cons. URL : [Public-Private Partnership Pros and Cons \(thebalancesmb.com\)](http://thebalancesmb.com)

55. Public-private Partnerships: Theory and Practice in International Perspective By Stephen P. Osborne, Edition: illustrated Published by Routledge, 2000, ISBN 0415212685, 9780415212687, 348 pages, p. 86.

56. Public-private policy partnerships. By Pauline Vaillancourt Rosenau Edition: illustrated Published by MIT Press, 2000 ISBN 0262681145, 9780262681148. 256 pages.

57. Public – Private Partnerships: Models and Trends in the European Union (IP/A/IMCO/SC/2005-161). DG Internal Policies Of The Union – Directorate A. – Economic AND Scientific Policy.

58. Skydan O. V., Dankevych V. Y., Dankevych Y. M. The Current State of Applying Space Technologies to Monitor Land Use Efficiency. *The problems of economy*. 2019. Vol. 3 (41). P. 281–288.

59. Ward B. Proyecto economico en que se proponen varias providencias dirigidas a promover los intereses de Espana, con los medios y fondos necesarios para su planificacion. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1782. P. 400.

60. Wilf S. R. Joseph Story's Republics in a Minor Key: Dark Times and the Astonishing Relevance of Kent Newmyer. *Connecticut Law Review*. 2020. T. 52. P. 1284–1297. URL : [https://opencommons.uconn.edu/law\\_review/460](https://opencommons.uconn.edu/law_review/460)

## ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі вирішено актуальне наукове завдання, яке полягає у теоретичному обґрунтуванні організаційно-правовий підхід з розвитку державно-приватного партнерства і розроблення рекомендацій щодо їх реалізації у сфері автомобільного транспорту в Україні. Результати проведеного дослідження дають підстави зробити такі висновки:

1. Вивчено історичний досвід з державно-приватного партнерства як системного явища. З'ясовано, що в умовах ринкової економіки державний сектор неспроможний самотійно забезпечити економічну стабільність у країні. З огляду на це, поєднання приватного та державного секторів створює можливість більш ефективно використовувати матеріальні, фінансові, природні ресурси для розвитку національної економіки і вирішувати соціально-економічні проблеми країни органами публічного управління. Проведено аналіз понятійно-термінологічного апарату за темою дисертаційного дослідження. Запропоновано термін «державно-приватне партнерство у сфері автомобільного транспорту», який у контексті розвитку автотранспортної галузі, в умовах вітчизняного державотворення розглядають як ефективний механізм (форму) щодо інвестування у сферу автомобільного транспорту. З метою дослідження організаційно-правових засад публічного управління, державно-приватне партнерство визначено, як окремий механізм (форма) інвестиційної діяльності із залучення приватних інвестицій у державне та комунальне майно, який передбачає особливі способи, механізми та систему управління, в рамках як безпосереднього впливу на інвестиційну діяльність, так і шляхом створення певних умов для розвитку державно-приватного партнерства. Запропоновано авторське розуміння поняття терміна «організаційно-правовий підхід», який у публічному управлінні автор розглядає як сукупність управлінських рішень, заходів і дій щодо впровадження органами публічного управління змін до чинного законодавства у сфері автомобільного транспорту відповідно до здійснення



інвестиційної діяльності із державно-приватного партнерства. Визначено, що ефективний та прозорий напрямок щодо здійснення інвестиційних процесів може бути досягнутий через електронну торгову систему відбору серед спроможних приватних партнерів та інвесторів. Досліджено взаємозв'язок щодо державно-владних відносин, суспільно значущих системних явищ, організаційних структур, механізмів, інституцій тощо.

2. Узагальнено світовий досвід залучення державно-приватного партнерства у сферу автотранспорту в контексті його адаптування в Україні. Встановлено, що розвиток державно-приватного партнерства зумовив значний поштовх до розвитку всіх видів транспорту у розвинених країнах світу, що спричинило перехід від застарілих видів транспорту до більш ергономічних та екологічно чистих, а також вдало поєднуються у специфічну колаборацію всі види транспорту – автомобільного, залізничного, повітряного та водного – із кластерами у містах мегаполісах. Саме така транспортна мережа у країнах із розвиненою інфраструктурою допомагає надавати високий рівень соціальних послуг та забезпечує їх привабливість у різних напрямках розвитку. Для України досить дієвим та показовим є світовий досвід із залучення та розвитку державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури. З огляду на це, залучення державно-приватного партнерства у транспортну інфраструктуру України має стати пріоритетним, а угоди з державно-приватного партнерства повинні укладатися в межах відкритих та прозорих процедур. Вивчення світового досвіду в частині використання проектного менеджменту корисне для розроблення та обґрунтування державної стратегії застосування державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України, що дасть змогу упровадити в практику господарювання стратегічне планування розвитку галузі.

3. Розглянуто стан державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України. Встановлено, що основними чинниками впливу на функціонування державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту можна вважати наявність інвестицій, систему

фінансування та співфінансування концесійних угод, ціни на перевезення, системи пільг у ціноутворенні на послуги автотранспорту, системи оподаткування тощо. Виявлено причини низького залучення державно-приватного партнерства у сферу автотранспортних послуг, а саме: відсутність вільного ціноутворення на перевезення; відсутність належного механізму фінансового відшкодування пільгових категорій перевезення; низька ефективність реалізації автотранспортних проєктів у межах державно-приватного партнерства; недостатнє інформаційне забезпечення механізму впровадження державно-приватного партнерства з боку органів державної влади; недостатня активність органів публічного управління в реалізації проєктів у частині будівництва, експлуатування, проєктування, фінансування, обслуговування, виконання договорів та їх пошуку. Показано, що є необхідність в удосконаленні процесу фінансування/співфінансування концесійних угод у сфері автомобільного транспорту, розроблення податкових пільг та пільг іншого характеру для стимулювання залучення спроможних приватних партнерів, зокрема закордонних інвесторів, розроблення довгострокових проєктів у сфері автотранспортних послуг.

4. Проаналізовано стан організаційно-правового забезпечення державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України. Встановлено, що в умовах сучасного вітчизняного державотворення рівень використання потенціалу державно-приватного партнерства для розвитку економічної та соціальної інфраструктури національної економіки є недостатнім. Зокрема, недостатнє нормативно-правове забезпечення в частині залучення державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту та транспортної інфраструктури в Україні. Розглянуто організаційно-правове забезпечення державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту. Показано, що найбільш врегульованою формою державно-приватного партнерства у сфері автотранспорту може бути концесія – найбільш придатна форма господарювання для обох учасників партнерства, що має низку переваг порівняно з іншими, котрі потребують

удосконалення нормативно-правового забезпечення. Доведено, що нормативна база регулювання цієї форми господарювання є застарілою, а прийнятий Закон України «Про концесію» від 3 жовтня 2019 року № 155-ІХ, не забезпечує прозорість і не виключає можливі корупційні ризики щодо бажання приватного партнера інвестувати кошти в розвиток автомобільного транспорту та інфраструктурну галузь України. Запропоновано внести зміни до Закону України «Про концесію» в частині конкурсного відбору переможця за допомогою електронної системи відбору на автобусних маршрутах загального користування, що робить прозорим процес залучення приватного інвестора до ринку перевезень автомобільним транспортом на автобусних маршрутах загального користування. Запропоновано упорядкувати нормативно-правове забезпечення державно-приватного партнерства в частині дотримання пропорційності між сферою державно-приватного партнерства, сферою концесійного законодавства та сферою автомобільного транспорту.

5. Обґрунтовано необхідність покращення інституційного забезпечення державно-приватного партнерства в Україні, зокрема у сфері автомобільного транспорту. Обґрунтовано необхідність його удосконалення в контексті довгострокового розвитку партнерських відносин, якому сприяє спільна участь місцевих органів виконавчої влади, наукових установ, громадських організацій, підприємців у реалізації проєктів державно-приватного партнерства. Розкрито сутність інституційного забезпечення щодо розвитку державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту, обґрунтовано необхідність створення в публічному управлінні нової інституції з метою розвитку та удосконалення процесу залучення приватних партнерів через інвестиційну діяльність, враховуючи чинне законодавство. Запропоновано створити публічну інституцію, як дорадчий орган при Кабінеті Міністрів України, яка аналізуватиме регуляторну політику щодо здійснення інвестиційних процесів з державно-приватного партнерства (Агентство інвестиційної діяльності та державно-приватного партнерства при КМУ), що

значно покращить інвестиційний клімат у суспільстві, дасть необхідні гарантії та спростить процедуру входження приватного партнера, закордонного інвестора та слугуватиме гарантом у процесі реалізації, зокрема масштабних проєктів у сфері автомобільного транспорту, як на загальнодержавному, так і на регіональному та місцевих рівнях України.

6. Розроблено рекомендації щодо впровадження результатів дослідження у практику державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні. Зокрема, місцевим органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування запропоновано реалізацію державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту щодо використання підходів проєктного менеджменту, що дає змогу постійно аналізувати витрати, економити ресурси, регулярно моніторити виконання проєктів. Суб'єктам господарської діяльності запропоновано залучати концесійну форму укладання договорів із залученням приватного інвестора у сферу автомобільного транспорту як перспективу розвитку державно-приватного партнерства, галузі, що покращить рівень надання соціально-економічних послуг, економічні показники галузі, сприятиме інфраструктурному розвитку країни. Запропоновано рекомендації, які можуть використовуватися суб'єктами законодавчої ініціативи щодо удосконалення нормативно-правової бази для інвестування, розвитку та азлучення державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту, через залучення, або використання в частині регулювання з обрання переможців на перевезення автмобільним транспортом на автобусних маршрутах загального користування електронної торгової ситеми. Для розвитку інвестиційної діяльності з державно-приватного партнерства в тому числі у сфері автомобільного транспорту рекомендувати створення при Кабінеті Міністрів України публічної інституції з дорадчими повноваженнями, яка аналізуватиме регуляторну політику процесів з інвестиційної діяльності та державно-приватного партнерства, що дасть змогу покращити інвестиційний клімат у країні, спростить процедуру входження в економічні відносини приватного

партнера з державою, зокрема закордонного інвестора, слугуватиме гарантом реалізації масштабних проєктів у сфері автомобільного транспорту на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях.

Подальше дослідження проблеми державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту доцільно розглядати у напрямі удосконалення нормативно-правового забезпечення та інституціонування інвестиційної діяльності з державно-приватного партнерства.

# ДОДАТКИ

Додаток А 1



У К Р А І Н А

## ЧЕРНІВЕЦЬКА ОБЛАСНА РАДА

58002, м.Чернівці, вул. М.Грушевського, 1, тел. (0372) 55-91-19, E-mail: or@oblrada.cv.ua

14 ЛИП 2021 № 01-12/40-947

на \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

### ДОВІДКА

про впровадження (використання) результатів дисертаційного дослідження

БАРБІР ІРИНИ МИКОЛАЇВНИ

на тему: «Розвиток державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні»

на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 281 – «Публічне управління та адміністрування»

Видана аспірантці кафедри державного управління Львівського регіонального інституту державного управління Національної академії державного управління при Президентіві України Барбір Ірині Миколаївні про те, що результати її дисертаційного дослідження на тему: «Розвиток державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні», а саме систематизація і узагальнення теоретичних засад, результати аналізу нормативно-правового забезпечення, визначення та практичні пропозиції щодо врегулювання регіональних викликів щодо залучення державно-приватного партнерства до сфери автомобільного транспорту і надання якісних соціальних послуг, визначені актуальними і такими, що мають практичну значимість та можуть в подальшому використовуватися в роботі депутатського корпусу Чернівецької обласної ради при прийнятті чи коригуванні стратегічних програм розвитку регіону.

Зокрема, дана наукова робота може бути рекомендованою у частині визначення та практичних пропозицій щодо врегулювання місцевих викликів у залученні державно-приватного партнерства до сфери автомобільного транспорту – територіальним громадам Чернівецької області.

Заступник голови  
Чернівецької обласної ради,  
кандидат політичних наук

Михайло ПАВЛЮК



УКРАЇНА

ЧЕРНІВЕЦЬКА МІСЬКА РАДА

ДЕПАРТАМЕНТ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТА  
СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ

вул. О. Кобилянської, 3, м. Чернівці, 58000, тел. (0372) 52-48-70, тел./факс 52-56-50,  
E-mail: rozvytok@rada.cv.ua, Код ЄДРПОУ 44315053

20.07.2021 № 02/01-17/82  
На № \_\_\_\_\_

**ДОВІДКА**

про впровадження (використання) результатів дисертаційного дослідження  
БАРБІР ІРИНИ МИКОЛАЇВНИ  
на тему: «Розвиток державно-приватного партнерства у сфері автомобільного  
транспорту в Україні»  
на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 281 –  
«Публічне управління та адміністрування»

Видана аспірантці кафедри державного управління Львівського регіонального інституту державного управління Національної академії державного управління при Президентові України Барбір Ірині Миколаївній про те, що результати її дисертаційного дослідження на тему: «Розвиток державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні», а саме систематизація і узагальнення теоретичних засад, результати аналізу нормативно-правового забезпечення, визначення та практичні пропозиції щодо врегулювання міських викликів щодо залучення державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту і надання якісних соціальних послуг, визначені актуальними і такими, що мають практичну значимість та можуть в подальшому використовуватися в роботі Чернівецької міської ради при прийнятті стратегічних програм розвитку регіону.

Директор



С.І. Бостан

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ  
«АВТО-РІШ»

ЄДРПОУ 43291786

Україна, 01033, м. Київ, вул. Шота Руставелі,  
будинок 20В, офіс 26/1

тел./факс: (066) 477-09-17;

Вих.№ 2023.02.20/01  
Від 20.02.2023р.

**ДОВІДКА**

про впровадження (використання) результатів дисертаційного дослідження  
БАРБІР ІРИНИ МИКОЛАЇВНИ  
на тему: «Розвиток державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту  
в Україні»

на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 281 – «Публічне  
управління та адміністрування»

Видана аспірантці кафедри публічного управління та публічної служби ННІ державного управління Національного університету «Львівська політехніка» Барбір Ірині Миколаївній про те, що результати її дисертаційного дослідження на тему: «Розвиток державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні», а саме систематизація і узагальнення теоретичних засад, результати аналізу нормативно-правового забезпечення, визначення та практичні пропозиції щодо врегулювання викликів з надання високоякісних соціальних послуг у сфері перевезень автомобільним транспортом в Україні, за допомогою співпраці приватного партнера та органів державної влади, місцевого самоврядування за формулю державно-приватного партнерства, визначені актуальними і такими, що мають практичну значимість та можуть в подальшому використовуватися в роботі приватних підприємств та інвесторів, які зосереджують свою діяльність у сфері пасажирських перевезень на автомобільному транспорті.

З повагою,

Директор  
ТОВ «АВТО-РІШ»



Г.В.Карманюк





**ТРОСТЯНЕЦЬКА СІЛЬСЬКА РАДА  
СТРИЙСЬКОГО РАЙОНУ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

вул. Зелена, 2, село Тростянець, Стрийський район, Львівська область, 81614,  
Тел. (03241) 66-136, E-mail: [gromada@rada-trostryanets.gov.ua](mailto:gromada@rada-trostryanets.gov.ua),  
Web: <http://www.rada-trostryanets.gov.ua>, Код ЄДРПОУ 40178802

11 квітня 2023 року № 02-21/575

**ДОВІДКА**

про впровадження (використання) результатів дисертаційного дослідження  
**БАРБІР ІРИНИ МИКОЛАЇВНИ**  
на тему: «Розвиток державно-приватного партнерства у сфері автомобільного  
транспорту в Україні»  
на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю  
281 – «Публічне управління та адміністрування»

Видана Барбір Ірині Миколаївні про те, що результати її дисертаційного дослідження на тему: «Розвиток державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту в Україні», а саме систематизація і узагальнення теоретичних засад, результати аналізу нормативно-правового забезпечення, визначення та практичні пропозиції щодо врегулювання регіональних викликів щодо залучення державно-приватного партнерства до сфери автомобільного транспорту і надання якісних соціальних послуг, визначені актуальними і такими, що мають практичну значимість та можуть у подальшому використовуватися в роботі Тростянецької сільської ради Стрийського району Львівської області.

Зокрема, може бути рекомендованою в частині практичних пропозицій щодо врегулювання потреби у залученні державно-приватного партнерства та інвестування у сферу автомобільного транспорту України.

Секретар сільської ради



Людмила СЕХ

**СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА**

Публікації, які відображають основні наукові результати дисертації:

1. 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, А. В. Ліпенцева. Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2019. С. 98–109. (DOI: <https://doi.org/10.33990/2070-4011.61.2019.198503>). URL: [198503-Текст статті-444427-1-10-20200323 \(7\).pdf](#)

Особистий внесок: досліджено механізм державно-приватного партнерства та його форми, також у дослідженні визначено, найпоширенішою та найоптимальнішою формою з державно-приватного партнерства в Україні – є концесія.

2. 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. DOI: 10.36030/2310-2837-3(98)-2020-49-58. URL: [216700-Текст статті-489992-1-10-20201119 \(4\).pdf](#)

3. Барбір І. М. Удосконалення нормативно-правового забезпечення державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту України. «Демократичне врядування». 2022. №1(29). С. 112–127. URL: <https://science.lpnu.ua/uk/dg/vsi-vypusky/vypusk-129-2022/udoskonalennya-normatyvno-pravovogo-zabezpechennya-derzhavno>

4. Barbir I. Regulatory and legal support of the process of involving Public Private Partnership in the field of socio-transport infrastructure at the local level in Ukraine // International Journal of Public Administration, Management and Economic Development (IJPAMED) ISSN 2533-4077 Czech Republic. 2021. Volume 6, Issue 1, p. 3. URL: International Journal of Public Administration,

Публікації, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

5. Барбір І. М. Залучення державно-приватного партнерства у транспортну інфраструктуру на регіональному рівні в Україні // Міжнародні та європейські стандарти місцевого самоврядування: проблеми імплементації в Україні [Текст] : матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (20 грудня 2019 р., м. Львів) / за наук. ред. М. Микієвича, О. Сушинського, Р. Бедрія. Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2020. С. 245–249.

6. Барбір І. М. Залучення державно-приватного партнерства до місцевого економічного розвитку в умовах децентралізації влади в Україні // «Вектори розвитку публічного управління в Україні» 24 листопада 2020 рік, ЛРІДУ НАДУ при Президентіві України, Львів. С. 21–23.

7. Барбір І. М. Державно-приватне партнерство як механізм взаємодії із бізнесом у сфері транспортної інфраструктури в Україні // Публічне адміністрування та управління бізнесом: матеріали II міжнародної науково-практичної конференції «Сучасна парадигма публічного управління» / за наук. ред. Стасишина А. В. Львів : ЛНУ імені Івана Франка, 12 листопада 2020 р. Львів, 2020. С. 439-444.

8. Барбір І. М. Нормативно-правове забезпечення державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України в умовах сучасних викликів // Теорія та практика публічного управління та адміністрування у XXI сторіччі: матеріали III Всеукраїнської науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти та молодих вчених за міжнародною участю / Наукове видання ЛРІДУ НАДУ при Президентіві України, 25 листопада 2020 р. Київ, 2020. С. 21–23.

9. Барбір І. М. Державно-приватне партнерство як різновид публічно-приватного партнерства у розвитку публічного управління сферою

інфраструктури України // Розвиток публічного управління в Україні : матеріали науково-практичної конференції за міжнародною участю / Наукове видання Наукове видання ЛПДУ НАДУ при Президентіві України, 28 травня 2021 р. Львів–Брюховичі, 2021.

Публікації, які додатково відображають наукові результати дисертації:

10.Barbier I. M. 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. Krasinski, K. Krzyzak. Nisko, 2020. Nr 6. ISBN 978-83-940224-8-8

## Міжнародна типологія моделей із залучення ППП

| № п/п | Модель   | Характеристика  |
|-------|--|---|
| 1.    | ВВО: Buy – Build – Operate; «купівля – будівництво – управління»       | Передача державного об'єкта до приватного сектору або квазідержавної структури, часто засновуючись на договорі, що об'єкт буде оновлено приватним підприємством та воно набуває управління ним на певний проміжок часу. Державний контроль відбувається завдяки контракту на період передачі. |
| 2.    | Finance only:<br>Фінансування  | Приватне підприємство, як правило, компанія з надання фінансових послуг, лише фінансує проєкт напряму або використовує інші механізми, такі як довгостроковий лізинг або емісія облігацій.  |
| 3.    | BOT: Build – Operate – Transfer; «будівництво – управління – передача» | Приватний партнер здійснює будівництво і експлуатацію (переважно на правах власності) протягом встановленого строку, після чого об'єкт передається державі.   |
| 4.    | DBFO: Design – Build – Finance – Operate; «розробка – будівництво –    | Приватна компанія розробляє і будує проєкт відповідно до вимог і стандартів, затверджених органами влади, а також   |

|    |  |   |
|----|--|---|
|    | фінансування – управління»   | фінансує капітальні витрати і здійснює управління об'єктом.   |
| 5. | DBFM: Design – Build – Finance – Maintain; «розробка – будівництво – фінансування – утримання» | Передбачає додаткове надання послуг, у тому числі окремих (прибирання, логістика, безпека тощо).  |
| 6. | DBB: Design – Bid – Build; «розробка – тендер – будівництво»                                   | Модель, заснована на поділі функцій розробки та створення установи між незалежним приватним розробником та іншою приватною компанією, що здійснює функції підрядника.   |
| 7. | BOOT: Build – Own – Operate – Transfer; «будівництво – володіння – управління – передача»      | Приватний інвестор будує об'єкт, що знаходиться в його власності, орган влади надає послуги протягом певного періоду, потім право власності переходить до органу влади.   |
| 8. | O & M: Operate – Maintenance Contract; «управління – утримання»                                | Приватне підприємство на контрактній основі управляє об'єктом державного сектору в певний проміжок часу. Право власності залишається за державною установою. Проте на практиці такий контракт не відносять до державно-приватного партнерства, а розглядають лише як контракт з надання послуг. |

|     |   |  |
|-----|---|--|
| 9.  | BOLB: Buy – Own – Lease – Back;<br>«придбання – володіння – повернення з лізингу» | Приватний підрядник купує установу, а потім за лізинговою угодою передає в управління органам влади.   |
| 10. | Operation License;<br>«ліцензія на здійснення діяльності»                         | Приватне підприємство отримує ліцензію або право на здійснення державної послуги на довгостроковій основі. Часто використовується для ІТ-проектів. |

*\*Розроблено на основі джерел, використаних у третьому розділі.*

## Систематизація законодавства

| Група                                      | Чинні законодавчі акти України  |
|--|---|
| Основні<br>законодавчі акти                | Конституція України   |
|  | Цивільний Кодекс України визначає основні положення щодо створення та діяльності, реорганізації чи ліквідації юридичних осіб  |
|  | Господарським кодексом встановлюються основні положення про власність в Україні, регулюється здійснення права власності, визначається право власності та його суб'єкти  |
| Основні<br>законодавчі акти<br>у сфері ДПП | Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 1 липня 2010 року № 2404-VI (із внесеними змінами), який визначає правові, економічні та організаційні засади взаємодії держави та приватних партнерств, регулює порядок підготовки, виконання і розірвання договорів, які укладаються в рамках ДПП, та регламентує гарантії дотримання прав та законних інтересів сторін цих договорів |
|  | Закон України «Про концесію» від 3 жовтня 2019 року № 155-IX, цей Закон визначає правові, фінансові та організаційні засади реалізації проєктів, що здійснюються на умовах концесії, з метою модернізації інфраструктури та підвищення якості суспільно значущих послуг   |



|  |   |
|--|---|
| Основні законодавчі акти у сфері автомобільного транспорту | Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР (зі змінами) визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту   |
|  | Закон України «Про автомобільний транспорт» (зі змінами) від 23 лютого 2006 року № 22 визначає загальні засади діяльності автомобільного транспорту   |
| Допоміжні законодавчі акти у вирішенні спорів              | Закон України «Про угоди про розподіл продукції» від 14.09.1999 року № 1039-XIV (зі змінами) регулює відносини, що виникають у процесі укладення, виконання та припинення дії угод про розподіл продукції, визначає основні правові вимоги до таких угод, а також особливості правовідносин щодо користування надрами на умовах розподілу продукції. Відносини, що виникають у процесі виконання пошукових робіт, розвідки та видобування корисних копалин, розподілу виробленої продукції, її транспортування, обробки, зберігання, переробки, використання, реалізації чи розпорядження нею іншим способом, а також будівництва та експлуатації пов'язаних із цим промислових об'єктів, трубопроводів та інших об'єктів, регулюються угодою про розподіл продукції, що укладається згідно з цим Законом |
| Інші нормативні акти щодо регулювання ДПП у сфері          | Постанова Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2008 року № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» (із   |

|                           |   |
|---------------------------|---|
| автомобільного транспорту | внесеними змінами) цей Порядок визначає процедуру підготовки та проведення конкурсу з перевезення пасажирів на міжміському і приміському автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі області (внутрішньообласний маршрут), автобусному маршруті, що не виходить за межі території району (внутрішньорайонний маршрут), автобусному маршруті, що проходить у межах населеного пункту (міський маршрут), та автобусному маршруті, що проходить у межах об'єднаної територіальної громади (далі – конкурс), також процедуру визначення автомобільного перевізника для роботи на міжміському і приміському автобусних маршрутах загального користування, що виходять за межі території області (міжобласний маршрут) |
|---------------------------|---|

*\*Узагальнено на основі законодавчої бази таблиць другого розділу.*