

Державний торговельно-економічний університет
Кафедра публічного управління та адміністрування

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Студентки 5 курсу, 3 групи,
спеціальності 281 «Публічне
управління та адміністрування»
освітньої програми «Публічне
управління та адміністрування»

(підпис студента)

Педос
Ганни
Русланівни

Науковий керівник
к.держ.упр.

(підпис керівника)

Динник
Ірина
Петрівна

Гарант освітньої програми
к.держ.упр.

(підпис гаранта)

Динник
Ірина
Петрівна

Київ 2023

Державний торговельно-економічний університет

Факультет економіки, менеджменту та психології

Кафедра публічного управління та адміністрування

Освітній ступінь: бакалавр

Спеціальність: публічне управління та адміністрування

Освітня програма: публічне управління та адміністрування

Затверджую

Зав. кафедри _____

«30» грудня 2022 р.

Завдання на випускню кваліфікаційну роботу студентів

Педос Ганні Русланівні

1. Тема випускної кваліфікаційної роботи: «Механізми державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України»

Затверджена наказом ректора від «14» грудня 2022 р. № 3416

2. Строк здачі студентом закінченої роботи: 01.02.2023

3. Цільова установка та вихідні дані до роботи

Метою роботи є обґрунтування й розробка пропозицій щодо напрямів удосконалення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають у процесі реалізації механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.

Предметом дослідження є теоретико-методичні та прикладні основи реалізації механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.

4. Зміст випускної кваліфікаційної роботи (перелік питань за кожним розділом):

ВСТУП

РОЗДІЛ 1. ОЦІНЮВАННЯ РІВНЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

1.1 Сучасний стан та нормативно-правове забезпечення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України

1.2 Оцінка ефективності реалізації механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України

РОЗДІЛ 2. НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

2.1 Світовий досвід державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури

2.2 Розроблення пропозицій щодо напрямів удосконалення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

5. Календарний план виконання роботи

№ пор.	Назва етапів випускної кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	
		за планом	фактично
1	Визначення напрямку дослідження та затвердження теми випускної кваліфікаційної роботи	До 24.11.2022	24.11.2022
2	Складання плану та підготовка індивідуального завдання для виконання випускної кваліфікаційної роботи	До 30.12.2022	30.12.2022
3	Представлення на рецензування науковому керівнику рукопису першого розділу випускної кваліфікаційної роботи	До 10.01.2023	10.01.2023
4	Представлення на рецензування науковому керівнику рукопису другого розділу випускної кваліфікаційної роботи	До 20.01.2023	20.01.2023
5	Представлення закінченої випускної кваліфікаційної роботи	До 27.01.2023	27.01.2023
6	Підготовка письмового відгуку на випускну кваліфікаційну роботу	До 01.02.2023	01.02.2023
7	Зовнішнє рецензування випускної кваліфікаційної роботи	До 01.02.2023	01.02.2023
8	Проведення попереднього захисту випускних кваліфікаційних робіт	01-02. 06.2023	01-02. 06.2023

9	Вирішення питання про допуск випускної кваліфікаційної роботи до захисту	До 10.02.2023	До 10.02.2023
10	Направлення випускної кваліфікаційної роботи із зовнішньою рецензією у ЕК для захисту	За графіком	За графіком

6. Дата видачі завдання «30» грудня 2022 р.

7. Науковий керівник випускної кваліфікаційної роботи

(прізвище, ініціали, підпис)

8. Гарант освітньої програми Динник І.П.

9. Завдання прийняв до виконання студент

(прізвище, ініціали, підпис)

10. Відгук наукового керівника випускної кваліфікаційної роботи:

Випускна кваліфікаційна робота написана на актуальну тему.

Транспортна інфраструктура займає одне з ключових місць в розвитку економіки України оскільки від ефективності функціонування транспортної інфраструктури, залежить зростання та структурна перебудова економіки, ефективне здійснення ринкових взаємовідносин, забезпечення обороноздатності та цілісності держави, покращення загального рівня життя громадян. Інтеграція держави та бізнесу є одним з вдалих інструментів який використовується в світі для розвитку транспортної інфраструктури. Найбільшої популярності здобуває здійснення державно-приватного партнерства, що являє собою створення стійких партнерських відносин між державою та приватним сектором з метою реалізації проєктів важливих для суспільства використовуючи поєднання ресурсів, можливостей та досвіду.

У випускній кваліфікаційній роботі студенткою розглянуто сучасний стан та нормативно-правове забезпечення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України; оцінено ефективність реалізації механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України; узагальнено світовий досвід державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури та запропоновано рекомендації стосовно його імплементації в практику публічного управління в Україні; сформульовано пропозиції щодо визначення напрямів удосконалення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.

Зміст випускної кваліфікаційної роботи підпорядкований поставленій у роботі меті. Проведений аналіз дозволив визначити проблемні питання забезпечення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України. Завдання поставлені в роботі виконані в повному обсязі, що підтверджено висновками.

Випускна кваліфікаційна робота має досить логічну структуру та відповідає вимогам оформлення. Робота написана на достатньому науковому рівні, є самостійним дослідженням студентки, повністю розкриває обрану тему.

Вважаю, що випускна кваліфікаційна робота заслуговує позитивної оцінки, а її автор, Педос Ганна Русланівна на отримання кваліфікації бакалавра зі спеціальності 281 «Публічне управління та адміністрування».

Науковий керівник випускної кваліфікаційної роботи

(nidnuc, dama)

Відмітка про попередній захист Динник Ірина Петрівна

(nidnuc, dama)

11. Висновок про випускну кваліфікаційну роботу:

Випускна кваліфікаційна робота студента Педос Г.Р.

може бути допущена до захисту екзаменаційній комісії.

Гарант освітньої програми: Динник І.П.

(nidnuc)

Завідувач кафедри: Новікова Н.Л.

(*nidnuc*)

«01» лютого 2023 р.

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ОЦІНЮВАННЯ РІВНЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ	6
1.1 Сучасний стан та нормативно-правове забезпечення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.....	6
1.2 Оцінка ефективності реалізації механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.....	14
РОЗДІЛ 2. НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ	22
2.1 Світовий досвід державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури.....	22
2.2 Розроблення пропозицій щодо напрямів удосконалення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.....	29
ВИСНОВКИ	34
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	37

ВСТУП

Актуальність теми. Транспортна інфраструктура займає одне з ключових місць в розвитку економіки України оскільки від ефективності функціонування транспортної інфраструктури, залежить зростання та структурна перебудова економіки, ефективне здійснення ринкових взаємовідносин, забезпечення обороноздатності та цілісності держави, покращення загального рівня життя громадян.

Інтеграція держави та бізнесу є одним з вдалих інструментів який використовується в світі для розвитку транспортної інфраструктури. Найбільшої популярності здобуває здійснення державно-приватного партнерства, що являє собою створення стійких партнерських відносин між державою та приватним сектором з метою реалізації проєктів важливих для суспільства використовуючи поєднання ресурсів, можливостей та досвіду.

В Україні існує розгалужена нормативно-правова база для врегулювання механізмів державно-приватного партнерства, згідно існуючої практики здійснення проєктів державно-приватного партнерства стає можливим оцінити переваги та ризики, які можуть виникнути в наслідок партнерства між державою та приватним сектором.

Залучення приватних інвестицій шляхом здійснення державно-приватного партнерства є важливим для відбудови, вдосконалення та розвитку транспортної інфраструктури з метою інтеграції транспортної системи України в європейську інфраструктурну мережу, що зможе покращити ефективність та рівень національної економіки.

Враховуючи особливе значення транспортної інфраструктури в умовах військового стану та сучасного стану економіки України, ефективне здійснення та розвиток механізмів державно-приватного партнерства в сфері транспортної інфраструктури заслуговує особливої уваги. Перед державою постає необхідність пошуку шляхів удосконалення існуючого механізму здійснення державно-

приватного партнерства враховуючи особливості сфери транспортної інфраструктури в Україні.

Метою випускної кваліфікаційної роботи є обґрунтування й розробка пропозицій щодо напрямів удосконалення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.

Поставлена мета зумовила необхідність вирішення таких дослідницьких завдань:

- розглянути сучасний стан та нормативно-правове забезпечення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України;
- оцінити ефективність реалізації механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України;
- узагальнити світовий досвід державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури та запропонувати рекомендації стосовно його імплементації в практику публічного управління в Україні;
- сформулювати пропозиції щодо визначення напрямів удосконалення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають у процесі реалізації механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.

Предметом дослідження є теоретико-методичні та прикладні основи реалізації механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.

Методи дослідження. Для вирішення визначених завдань, у процесі дослідження використано загальнонаукові та спеціальні методи дослідження. Для аналізу сучасного стану та нормативно-правового забезпечення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури основними методами були – описовий, аналітичний, системний та структурний аналіз, узагальнення, виокремлення статистичних даних, використовувався графічний метод для надання наочності та ілюстрації статистичних даних. Для

оцінки ефективності реалізації механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури використано такі методи як: узагальнення, структурний аналіз, синтез. Розгляд світового досвіду державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури здійснювався за допомогу емпіричних та системних методів. За допомогою узагальнення опрацьованих матеріалів використовувався прогностичний метод для формулювання висновків та пропозицій щодо визначення напрямів удосконалення державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури.

Структура роботи. Випускна кваліфікаційна робота складається зі вступу, двох розділів, висновків та списку використаних джерел. Повний обсяг роботи становить 41 сторінку, з них 35 сторінок основного тексту. Робота включає 8 таблиць, 1 рисунок. Список використаних джерел налічує 50 найменувань.



РОЗДІЛ 1

ОЦІНЮВАННЯ РІВНЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

1.1 Сучасний стан та нормативно-правове забезпечення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України

Транспортна інфраструктура є стратегічним напрямом розвитку національної економіки в умовах глобалізації та міжнародної інтеграції. Від рівня розвитку інфраструктури значною мірою залежить темп модернізації соціального та економічного стану держави. Значну роль у розвитку транспортної інфраструктури відіграє реалізація механізмів державно-приватного партнерства (далі - ДПП).

У затвердженому Кабінетом Міністрів України розпорядженні № 1581-р від 16.12.2020 «Про затвердження переліку пріоритетних для держави інвестиційних проєктів до 2023 року» 40% складають масштабні проєкти майже у всіх галузях сфери транспортної інфраструктури, у тому числі проєкти реалізація яких можлива використовуючи механізми ДПП. До цього переліку увійшли реконструкція 13 аеропортів та будівництво нового летовища на Закарпатті. У перелік проєктів залізничної галузі увійшла концесія вокзалів і станцій Хмельницький, Харків-Пасажирський, Дніпро-Головний, Київ-Пасажирський, Чоп, Вінниця, Миколаїв, будівництво колії «Мостиська-Скнилів», електрифікація діляниць Ковель-Ізов-держкордон і Ковель-Яготин-держкордон, також закупівля вантажних електровозів для оновлення рухомого складу [25].

Серед обраних проєктів які увійшли до вказаного переліку є ті проєкти, що раніше були обрані для реалізації потенційних пілотних проєктів ДПП у рамках «Першої програми державно-приватного партнерства у дорожній галузі», яка у 2020 році була презентована Міністерством інфраструктури України, у співпраці з

Укравтодором, Світовим Банком і Міжнародною фінансовою корпорацією в Україні [14].

Згідно останніх даних опублікованих Міністерством економіки України за даними центральних та місцевих органів виконавчої влади в Україні станом на 01.01.2022 р. на умовах ДПП укладено 193 договори, з яких реалізується 31 договір (22 – концесійних договорів, 5 - договорів про спільну діяльність, 4 - інші договори), 162 договорів не реалізується (119 – не виконується, 43 - розірвані / закінчився термін дії) (рис. 1.1).

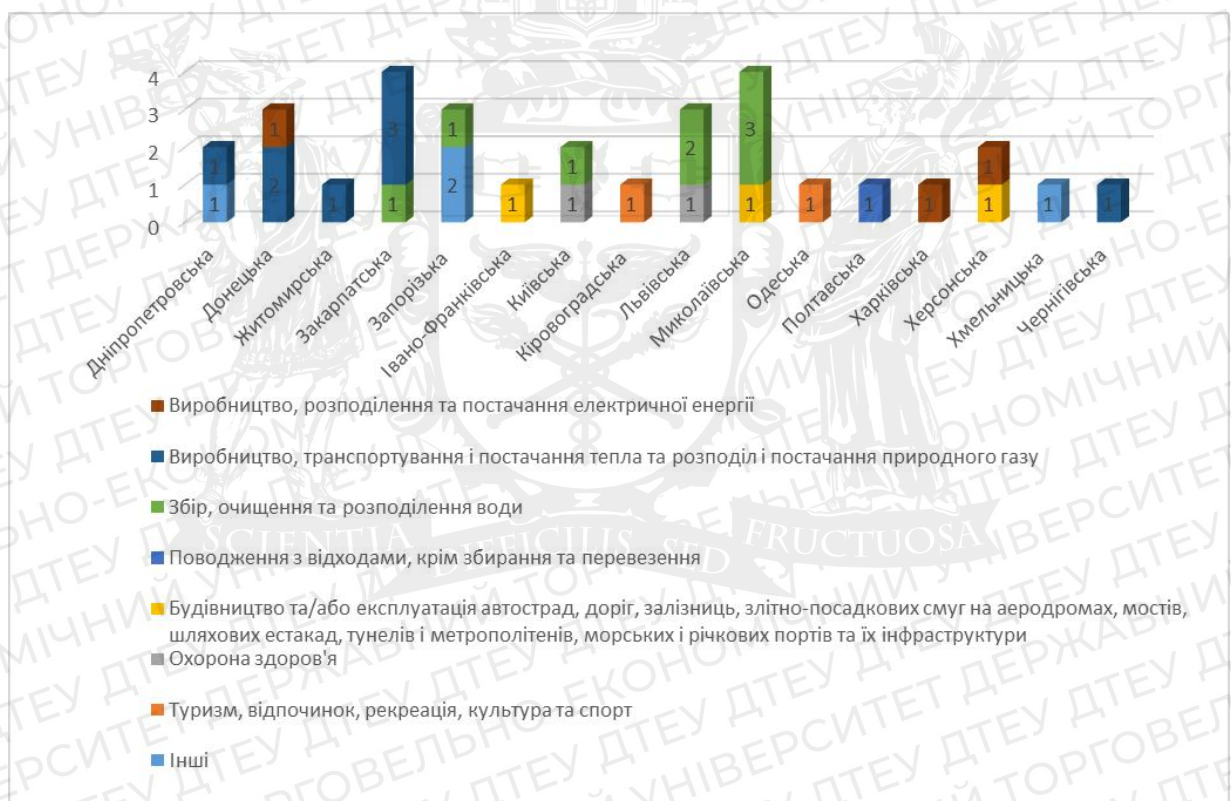


Рис. 1.1. Кількість проєктів ДПП в Україні за областями

Джерело: сформовано автором за даними [33]

Згідно даних Національного інституту стратегічних досліджень серед уже наявних масштабних проєктів ДПП у сфері транспортної інфраструктури, Міністерство інфраструктури України підписало договори концесії портів «Херсон» (переданий компанії «Рісоіл-Херсон») та «Ольвія» у Миколаєві (перейшов у концесію дочірній компанії катарської групи QTerminals) [7].

Крім того Міністерством інфраструктури України було заплановано провести концесійні конкурси у Одеському, Ізмайльському, Чорноморському та Бердянському морських портах у 2022 році. Також у 2022 році планувалося розпочати реалізацію проєкту з будівництва першого концесійного автобану, що мав пролягати маршрутом Краковець – Броди – Рівне. Було запланованим, що за протяжністю перший автобан становитиме близько 280 км. Створення автобану дає змогу скоротити маршрут з понад 4 годин до 2,5 годин, та розраховано на швидкість транспорту 130 км/год [7].

Розглядаючи законодавчу базу у сфері транспортної інфраструктури є важливим стратегічний документ, який визначає пріоритетні напрямки розвитку транспортної галузі, а саме розпорядження Кабінету Міністрів України № 430-р від 30.05.2018 «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» [26].

Згідно вказаного документу важливу роль у становленні ефективних та нових підходів до створення потужної інфраструктури є тісна співпраця держави та приватного сектору завдяки здійсненню ДПП.

Кабінетом Міністрів України затверджено постанову від 03.03.2021 № 179 «Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року» у вказаному законодавчому акті визначені пріоритети для розвитку сфери транспортної інфраструктури: ефективне управління та адміністрування, ефективне та справедливе регулювання, стимули для модернізації транспортної інфраструктури, реалізація експортного та транзитного потенціалу [24].

Важливо зазначити, що згідно цього документу досягнення поставлених цілей у сфері транспортної інфраструктури можливо за допомогою залучення до євроінтеграційних процесів та розвитку ДПП.

В останні роки залученню інвестицій у розбудову транспортної інфраструктури приділялась значна увага, проте реалізація проєктів з модернізації цього сектору за допомогою здійснення ДПП припинилась через розгортання повномасштабної агресії росії проти України.

З початком воєнного стану за даними Національного інституту стратегічних досліджень призупинена реалізація реформи залізничного транспорту, стає неможливим виконання завдань Плану заходів з виконання Національної економічної стратегії України та Національної транспортної стратегії України. Зупинена реалізація програм сфери внутрішнього водного та морського транспорту якими є Морська доктрина та Стратегії розвитку морських портів України. Фактично зупинене виконання планових обсягів робіт на 2022 рік визначених Державною цільовою економічною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України № 382 від 31.03.2018 р., це суттєво впливає на сучасний стан здійснення механізмів ДПП у сфері транспортної інфраструктури України [7].

Очевидно, що досягнути ефективних результатів з відновлення та модернізації транспортної інфраструктури можливо за допомогою здійснення механізмів ДПП та залучення інвестицій яке сприятиме розвитку ДПП у сфері транспортної інфраструктури в Україні.

Для формування механізму ДПП важливим завданням держави є пошук інструментів для регулювання відносин з приватним сектором з метою здійснення партнерства і ефективного вирішення протиріч та проблем які можуть виникнути в процесі співпраці, оскільки кожна сторона прагне до мінімальної кількості зобов'язань та ризиків при збереженні більших прав.

В Україні процес формування законодавчої складової, нормативно-правового забезпечення ДПП відбувається впродовж тривалого часу. Станом на 2023 рік створено розгалужену законодавчу базу, яка регулює механізми ДПП. Правові норми є загальнообов'язковими правилами поведінки між органами державної влади та суб'єктами господарювання в процесі спільної діяльності [6].

Вивчаючи законодавчу урегульованість механізму ДПП, за допомогою чого координуються партнерські відносини держави та приватного сектору, важливо виділити основні складові нормативно-правового забезпечення механізму ДПП, а саме [38]:

- ✓ загальні нормативно-правові акти, до яких відноситься Конституція України, які закладають основу реалізації партнерських відносин між державою і приватним сектором;
- ✓ спеціальні нормативно-правові акти, серед яких Закони України та підзаконні акти, за допомогою яких регламентується безпосереднє здійснення ДПП;
- ✓ галузеві нормативно-правові акти, які представляють собою Закони України та підзаконні акти, які регулюють в окремих галузях соціально-економічної сфери дію механізмів ДПП.

Згідно Конституції України держава в особі органів державної влади повинна забезпечити суспільству сприятливі умови для його життєдіяльності та розвитку [9].

Тому перед Урядом постає завдання з розроблення та реалізації суспільно важливих проєктів, спрямованих на дотримання конституційних положень про права та свободи кожного громадянина країни.

Бюджетний кодекс України передбачає порядок, форми та механізми здійснення бюджетної підтримки, в тому числі надання субвенцій на здійснення інвестиційних програм, що є одним зі способів фінансової участі держави у реалізації проєктів ДПП [2].

За допомогою Податкового кодексу України визначаються спеціальні податкові режими, серед яких, преференції та пільги, особливі економічні зони для приватних інвесторів. Також забезпечуються правові основи здійснення механізму оподаткування приватних партнерів при реалізації проєктів ДПП [18].

Здійснення договірних відносин між державою та приватним сектором, порядок та основні форми цих відносин, визначення юридичного статусу ДПП забезпечує Цивільний кодекс України, який відіграє ключову роль в регулюванні відносин між державою та приватними партнерами [37].

Розглянуті вище нормативно-правові акти є базовими та первинними в регулюванні загальних питань взаємовідносин між державними органами влади та приватним сектором, але не надають конкретики що може регламентувати здійснення ДПП.

До спеціальної групи нормативно-правових актів входять підзаконні акти з питань реалізації ДПП та чисельна кількість законів України, серед яких важливо виділити: «Про концесію» № 155-IX від 03.10.2019 [27]; «Про державно-приватне партнерство» № 2404-VI від 01.07.2010 [21]; «Про внесення змін до деяких законів України щодо усунення регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства та стимулювання інвестицій в Україні» № 817-VIII від 24.11.2015 [20].

Початком партнерських відносин між державою та приватним сектором можна вважати появу концесійного законодавства у 1999 році. Концесія є найбажанішим інструментом ДПП для розвитку та модернізації інфраструктури в Україні. В 2019 році з прийняттям закону України «Про концесію» відбулась низка нововведень і змін до концесійного законодавства, які шляхом створення сприятливого законодавчого середовища для інвестування повинні вдосконалити механізм концесії [27].

З прийняттям закону України «Про державно-приватне партнерство» у 2010 році закладено міцний фундамент у стосунках держави та приватного сектору. Завдяки вказаному закону визначено базові принципи та механізми здійснення ДПП, можливі форми здійснення ДПП, виокремлено сфери діяльності держави із приватним сектором, умови надання гарантій приватним інвесторам, основні умови надання державної підтримки приватним партнерам при здійсненні ДПП. У частині 2 статті 4 вказаного закону серед визначених сфер застосування ДПП є сфера транспортної інфраструктури, зокрема: будівництво та (або) експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури [21]. Прийняття даного закону стало підґрунтям для створення єдиного підходу до співпраці держави з суб'єктами підприємницької діяльності шляхом реалізації ДПП.

Важливо зауважити, що визначений законом України «Про державно-приватне партнерство» перелік сфер діяльності не є вичерпним та надає право за рішенням державного партнера застосовувати механізми ДПП в інших сферах діяльності,

крім визначених законом видів господарської діяльності, які дозволяється здійснювати виключно державними підприємствами установами та організаціями [23, с. 15].

Недостатній рівень правової визначеності та відсутність окреслених умов, за яких доцільно використовувати механізми ДПП не дозволяє чітко визначити сферу застосування Закону України «Про державно-приватне партнерство», та є одним із недоліків чинного регулювання правовідносин ДПП на законодавчому рівні. Окрім того законом не відображено ключової характеристики ДПП як співробітництва, яке спрямоване на впровадження ініціатив для забезпечення потреб суспільства у публічних об'єктах та послугах, це свідчить про недоліки чинного законодавства [23, с. 16].

З метою зниження адміністративних перешкод, розширення форм і обсягів державних гарантій для приватних інвесторів, покращення функціонування фінансового механізму ДПП та усунення протиріч між законодавчими актами цієї сфери у 2015 році було прийнято закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо усунення регулятивних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства та стимулювання інвестицій України». Прийняття вказаного закону сприяло створенню ефективнішого механізму співпраці між державою та приватним сектором. Важливо зазначити, що даний закон завдяки підвищенню довіри інвесторів до держави та покращенню інвестиційного клімату спрямований на активацію механізмів ДПП в Україні [20].

У Верховній Раді України зареєстровано законопроект від 01.07.2022 № 7508 закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, щодо вдосконалення механізму залучення приватних інвестицій з використанням механізму державно приватного партнерства для пришвидшення відновлення зруйнованих війною об'єктів та будівництва нових об'єктів, пов'язаних з післявоєнною перебудовою економіки України» [22]. Прийняття даного закону є значущим для ефективного залучення механізмів ДПП у післявоєнну відбудову транспортної інфраструктури України.

Згідно проведеного дослідження сучасного стану та нормативно правового забезпечення механізму реалізації ДПП у сфері транспортної інфраструктури України можна зробити висновки, що механізми ДПП є актуальними та пріоритетними для розвитку та модернізації транспортної інфраструктури України.

Завдяки об'єднанню зусиль державного та приватного сектору у вигляді довгострокової угоди стає можливим надання державної транспортної інфраструктури досвіду і ресурсів приватного сектору з метою досягнення кращих результатів. З початком воєнного стану в Україні припинена реалізація уже існуючих та запланованих проєктів ДПП. Нормативно-правове забезпечення механізму реалізації ДПП є достатньо розвиненим, але вимагає вдосконалення для кращого регулювання правовідносин ДПП на законодавчому рівні, для подальшого розвитку та залучення механізмів ДПП у післявоєнну відбудову транспортної інфраструктури України.

1.2 Оцінка ефективності реалізації механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України

Для держави реалізація ДПП є можливістю впровадження проєктів без власних капітальних інвестицій та визнаним способом залучення кошів інвесторів. Здійснення ДПП дає можливість реалізувати державні проєкти, а також інвестувати в їх модернізацію, що дозволяє знизити фіскальне навантаження на державу.

Згідно «Посібника з питань реалізації державно-приватного партнерства» підготовленого в рамках проєкту Світового банку, реалізація проєкту ДПП має наступні етапи [32, с. 34]:

- ✓ ініціювання партнерства та подання пропозиції, що складається з техніко-економічного обґрунтування та концептуальної записки. Ініціатором можуть виступати як державні так і приватні партнери;

- ✓ аналіз ефективності ДПП;
- ✓ ухвалення рішення про ДПП та про проведення конкурсу на визначення приватного партнера;
- ✓ проведення конкурсу: створення комісії, розробка конкурсної документації, публікація оголошення, прийом пропозицій, оцінка та визначення переможців;
- ✓ затвердження результатів та укладання договору з приватним партнером.

Важливо зауважити, що згідно методичних рекомендацій з підготовки проектів ДПП опублікованих Міністерством економіки України, процес підготовки до реалізації проектів ДПП відповідно до чинного законодавства є тривалим, оскільки включає в себе велику кількість вимог та процесів [5].

Згідно Закону України «Про державно-приватне партнерство» реалізація проектів за допомогою механізмів ДПП можлива шляхом укладання низки договорів, зокрема договорів про [21]:

- управління майном (виключно за умов інвестиційних зобов'язань приватного партнера, передбачених у договорі укладеному в рамках ДПП);
- концесію;
- спільну діяльність;
- інші договори.

В Україні поширена концесійна форма реалізації ДПП, згідно закону України «Про концесію» договір концесії, відповідно до якого уповноважений орган виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування (концесіодавець) надає на платній, строковій основі суб'єкту підприємницької діяльності (концесіонеру) право створити, побудувати об'єкт концесії чи суттєво його поліпшити та здійснювати його експлуатацію та управління з метою задоволення громадських потреб [27].

Головними особливостями концесії є те що держава в рамках партнерських відносин залишається повноправним власником майна, що є предметом концесійної угоди, уповноважує концесіонера протягом певного терміну виконувати функції, і з цією метою наділяє його відповідними правами необхідними для функціонування об'єкта концесії. За користування державною

власністю приватний партнер вносить плату визначену в угоді, право власності на продукцію вироблену за концесією залишається у приватного партнера [28].

Міністерством інфраструктури України, завдяки плідній співпраці проєктного офісу SPILNO, партнерам з Міжнародної фінансової корпорації (IFC, Група Світового банку) та Європейському банку реконструкції та розвитку у 2020 році було підписано перші масштабні договори концесії двох українських портів «Херсон» та «Ольвія» [47].

Компанією, яка перемогла в конкурсі на концесію Херсонського порту стала ТОВ «Рисоіл-Херсон», відповідно до договору компанія-концесіонер інвестує у розвиток порту близько 300 млн грн., понад 18 млн буде вкладено в місцеву інфраструктуру. Концесіонеру надається право створювати, будувати і управляти Херсонським морським торговельним портом з метою його модернізації та подальшого розвитку [17]. Короткий опис концесійного проєкту представлений у табл. 1.1 [47].

Таблиця 1.1

Короткий опис концесійного проєкту ДП «Херсонський морський торговельний порт» (ХМТП)

Умови реалізації концесійного проєкту	Опис виконання умов концесійного проєкту
Терміни дії концесії	30 років (2020-2030)
Об'єкт концесії	Активи ХМТП, окрім: Лівого берегу, непрофільних активів, активів що використовуються Дніпро Карго; Активи Адміністрації морських портів України: причали, внутрішньо портова транспортна та енергетична інфраструктура за винятком залізничної лінії №19
Концесійний платіж	0,73% доходу концесіонера
Інвестиційні вимоги	Інвестиції в інфраструктуру (ремонт/часткова заміна існуючих інженерних мереж); Модернізація потужностей перевалки (склади №5 та №6); Інвестування в дорожню інфраструктуру;

	Проведення інженерних та екологічних досліджень; 5% капітальних інвестицій сплачуватимуться як внесок для розвитку місцевої інфраструктури.
Вимоги щодо працевлаштування	Прийняття колективного договору; Відсутність примусових звільнень впродовж 5 років
Інше	Забезпечення концесіонерів операційної самостійності; Вимоги до виконання всіх екологічних та соціальних зобов'язань Стимулювання концесіонера до розвитку переробних потужностей на території порту

Джерело : узагальнено автором за даними [47]

Відповідно до договору про передачу в концесію спеціалізованого морського порту «Ольвія», розташованого у Миколаєві, компанія-концесіонер – провідний світовий оператор QTerminals інвестує у розвиток порту близько 3,4 млрд грн, не менше 80 млн грн буде вкладено в місцеву інфраструктуру [35]. Короткий опис концесійного проєкту представлений у табл. 1.2 [47].

Таблиця 1.2

Короткий опис концесійного проєкту ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» (СК Ольвія)

Умови реалізації концесійного проєкту	Опис виконання умов концесійного проєкту
Терміні дії концесії	35 років (2020-2035)
Об'єкт концесії	Активи СК Ольвія; Активи Адміністрації морських портів України на території порту окрім: складів спеціального призначення, причалу №1 та берегозахисних споруд, окремих об'єктів нерухомості.
Концесійний платіж	0,73% доходу концесіонера
Інвестиційні вимоги	Новий зерновий термінал (2 млн тон на рік); 5% капітальних інвестицій сплачуватимуться як внесок для розвитку місцевої інфраструктури.

Продовження табл. 1.2

Вимоги щодо працевлаштування	Прийняття колективного договору; Відсутність примусових звільнень впродовж 5 років
Інше	Забезпечення концесіонерів операційної самостійності; Вимоги до виконання всіх екологічних та соціальних зобов'язань Стимулювання концесіонера до розвитку переробних потужностей на території порту

Джерело : узагальнено автором за даними [47]

До основних переваг запропонованих в концесійних проєктах Херсонського порту та спеціалізованого морського порту «Ольвія» можна віднести: забезпечення значної операційної незалежності; відсутність потреби у попередніх великих інвестиціях, тоді як концесіонер отримує вже існуючий бізнес, який генерує позитивні грошові потоки; Адміністрації морських портів України з боку концесійного договору та має договірні зобов'язання; концесіонер отримує простір для розширення; можливість вирішення спорів через міжнародний арбітраж; залучення незалежних інженерів, авторитетна інженерна компанія буде стежити за дотриманням стандарту якості та брати участь у вирішенні спорів; захист від певних змін у законодавстві; захист від змін в уряді та інших політичних ризиків [47].

Важливо виділити основні обов'язки та ризики концесіонера представлені в концесійних проєктах Херсонського порту та спеціалізованого морського порту «Ольвія», серед них: ринкові ризики, концесіонер несе ризики, що обсяги вантажів та ставки за перевалку можуть знизитися; ризики перевитрати коштів, капіталовкладення та операційні витрати можуть перевищити заплановані; концесіонер повинен дотримуватись технічних та експлуатаційних вимог передбачених концесійною угодою; концесіонер повинен виконати вимоги щодо інвестицій викладених в концесійній угоді, крім того, повинен підтримувати та передавати активи по завершенні концесії у належному стані; приватний партнер повинен надати соціальні гарантії уклавши колективну угоду та уникнути

примусових звільнень протягом 5 років; ризики зміни валютного курсу покладаються на концесіонера; приватний партнер несе зобов'язання щодо концесійного платежу [47].

Співпраця державного та приватного партнера у інфраструктурних проєктах є виграною для всіх сторін, основні переваги наслідків реалізації проєктів ДПП у сфері транспортної інфраструктури представлені в табл. 1.3 [47].

Таблиця 1.3

Переваги наслідків реалізації проєктів ДПП

Переваги реалізації проєктів ДПП	Опис переваг реалізації проєктів ДПП
Збільшення доходів та покращення інвестиційного клімату	Підвищення вартості активів, збільшення доходів від їх використання, ріст надходжень до бюджету та прискорення росту ВВП
	Збільшення кількості кваліфікованих робочих місць за рахунок підвищення економічної активності та відновлення об'єктів інфраструктури
	За рахунок залучення нового капіталу та партнерства з бізнесом активізація бізнес-процесів
	Використання успішного у тому числі міжнародного, досвіду приватного партнерства у реалізації та управлінні проєктами в сфері транспортної інфраструктури
Скорочення витрат та оптимізація	Скорочення державних витрат на експлуатацію об'єктів інфраструктури, що витрачаються на неефективне управління
	Скорочення витрата на надання послуг та встановлення конкурентних тарифів на послуги
	Оптимізація структури інвестування та залучення недержавного фінансування для інвестицій в об'єкти державного та суспільного значення, оптимізація розподілу ризиків між партнерами
	Забезпечення операційної ефективності об'єктів інфраструктури, використання сучасних, ефективних технологій, спрощення та оптимізація управління та фінансового контролю

Продовження табл. 1.3

Позитивний ефект економіки в цілому	Залучення сучасних високоефективних технологій у розвиток інфраструктури, що дозволить розвивати економічний потенціал та використовувати географічні переваги України
	Підвищення рівня екологічної безпеки за рахунок дотримання міжнародних екологічних стандартів
	Підтримка розвитку суміжної інфраструктури та соціально важливих об'єктів
	Розвиток форм проєктного фінансування
	Підвищення рівня безпеки праці та впровадження міжнародних стандартів та умов праці

Джерело : узагальнено автором за даними [47]

Важливо зазначити що реалізація проєктів ДПП у сфері транспортної інфраструктури окрім визначених переваг має ряд недоліків. Основні недоліки у наслідку реалізації проєктів ДПП у сфері транспортної інфраструктури представлено в табл. 1.4 [47].

Таблиця 1.4

Недоліки наслідків реалізації проєктів ДПП

Недоліки реалізації проєктів ДПП	Опис недоліків реалізації проєктів ДПП
Висока вартість та складність реалізації проєкту	Складність та довготривалість реалізації проєктів ДПП через велику кількість факторів, що впливають на проєкт за період його існування та необхідність передбачення цих факторів та узгодження всіх умов
	Складність визначення умов, що мають бути дотримані приватним партнером
	Довгостроковість зобов'язань партнерів та висока вірогідність перегляду умов договору в процесі реалізації проєкту, у зв'язку з неможливістю передбачити всі ризики та умови на весь період співпраці

Продовження табл. 1.4

	Висока вартість процесу реалізації проєктів ДПП, що впливає зі складності процесу
Ринкові та фінансові ризики	Більш висока вартість капіталу та прийняття на себе додаткових ризиків приватним партнером передбачатимуть їх компенсацію при реалізації проєкту, що може збільшити витрати держави або ціну на послугу для споживача
	Існування обмеженої кількості приватних партнерів, що здатні реалізувати проєкти, може обмежити конкуренцію, необхідну для економічно ефективного партнерства
	Прибутковість проєктів в значній мірі залежить від ринкових факторів та може варіюватися, що може призвести до неможливості компенсації понесених витрат або передчасного припинення проєкту
	Можливе зниження рентабельності державних підприємств при передачі приватному інвестору найбільш привабливих об'єктів інфраструктури
Політичні та соціальні ризики	Відповідальність держави залишається і громадяни продовжують розглядати уряд відповідальним за якість послуг
	Проєкти можуть бути більш політично або соціально складними для впровадження при необхідності підвищення тарифів, скорочення трудового колективу, виділення землі або переселення
	Приватний партнер матиме перевагу у досвіді при визначенні умов реалізації проєкту та більший доступ до інформації по проєкту під час його реалізації, що ускладнить контроль з боку держави та суспільства

Джерело : узагальнено автором за даними [47]

Використовуючи механізми ДПП у сфері транспортної інфраструктури державний сектор відповідає за регулюючі функції, право власності на земельну ділянку і базову інфраструктуру. Приватний сектор несе відповідальність за термінальні операції, будівництво, придбання і володіння обладнанням. Успішне використання механізмів ДПП в сфері транспортної інфраструктури засноване на співвідношенні якості та ціни, що передбачає: принцип передачі експертних і

професійних знань від приватного партнера до державного; розподіл ризиків; принцип збереження цілісності надання державних послуг і наявності суспільної користі; максимально можливий вигаш від ефективності, знань, навичок, гнучкості й інновацій приватного сектору. Головними критеріями оцінки ефективності реалізації механізмів ДПП у сфері транспортної інфраструктури залишаються: тривалість партнерства і контроль бізнес-процесів, поліпшення функцій управління, інтелектуальний капітал. Важливим критерієм визначається тривалість партнерства, оскільки вона сприяє стабільності ДПП та довгостроковим відносинам [1].

Для оцінки ефективності реалізації механізму ДПП у сфері транспортної інфраструктури України розглянуто перші масштабні проекти на засадах ДПП, виділено переваги та недоліки наслідків реалізації ДПП. Згідно основних критеріїв оцінки ефективності реалізації механізмів ДПП сучасні реалізовані проекти враховуючи існуючі ризики та недоліки є перспективними та вигідними як для держави, так і для приватного партнера.

Можна зробити висновки, що участь приватного партнера в будівництві та експлуатації транспортної інфраструктури та її елементів дозволяє залучити інвестиційні ресурси для створення сучасної транспортної інфраструктури.

РОЗДІЛ 2

НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

2.1 Світовий досвід державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури

В світі вже довгий час існує досвід реалізації проєктів ДПП за допомогою різних механізмів взаємодії держави та приватного партнерства. В сучасній Європі механізми ДПП активно використовують для стабільного економічного розвитку, одним з основних елементів якого є розвиток транспортної інфраструктури.

Згідно останніх даних опублікованих Європейським Інвестиційним Банком загальна кількість європейських проєктів ДПП за період з 1990-2021 рік становить 1799 проєктів, з них 411 проєктів ДПП у сфері транспортної інфраструктури, загальна вартість проєктів ДПП становить 386,3 млрд євро [40]. Станом на 2021 рік 40 транзакцій ДПП досягли фінансового завершення на загальну суму 8,0 мільярдів євро. У вартісному вираженні ринок інвестицій з використанням ДПП скоротився на 13% порівняно з 2020 роком. Незважаючи на очікування більшого зниження активності через вплив пандемії COVID-19, кількість проєктів ДПП скоротилася лише на 7 % порівняно з 2020 роком. Найактивнішими ринками були Італія за вартісним виразом і Франція за кількістю проєктів. У 2021 році 13 країн закрили принаймні один проєкт ДПП порівняно з 11 країнами у 2020 році. Транспортна інфраструктура є найбільшим сектором для інвестицій як за вартістю так і за кількістю проєктів ДПП [44].

Європейський експертний центр ДПП, який є частиною консультативних служб Європейського інвестиційного банку, згідно останнього опублікованого звіту щодо моніторингу розвитку ринку ДПП станом на 2021 рік надає інформацію про сучасний стан реалізації проєктів ДПП, дані представлені у таблиці 2.5 [48].

Таблиця 2.5

Розвиток ринку ДПП у світі станом на 2021 рік

Країна	Проект ДПП	Сфера реалізації	Сума (млн євро)
Австрія	Віденський шкільний кампус PPP (Rappachgasse and Landgutgasse)	Освіта	43
Болгарія	Концесія аеропорту Софії	Транспорт	40
Німеччина	Німецький рухомий склад Regensburg Donautal	Транспорт	87
Німеччина	Інноваційні поїзди- Північно-Східна Німеччина	Транспорт	92
Італія	Платна автомагістраль Pedemontana Lombarda PPP	Транспорт	544
Латвія	Кекава Bypass (E67 A7)	Транспорт	61
Польща	Ольштинський сміттєпереробний завод	Середовище	44
Узбекистан	Uzbekistan Solar IPP	Енергія	44

Джерело: сформовано автором за даними [48]

Відповідно до наведених даних Європейського експертного центру ДПП станом на 2021 рік транспортна інфраструктура є пріоритетною для реалізації механізмів ДПП в країнах світу.

Для аналізу світового досвіду ДПП у сфері транспортної інфраструктури є доцільним докладніший розгляд існуючих проєктів.

Фінансування основних етапів реалізації проєкту концесії аеропорту Софії в Болгарії включає в себе: очікувані роботи, які орієнтовані та удосконалення існуючих об'єктів аеропорту шляхом раціоналізації використання поточної інфраструктури, усунення існуючих недоліків рівня обслуговування, забезпечення сучасного рівня безпеки; план розвитку аеропорту, необхідний для вирішення питань експлуатаційної стійкості протягом перших семи років 35-річної концесії аеропорту, наданої Республікою Болгарія. Проєкт виправляє існуючий низький рівень обслуговування та перевантаженість які є наслідками недостатнього інвестування. Аеропорт Софії є головними міжнародними повітряними транспортними воротами Болгарії, частиною основної мережі Транс'європейської

транспортної мережі для аеропортів, він є ключовим вузлом у коридорі Схід-Східне Середземномор'я та розташований у менш розвиненому регіоні. Проєкт стане першою масштабною інфраструктурною концесією в країні та має на меті зменшити наявні недоліки пропускну здатності та вирішити існуючі недоліки рівня обслуговування, підвищить експлуатаційну стійкість і стандарти обслуговування пасажирів, а також стабільність роботи аеропорту з точки зору енергоефективності та безпеки [49].

Проєкт ДПП німецького рухомого складу Regensburg Donautal включає в себе придбання 20 нових рухомих складів і супутнього обладнання для державного контракту на обслуговування пасажирських перевезень на лініях між Ульмом і Інгольштадтом, Інгольштатом і Регенсбургом, а також Ноймарком і Пассау. Можна оцінити загальний обсяг перевезень в 5,7 млн потяг-км на початковому етапі з 2020-2024 роки та планований обсяг перевезень, який збільшиться до 7,2 млн потяг-км запланованих на період 2025-2036 роки. Нові транспортні засоби забезпечуватимуть додатковий обсяг перевезень з 2025 року. Головними цілями проєкту є збільшення попиту на громадський транспорт та зменшення заторів, що дозволить заощадити час і витрати на експлуатацію автомобіля, зменшити викиди шуму, забруднюючих речовин і парникових газів. Проєкт підтримує перехід на більш стійкі види транспорту та зменшує відповідні негативні зовнішні транспортні ефекти [42].

Відповідно проєкту платної автомагістралі Pedemontana Lombarda PPP в Італії заплановане фінансування будівництва двох ділянок Autostrada Pedemontana Lombarda, платної автостради в північній частині Мілана. Проєкт класифіковано Міжміністерським комітетом з економічного планування Італії як стратегічна інфраструктура національного інтересу. Даний проєкт є частиною другої фази платної автомагістралі A36, яка входить до концесії Pedemontana Lombarda та є частиною Транс'європейської транспортної мережі і частиною північної зовнішньої об'їзної дороги Мілана. Нова інфраструктура реалізована за допомогою ДПП забезпечить покращений зв'язок в індустріальній зоні тим самим оптимізуючи транспортні потоки та скорочуючи середню відстань в дорозі.

Основна мета полягає в тому, щоб перемістити транспортний рух за межі міського району Мілана, тим самим зменшивши затори та підвищивши безпеку на дорогах [46].

Латвійський проєкт з залученням ДПП *Kekava Bypass (E67/A7)* складається з проєктування, будівництва, фінансування та експлуатації приблизно 17,5 км головної дороги A7 на південь від Риги, включаючи будівництво нової, приблизно 14-кілометрової об'їзної дороги до Кекави-міста, яке зараз перетинає існуюча дорога A7. Реалізація проєкту покращить умови руху між Ригою та литовським кордоном. Проєкт включає 20-річну концесію на експлуатацію та обслуговування. Основними цілями проєкту є: покращення умов руху на дорожньому кордоні покращення умов безпеки руху в результаті перенаправлення інтенсивного транзитного руху з густонаселених районів [43].

У багатьох країнах світу з різним успіхом розвивається ДПП у сфері транспортної інфраструктури, найкращого результату та поширення механізмів ДПП здобули країни з розвинутою ринковою економікою і встановленими принципами взаємодії держави та приватного сектору [34, с. 171].

Позитивний світовий досвід свідчить про важливість імплементації основ міжнародного врегулювання відносин між державною та приватними партнерами в практику державного управління в Україні.

Аналізуючи дані Правового ресурсного центру ДПП Світового Банку важливо зазначити, що більшість країн з успішними програмами ДПП покладаються на надійну систему ДПП. Система ДПП у розвинених країнах складається з політики, процедур, інституцій і правил, які разом визначають за допомогою яких управлінських механізмів буде реалізовуватись ДПП. Злагоджена система ДПП дає можливість визначити як проєкти ДПП будуть ідентифікувати, оцінювати, відбирати, закладати в бюджет, закуповувати, контролювати та облікувати і хто відповідатиме за ці завдання. Встановлення структури ДПП свідчить про прихильність уряду до ДПП і сприяє ефективності управління програмою ДПП, тобто сприяє підзвітності, прозорості та чесності. Держава гарантує, що вибрані

проекти узгоджуються зі стратегією розвитку уряду, забезпечує найбільшу економічну віддачу для суспільства [45].

Посібник Європейської економічної комісії ООН щодо сприяння належному врядуванню в ДПП описує належне врядування, як таке, що охоплює шість основних принципів представлених у табл. 2.6 [41].

Таблиця 2.6

Європейські принципи врядування ДПП

Принцип	Опис принципу
Ефективність	Використання ресурсів без марнотратства, затримок, корупції або надмірного тягара для майбутніх поколінь
Підзвітність	Приватний сектор та держава зобов'язані звітувати перед суспільством в процесі реалізації ДПП
Прозорість	Ясність і відкритість у прийнятті рішень, повинна надаватись повна інформація про процес реалізації ДПП усім зацікавленим особам і сторонам
Порядність	Розробка і впровадження правил без шкоди людям
Справедливість	Однакове застосування правил для всіх членів суспільства
Участь	Залучення всіх зацікавлених сторін. Для реалізації ДПП потрібно залучати різні соціальні групи населення

Джерело: сформовано автором за даними [41]

Не існує єдиної моделі структури ДПП, урядова структура ДПП зазвичай розвивається з часом, у відповідь на конкретні виклики з якими стикається програма ДПП. Компоненти комплексної структури ДПП у розвинених країнах світу представлені в табл. 2.7 [41].

Таблиця 2.7

Компоненти комплексної структури ДПП

Компонент	Опис компоненту
Політика	Формування обґрунтування намірів уряду використання ДПП для надання державних послуг, а також цілей, обсягу та принципів реалізації програм ДПП

Правова база	Закони та нормативні акти, які лежать в основі програми ДПП, що дозволяє уряду укладати проекти ДПП, а також встановлювати правила та межі реалізації ДПП. Може включати в себе законодавства щодо ДПП, закони та нормативні акти щодо управління державними фінансами або галузеві закони та нормативні акти
Процеси та інституційні обов'язки	Кроки, за допомогою яких проекти ДПП ідентифікуються, розробляються, оцінюються, впроваджуються в рамках системи управління державними інвестиціями та визначаються ролі різних суб'єктів у цьому процесі.
Підхід до управління державними фінансами	Як фінансові зобов'язання в рамках ДПП контролюються, звітуються та закладаються в бюджет, щоб забезпечити ефективність ДПП та ефективне управління фінансовим ризиком, не покладаючи надмірного тягаря на майбутні покоління
Інші домовленості	Як інші суб'єкти, такі як аудиторські організації, законодавча влада та громадськість беруть участь у реалізації програми ДПП.

Джерело: сформовано автором за даними [41]

Проаналізувавши світовий досвід ДПП у сфері транспортної інфраструктури можна зробити висновки, що транспортна інфраструктура необхідна для сталого соціально-економічного розвитку та торгівлі, вона пов'язує народи та регіони, з'єднує компанії з ринками. Ефективна транспортна інфраструктура є головним фактором підвищення рівня життя. Згідно наведених даних у розвинених країнах світу активно використовують механізми ДПП для розвитку транспортної інфраструктури. Партнерство між державою та приватним сектором є ефективним способом побудови та впровадження нової інфраструктури, реконструкції та експлуатації, обслуговування та управління існуючими об'єктами транспортної інфраструктури. Наведена вище система ДПП, європейські принципи врядування ДПП та компоненти комплексної структури ДПП можна розглядати як необхідні механізми міжнародного врядування для імплементації в практику публічного управління в Україні з метою ефективного розвитку ДПП у сфері транспортної інфраструктури в Україні.

2.2. Розроблення пропозицій щодо напрямів удосконалення механізмів державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України

Транспортна інфраструктура є однією з базових галузей економіки, від стабільного та ефективного функціонування якої залежить необхідні умови національної безпеки, обороноздатності, підвищення рівня та умов життя громадян. Удосконалення механізмів ДПП у сфері транспортної інфраструктури набуває актуального значення особливо в нинішніх умовах функціонування економіки України [13].

Важливо зазначити, що існуючий механізм ДПП має достатній потенціал для розвитку та досягнення значення міжнародного рівня. Враховуючи важливість ДПП для післявоєнного відновлення та розбудови транспортної інфраструктури, уряд продовжує розробляти шляхи покращення механізмів реалізації ДПП у сфері транспортної інфраструктури. Міністерство розвитку громад територій та інфраструктури України, на підставі аналізу вже існуючих проєктів ДПП пропонує наступні шляхи зменшення існуючих ризиків та покращення механізмів реалізації проєктів ДПП у сфері транспортної інфраструктури України, представлені в табл. 2.8 [47].

Таблиця 2.8

Шляхи покращення механізмів реалізації проєктів ДПП

Метод покращення	Дії необхідні для покращення механізмів реалізації проєктів ДПП
Забезпечення чіткої нормативно-правової бази	Створення державних гарантій для приватних інвесторів та визначення форм повернення капітальних вкладень, справедливе регулювання тарифів
	Делегування Міністерству інфраструктури прав на самостійне прийняття рішення щодо договорів ДПП в інфраструктурі
	Визначення принципів і форм державної участі та бюджетного фінансування при реалізації проєктів ДПП

	Закріплення на законодавчому рівні порядок роботи з проєктами ДПП
Експертна підтримка держави	Впровадження концепції розвитку ДПП інфраструктурі, з метою визначення змісту та основних напрямів реалізації механізмів ДПП для розвитку галузі
	Обмін досвідом з Європейськими партнерами, організація підготовки та перепідготовки спеціалістів залучених до реалізації та оцінки інфраструктурних проєктів ДПП
	Створення консультативного та виконавчого органу, з метою належної оцінки, контролем реалізації проєктів ДПП та виконання зобов'язань залучених сторін ДПП.
Розроблення методичної підтримки реалізації проєктів	Розробка зразків угод, типових галузевих форм та іншої документації з ДПП
	Розробка та впровадження детальних методичних рекомендацій з підготовки та реалізації проєктів ДПП, організація відповідних ресурсів та знань, визначенням реалістичних строків з метою спрощення процесу реалізації проєктів ДПП
	Створення відкритого переліку критеріїв до участі інвесторів у конкурсі на право реалізації інфраструктурного проєкту ДПП
	Формування загальнодержавної бази проєктів ДПП, що можуть бути реалізовані відповідно до стратегії розвитку інфраструктури, розроблення програм розвитку окремих галузей інфраструктури.
Деталізований та гнучкий договір між партнерами	Забезпечення гнучкості договору надаючи можливість перегляду договору у разі необхідності пристосувати його до непередбачених обставин
	Окреслені в договорі вимоги до звітності, що ставляться перед приватним партнером з визначеними ключовими вимогами до результатів проєкту, які базуються на об'єктивних, легких для контролю показниках
	Передбачення в угоді оцінки ризиків, що можуть виникнути в процесі реалізації проєктів ДПП

Публічність та інформаційне забезпечення	Формування консультаційних центрів, проведення конференцій, симпозіумів та виставок, з метою поширити інформацію про успішний закордонний досвід реалізації проєктів ДПП серед населення та приватний інвесторів
	Забезпечення публічності та прозорості конкурсу по проєктам ДПП серед приватних партнерів
	Комунікаційна політика з місцевим населенням та трудовими колективами державних підприємств, що беруть участь у реалізації проєктів ДПП для зменшення впливу політичних факторів та управління сприйняттям трудовими колективами ризиків щодо скорочення персоналу

Джерело: сформовано автором за даними [47]

Верховна Рада України підтримала проєкт Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення механізму залучення приватних інвестицій з використанням механізму державно-приватного партнерства для пришвидшення відновлення зруйнованих війною об'єктів та будівництва нових об'єктів, пов'язаних з післявоєнною перебудовою України» № 7508 [22]. Враховуючи, що згідно існуючого законодавства, процедура підготовки проєктів ДПП не дає можливості реалізувати проєкт швидше за 18 місяців, а в окремих випадках 24 місяців, це суттєво впливає на процедуру відновлення зруйнованих війною інфраструктурних об'єктів, будівництва нових об'єктів та післявоєнну перебудову економіки України, що стало передумовою для створення даного законопроекту, метою якого є [29]:

- ✓ спрощення процедури підготовки та реалізації проєктів ДПП особливо, що стосуватимуться відновлення транспортної інфраструктури у післявоєнний період, проєктів нового будівництва пов'язані з післявоєнною перебудовою економіки;
- ✓ впровадження згідно існуючих стандартів ЄС електронної системи закупівель для проєктів ДПП;
- ✓ впровадження типу проєктів ДПП які засновані на платежах з бюджету, де держава не передає інвестору ризик попиту;

✓ спрощення загальної процедури підготовки проєктів ДПП на державному та місцевому рівнях.

Запропонований законопроект передбачає вирішення одразу декількох проблем механізму реалізації проєктів ДПП, таких як: спрощення процедур; закріплення на законодавчому рівні фінансових гарантій, що сприяє не лише відновленню у короткі строки зруйнованої інфраструктури, а й розвитку взаємовигідних стосунків між державою та приватним партнером. Даний законопроект сприяє розвитку та удосконаленню існуючих механізмів ДПП у сфері транспортної інфраструктури [36].

Аналізуючи сучасний стан розвитку механізмів ДПП у сфері транспортної інфраструктури, для досягнення стабільних позитивних результатів, необхідно визначити основні напрями удосконалення механізмів ДПП у сфері транспортної інфраструктури:

1. Удосконалення законодавства ДПП, розроблення та прийняття законів та підзаконних актів, які покращать регулювання партнерських відносин між державою та приватним партнером враховуючи існуючий недоліки та особливості сфери транспортної інфраструктури в Україні.

2. Розроблення загальнонаціональної стратегії розвитку партнерський відносин між державою та приватним сектором із визначеним державою планом заходів ДПП із зазначеними, довгостроковими термінами реалізації, встановленням цілей та напрямів здійснення спільної діяльності з визначенням джерел фінансування;

3. Створення системи надання державної підтримки та гарантій щодо реалізації довгостроковий інвестиційних проєктів, що передбачатиме надання фінансової або матеріальної підтримки державою у випадку неможливості досягнення необхідних результатів та успішної реалізації проєкту ДПП не з вини приватного партнера;

4. Розвиток міжнародного партнерства та використання міжнародного досвіду, що сприятиме фінансовому та інституційному забезпеченню ДПП з метою цілісного покращення механізмів ДПП.

5. Законодавчо закріплений механізм з забезпеченням прозорості періодичного звітування з відображенням досягнутих партнерами результатів, аналіз виконання запланованих завдань з можливістю внесення корективів щодо подальшого функціонування;

6. Створення відповідних умов для покращення інвестиційного клімату з метою залучення інвестицій у спільні проекти між державою та приватним сектором.

7. Залучення громадськості до проведення моніторингу і експертизи дієвості механізму ДПП у сфері транспортної інфраструктури з метою врахування громадської думки в процесі розроблення законодавчих норм щодо механізмів ДПП.

Розглянуто існуючі напрями розвитку механізму ДПП у сфері транспортної інфраструктури, проаналізовано представлені Міністерством розвитку громад територій та інфраструктури України шляхи розвитку механізмів реалізації проектів ДПП та проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення механізму залучення приватних інвестицій з використанням механізму державно-приватного партнерства для пришвидшення відновлення зруйнованих війною об'єктів та будівництва нових об'єктів, пов'язаних з післявоєнною перебудовою України» №7508 який передбачає реформування ДПП в Україні. Визначено та представлено пропозиції щодо напрямів удосконалення ДПП у сфері транспортної інфраструктури України, реалізація яких може забезпечити позитивні зміни у подальшому розвитку механізму ДПП у сфері транспортної інфраструктури України.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

У випускній кваліфікаційній роботі досліджено механізм ДПП у сфері транспортної інфраструктури України. Проаналізовано сучасний стан та нормативно-правове забезпечення механізму ДПП у сфері транспортної інфраструктури, проведено оцінку ефективності реалізації механізму ДПП у сфері транспортної інфраструктури, розглянуто світовий досвід ДПП у сфері транспортної інфраструктури та розроблено пропозиції щодо напрямів удосконалення механізму ДПП у сфері транспортної інфраструктури.

Згідно результатів проведеного дослідження механізму ДПП у сфері транспортної інфраструктури України та розроблених пропозицій щодо визначення напрямів удосконалення механізму ДПП, відповідно до мети та завдання можемо зробити такі висновки та узагальнення.

1. У результаті проведеного дослідження сучасного стану та нормативно правового забезпечення механізму реалізації ДПП у сфері транспортної інфраструктури України дійшли висновку, що механізми ДПП є актуальними та пріоритетними для розвитку та модернізації транспортної інфраструктури України.

Визначили, що завдяки об'єднанню зусиль державного та приватного сектору у вигляді довгострокової угоди стає можливим надання державної транспортної інфраструктури досвіду і ресурсів приватного сектору з метою досягнення кращих результатів. З початком воєнного стану в Україні припинена реалізація уже існуючих та запланованих проєктів ДПП. Нормативно-правове забезпечення механізму реалізації ДПП є достатньо розвиненим, але вимагає вдосконалення для кращого регулювання правовідносин ДПП на законодавчому рівні, для подальшого розвитку та залучення механізмів ДПП у післявоєнну відбудову транспортної інфраструктури України.

2. Згідно проведеної оцінки ефективності реалізації механізму ДПП у сфері транспортної інфраструктури України шляхом розгляду перших масштабних проєктів на засадах ДПП в Україні, виділено переваги та недоліки наслідків

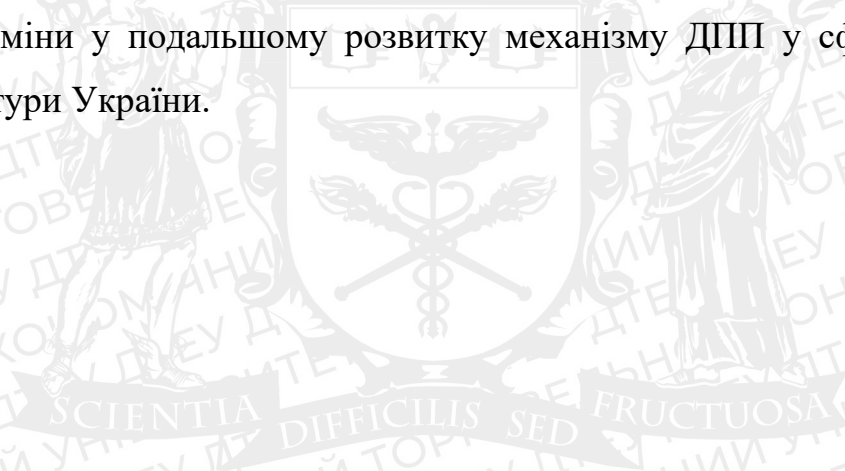
реалізації ДПП. Визначено, що згідно основних критеріїв оцінки ефективності реалізації механізмів ДПП сучасні реалізовані проекти, враховуючи існуючі ризики та недоліки, є перспективними та вигідними як для держави, так і для приватного партнера. Зроблено висновки, що участь приватного партнера в будівництві та експлуатації транспортної інфраструктури та її елементів допомогло залучити інвестиційні ресурси для створення сучасної транспортної інфраструктури.

3. Проаналізувавши світовий досвід ДПП у сфері транспортної інфраструктури дійшли висновку, що транспортна інфраструктура необхідна для сталого соціально-економічного розвитку та торгівлі, вона пов'язує народи та регіони, з'єднує компанії з ринками. Ефективна транспортна інфраструктура є головним фактором підвищення рівня життя. Згідно опрацьованих даних у розвинених країнах світу активно використовують механізми ДПП для розвитку транспортної інфраструктури. Партнерство між державою та приватним сектором є ефективним способом побудови та впровадження нової інфраструктури, реконструкції та експлуатації, обслуговування та управління існуючими об'єктами транспортної інфраструктури. Наведена система ДПП, європейські принципи врядування ДПП та компоненти комплексної структури ДПП, які можна розглядати як необхідні механізми міжнародного врядування для імплементації в практику публічного управління в Україні з метою ефективного розвитку ДПП у сфері транспортної інфраструктури в Україні.

4. Розглянувши існуючі напрями розвитку механізму ДПП у сфері транспортної інфраструктури, проведено аналіз представлених Міністерством розвитку громад територій та інфраструктури України шляхів розвитку механізмів реалізації проєктів ДПП та проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення механізму залучення приватних інвестицій з використанням механізму державно-приватного партнерства для пришвидшення відновлення зруйнованих війною об'єктів та будівництва нових об'єктів, пов'язаних з післявоєнною перебудовою України» №7508, який передбачає реформування ДПП в Україні. Визначено та

представлено пропозиції щодо напрямів удосконалення ДПП у сфері транспортної інфраструктури України, а саме: удосконалення законодавства ДПП; розроблення загальнонаціональної стратегії розвитку партнерський відносин між державою та приватним сектором; створення системи надання державної підтримки та гарантій щодо реалізації довгостроковий інвестиційних проєктів ДПП; розвиток міжнародного партнерства та використання міжнародного досвіду; законодавчо закріплений механізм з забезпеченням прозорості періодичного звітування досягнутих результатів; створення відповідних умов для покращення інвестиційного клімату; залучення громадськості до проведення моніторингу і експертизи дієвості механізму ДПП у сфері транспортної інфраструктури;

Реалізація запропонованих напрямів удосконалення може забезпечити позитивні зміни у подальшому розвитку механізму ДПП у сфері транспортної інфраструктури України.



СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бондар В. В. Державно-приватне партнерство як базовий елемент інноваційного оновлення транспортної інфраструктури України. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2018. Т. 57, № 13. С. 105–108.
2. Бюджетний кодекс України: № 2456-VI: станом на 1 січ. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text> (дата звернення: 02.01.2023).
3. В Україні посилили гарантії для бізнесу у рамках державно-приватного партнерства. *Юридична газета*. URL: <https://yur-gazeta.com/golovna/v-ukrayini-posilili-garantiyi-dlya-biznesu-u-ramkah-derzhavnoprivatnogo-partnerstva.html> (дата звернення: 16.01.2023).
4. Гвоздй В. Реформа державно-приватного партнерства (дпп) є важливим елементом відбудови України після війни. *Golaw*. URL: <https://golaw.ua/ua/insights/publication/the-public-private-partnership> (дата звернення: 16.01.2023).
5. Державно-приватне партнерство. *Міністерство економіки України*. URL: <https://www.me.gov.ua/Tags/Documents> (дата звернення: 04.01.2023).
6. Дробут І. О., Барбір І. М. Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України. *Ефективність державного управління*. 2019. Т. 4, № 61. С. 98–106.
7. Залучення інвестицій у відбудову транспортної галузі в Україні. *Національний інститут стратегічних досліджень*. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/zaluchennya-investytsiy-u-vidbudovu-transportnoyi-haluzi-v-ukrayini> (дата звернення: 02.01.2023).
8. Зуєва Ю. Закордонні кейси з ДПП: порівняльний аналіз. *Юридична газета*. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/derzhavnoprivatne-partnerstvo/zakordonni-keysii-z-dpp-porivnyalniy-analiz.html> (дата звернення: 16.01.2023).
9. Конституція України: від 01.12.1991 р. : станом на 3 верес. 2019 р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/Z960254K?an=6> (дата звернення: 03.01.2023).

10. Крилов Д. В. Концептуальні основи державно-приватного партнерства. *Проблеми сучасних трансформацій. Серія: економіка та управління*. 2022. № 4. URL: <https://doi.org/10.54929/2786-5738-2022-4-03-03> (дата звернення: 28.01.2023).
11. Круглов В. В. Впровадження механізмів державно-приватного партнерства в інфраструктурних проєктах. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: державне управління*. 2018. Т. 29, № 4. С. 68–72.
12. Круглов В. В. Механізми державно-приватного партнерства в реалізації проєктів логістичної інфраструктури. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2018. Т. 1, № 18. С. 73.
13. Мельник В. І. Розвиток державно-приватного партнерства в транспортній сфері України. *Економіка та управління національним господарством*. 2021. № 14. С. 43–45.
14. Мінінфраструктури переходить до нового етапу реалізації Програми ДПП у дорожній галузі, - Владислав Криклій. *Урядовий портал*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/mininfrastrukturi-perehudit-do-novogo-etapu-realizaciyi-programi-dpp-u-dorozhnij-galuzi-vladislav-kriklij> (дата звернення: 02.01.2023).
15. Особливості укладення договору концесії. *Міністерство юстиції*. URL: https://minjust.gov.ua/m/str_33474 (дата звернення: 14.01.2023).
16. Панченко К. Як колаборація бізнесу та держави допоможе відновлювати Україну. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/19/689341/> (дата звернення: 15.01.2023).
17. Підписано перший договір концесії морського порту в Україні, - Владислав Криклій. *Урядовий портал*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/pidpisano-pershij-dogovir-koncesiyi-morskogo-portu-v-ukrayini-vladislav-kriklij> (дата звернення: 04.01.2023).
18. Податковий кодекс України: № 2755-VI: станом на 3 січ. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 03.01.2023).

19.Постіков В. С. Особливості застосування державно-приватного партнерства як регулятора розвитку міського транспорту. *Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського*. 2018. № 23. С. 104–108.

20.Про внесення змін до деяких законів України щодо усунення регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства та стимулювання інвестицій в Україні: Закон України від 24.11.2015 р. № 817-VIII: станом на 1 лют. 2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/817-19#Text> (дата звернення: 02.01.2023).

21.Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 р. № 2404-VI: станом на 19 листоп. 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (дата звернення: 02.01.2023).

22.Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення механізму залучення приватних інвестицій з використанням механізму державно-приватного партнерства для пришвидшення відновлення зруйнованих війною об'єктів та будівництва нових об'єктів, пов'язаних з післявоєнною перебудовою економіки України: Проект Закону України від 01.07.2022 р. № 7508. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39902> (дата звернення: 03.01.2023).

23.Проектний офіс SPILNO. Реалізація проєктів державно приватного партнерства в Україні: Практ. посіб. Київ, 2018. 92 с. URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/Spilno.html> (дата звернення: 03.01.2023).

24.Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року: Постанова Каб. Міністрів України від 03.03.2021 р. № 179: станом на 10 берез. 2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/179-2021-п#Text> (дата звернення: 03.01.2023).

25.Про затвердження переліку пріоритетних для держави інвестиційних проєктів до 2023 року {Із змінами, внесеними згідно з Розпорядженням КМ: Розпорядж. від 16.12.2020 р. № 1581-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1581-2020-р#Text> (дата звернення: 02.01.2023).

26. Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядж. Каб. Міністрів України від 07.04.2021 р. № 321-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/> (дата звернення: 02.01.2023).

27. Про концесію: Закон України від 03.01.2019 р. № 155-IX: станом на 1 січ. 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-IX#Text> (дата звернення: 02.01.2023).

28. Пророчук М. В. Механізм взаємодії влади та бізнесу у сфері інфраструктури. *Публічне управління у сфері державної безпеки та охорони громадського порядку*. 2020. Т. 31, № 4. С. 126–132.

29. Реформа державно-приватного партнерства. *Дніпропетровське інвестиційне агентство*. URL: <https://dia.dp.gov.ua/reforma-derzhavno-privatnogo-partnerstva/> (дата звернення: 12.01.2023).

30. Реформа інфраструктури. *Урядовий портал*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist> (дата звернення: 14.01.2023).

31. Саме державно-приватне партнерство може стати драйвером залучення коштів в Україну - вважають у Комітеті з питань економічного розвитку. *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: https://www.rada.gov.ua/news/news_kom/230376.html (дата звернення: 16.01.2023).

32. Світовий Банк в рамках проєкту "Посилення використання державно-приватного партнерства шляхом кращого упр. держ. капітальними інвестиціями в Україні. Супровід та реалізація договорів державно-приватного партнерства: Посібник. 4-те вид. Київ, 2021. 109 с. URL: <https://www.me.gov.ua> (дата звернення: 04.01.2023).

33. Стан здійснення ДПП в Україні. *Міністерство економіки України*. URL: <https://www.me.gov.ua> (дата звернення: 02.01.2023).

34. Струкова В. Д. Адміністративно-правове регулювання публічно-приватного партнерства в Україні: автореф. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук. Київ. 226 с.

35. Укладено договір концесії морського порту “Ольвія”, - Владислав Криклій. *Урядовий портал*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/ukladeno-dogovir-koncesiyyi-morskogo-portu-olviya-vladislav-kriklij> (дата звернення: 04.01.2023).

36. Україна представила план відновлення країни – подробиці. *Аналітичний портал слово і діло*. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2022/07/04/novyna/suspilstvo/ukrayina-predstavyla-plan-vidnovlennya-krayiny-podrobyczy> (дата звернення: 15.01.2023).

37. Цивільний Кодекс України: від 16.01.2003 р. № 435-IV: станом на 1 січ. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 02.01.2023).

38. Шулюк Б. С. Законодавчі колізії розвитку фінансового механізму державно-приватного партнерства в Україні. *Іноваційна економіка*. 2020. Т. 7, № 85. С. 28–32.

39. Янченко Г. Як бізнес може допомогти у відбудові країни. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/06/30/688709/> (дата звернення: 16.01.2023).

40. EPEC data portal. *European Investment Bank*. URL: <https://data.eib.org/epec> (дата звернення: 10.01.2023).

41. Establishing the ppp framework. *The World Bank*. URL: https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/PPP_Online_Reference_Guide/Establishing_PPP_Framework (дата звернення: 11.01.2023).

42. German rolling stock - regensburg donautal. *European Investment Bank*. URL: <https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20190600> (дата звернення: 10.01.2023).

43. Latvia: Kekava bypass - EIB provides financing for first large-scale PPP in the Baltics. *European Investment Bank*. URL: <https://www.eib.org/en/press/all/2021-269-kekava> (дата звернення: 11.01.2023).

44. Market update – 2021. *European Investment Bank*. URL: <https://www.eib.org/en/publications/epec-market-update-2021> (дата звернення: 10.01.2023).

45. Pablik-private partnership legal resource center. *The Word Bank*. URL: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/> (дата звернення: 11.01.2023).
46. Pedemontana lombarda toll motorway ppp. *European Investment Bank*. URL: <https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20160045> (дата звернення: 10.01.2023).
47. PPP Management office SPILNO. *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/Spilno.html> (дата звернення: 04.01.2023).
48. PPPs financed by the European Investment Bank from 1990 to 2021. *European Investment Bank*. URL: <https://www.eib.org/en/readonline-publications/ppps-financed-by-the-eib-from-1990-to-2021> (дата звернення: 10.01.2023).
49. Sofia airport concession fl. *European Investment Bank*. URL: <https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20180646> (дата звернення: 10.01.2023).
50. Vlasova V. P. Public-Private Partnership as a Mechanism for the Development of Transport Infrastructure in Kherson Region. *Business Inform*. 2020. Т. 12, № 515. С. 217–224. URL: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-12-217-224> (дата звернення: 28.01.2023).

АНОТАЦІЯ

Педос Г.Р. Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України. Випускна кваліфікаційна робота на здобуття ступеня бакалавра за спеціальністю 281 «Публічне управління та адміністрування» освітньою програмою «Публічне управління та адміністрування». Державний торговельно-економічний університет, 2023.

У випускній кваліфікаційній роботі на основі даних вітчизняної статистики проаналізовано сучасний стан та досліджено нормативно-правове забезпечення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури. Розглянуто перші масштабні проекти державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури, згідно чого виділені переваги та недоліки, проведена оцінка ефективності реалізації механізмів державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури. Згідно міжнародних рейтингових даних проаналізовано світовий досвід державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури. Розглянуто існуючі напрями розвитку та розроблено пропозиції щодо напрямів удосконалення механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури.

Ключові слова: механізм державно-приватного партнерства, сфера транспортної інфраструктури

SUMMARY

Pedos H.R. The mechanism of public-private partnership in the field of transport infrastructure of Ukraine. Graduation qualification work for obtaining a bachelor's degree in the specialty 281 "Public management and administration" in the educational program "Public management and administration". State University of Trade and Economics, 2023.

In the final qualification work, based on the data of domestic statistics, the current state was analyzed and the regulatory and legal support of the public-private partnership mechanism in the field of transport infrastructure was investigated. The first large-scale public-private partnership projects in the field of transport infrastructure were

considered, according to which the advantages and disadvantages were highlighted, and the effectiveness of the mechanisms of public-private partnership in the field of transport infrastructure was evaluated. According to international rating data, the world experience of public-private partnership in the field of transport infrastructure was analyzed. The existing directions of development were considered and proposals were developed regarding directions for improving the mechanism of public-private partnership in the field of transport infrastructure.

Key words: the mechanism of public-private partnership, the field of transport infrastructure.



РЕЦЕНЗІЯ

на випускню кваліфікаційну роботу студентки 5-го курсу, 3 групи
заочної форми навчання освітнього ступеня “бакалавр”
спеціальності “Публічне управління та адміністрування”
Державного торговельно-економічного університету

Педос Ганни Русланівни

на тему: **“Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної
інфраструктури України”**

Ефективне використання механізмів державно-приватного партнерства з метою відновлення, розвитку та євроінтеграції транспортної інфраструктури набуває особливого значення в сучасних умовах глобалізації національної економіки України.

Позитивний світовий досвід даного напрямку механізмів свідчить про важливість залучення приватних інвестицій для реалізації суспільних проєктів у сфері транспортної інфраструктури України. Це зумовлює актуальність дослідження механізмів державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.

Авторкою випускної кваліфікаційної роботи, яку подано на рецензування, проаналізовано сучасний стан та нормативно-правове забезпечення механізму державно-приватного партнерства в сфері транспортної інфраструктури України. На підставі аналізу перших масштабних проєктів проведено оцінку ефективності реалізації механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України. Крім того, узагальнено світовий досвід державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури, з метою імплементації наведено основні засади міжнародного врегулювання механізму державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури. Додатково розглянуто існуючі напрями розвитку та сформовані пропозиції щодо напрямів удосконалення механізмів державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури.

В роботі досить чітко визначено об'єкт та предмет дослідження, сформульовані мета та завдання наукового пошуку. Для вирішення поставлених завдань авторка Педос Г.Р. вдало застосовує загальнонаукові та спеціальні методи дослідження.

Випускна кваліфікаційна робота Педос Ганни Русланівни за змістом та оформленням відповідає поставленим вимогам, мета та завдання повністю розкриті.

Враховуючи вищевикладене випускна кваліфікаційна робота Педос Ганни Русланівни рекомендується до захисту та заслуговує на позитивну оцінку.

Рецензент,

**Директор філії «Центр діагностики
залізничної інфраструктури»**

АТ «Укрзалізниця»,

доктор технічних наук, професор,

Лауреат Державної премії України

в галузі науки і техніки,

Заслужений діяч науки і техніки України

Уповноважена особа

**Філії «Центр діагностики залізничної
інфраструктури» АТ «Укрзалізниця»**



Сергій МЯМЛІН

Олександр ГОНЧАРУК

Завідувачу кафедри публічного
управління та адміністрування
Новіковій Н.Л.

Заява

Я, Педос Ганна Русланівна, повідомляю, що за результатами здійснення самостійної перевірки з використанням програмно-технічних засобів у наданій випускній кваліфікаційній роботі на тему: «Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України» не міститься елементів академічного плагіату. У випадках використання прямих запозичень з друкованих та електронних джерел, вказані відповідні посилання.

Робота для перевірки надається у друкованому та електронному варіантах. Електронна версія роботи ідентична з друкованою.

«23» 03 2023 року


(підпис)

Згода

Я, Педос Ганна Русланівна, засвідчую, що є автором випускної кваліфікаційної роботи на тему: «Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України» несу повну відповідальність за достовірність, точність та повноту поданої у роботі інформації, жодна частина роботи не була скопійована, за винятком випадків, коли робиться належне підтвердження в присвоєнні. Я підтверджую, що у роботі не міститься державної таємниці або інформації для службового користування. Жодна частина цієї роботи не була опублікована мною раніше.

Я даю дозвіл на те, що моя робота буде направлена в інституційний депозитарій Державного торговельно-економічного університету і збережена в базі даних для майбутньої перевірки плагіату.



05

2023 року

(підпис)