

УДК 342.330.3.656.1

DOI: <https://doi.org/10.23939/dg2022.01.112>**Барбір Ірина Миколаївна***начальниця відділу інвестицій та міжнародних відносин**Департаменту соціально-економічного розвитку**та стратегічного планування Чернівецької міської ради*

ORCID: 0000-0003-1581-8967

e-mail: irinabarbir14@gmail.com

УДОСКОНАЛЕННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Розглянуто нормативно-правове забезпечення державно-приватного партнерства, концесійного законодавства та законодавства про інвестиційну діяльність. Проаналізовано необхідність удосконалення законодавчих актів у сфері державно-приватного партнерства, їх релевантність та ефективність. Проаналізовано прозорість та ризики у сфері застосування законодавчих актів із державно-приватного партнерства, концесії та інвестиційної діяльності у сфері автомобільного транспорту та його інфраструктури в Україні. Визначено, що законодавство у сфері державно-приватного партнерства, концесії та інвестиційної діяльності містить значні розбіжності, які потребують удосконалення шляхом внесення змін до цих нормативно-правових актів. Зазначено особливо чітко, що такий дисбаланс прослідковується у сфері автомобільного транспорту, де нормативно-правові акти потребують корегування відповідно до концесійного та інвестиційного законодавства. Основними критеріями щодо удосконалення нормативно-правового забезпечення у цих галузях визначено приведення до відповідності із електронною торговою системою нормативно-правових актів із досліджуваної тематики, що дасть значний поштовх для удосконалення законодавства із залучення механізмів державно-приватного партнерства у сферу автомобільного транспорту в Україні.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, концесія, інвестиції, закон, нормативно-правові акти, автомобільний транспорт, транспортна інфраструктура.

Постановка проблеми. Розвиток економіки має дуже важливе значення у процесах позитивних трансформацій країни; велику частину забезпечення економічного приросту займає транспортна інфраструктура, одним із основних видів якої є автомобільний транспорт. Стан автотранспортної інфраструктури має значний вплив на виробничу діяльність, соціально-економічний розвиток, а також на суспільні відносини в країні. Впродовж останнього 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 післявоєнний період буде 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. Розвиток державно-приватного партнерства передбачає певні шляхи, підходи, механізми щодо прискореного розвитку інфраструктурних галузей в частині відновлення автомобільного транспорту, проте одним із найефективніших механізмів державно-приватного партнерства вважається концесія, яка стимулює інвестиційну політику у сфері інфраструктурних можливостей, проте нормативно-правове забезпечення цих сфер у контексті розвитку автомобільного транспорту в Україні потребує удосконалення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню та розвитку законодавства у сфері державно-приватного партнерства, інвестиційної діяльності та законодавства у сфері концесійного законодавства в Україні приділено досить мало уваги, оскільки з боку вітчизняних та зарубіжних дослідників визначена тематика не виявилась пріоритетною у фахових виданнях із різних галузей науки. Проте такі науковці, як В. Боделан, В. Варнавський, В. Гошовська, Є. Романенко, І. Лопушинський, Л. Гриценко, С. Ліндер, О. Никифорок, С. Овчаренко, Н. Драгомирецька, Н. Піроженко, О. Пухкал, В. Скуратівський, П. Шилепницький та інші, досліджують державно-приватне партнерство у політичних, економічних, правових аспектах. Аналіз сучасного стану інвестиційної діяльності висвітлено в роботах таких вчених, як: А. Колєватова, В. Козик, Д. Данілова, І. Запатріна, І. Мойсеєнко та інші. Врахувавши означені дослідження, необхідно врахувати, що нормативно-правове забезпечення у сфері автотранспортної інфраструктури відповідно до норм законодавства у сфері державно-приватного партнерства та інвестиційної діяльності не відповідає міжнародним нормам права, потребує значного аналізу та удосконалення на законодавчому та законотворчому рівні.

Виокремлення невирішених раніше частин загальної проблеми. З огляду на важливість аналізу щодо наукових джерел у сфері нормативно-правового забезпечення, а також обґрунтування правових аспектів і ефективного механізму з удосконалення державно-приватного парт-

нерства та інвестиційної діяльності у сфері автомобільного транспорту в Україні, а також на важливість застосування правових механізмів у реальній економіці державного рівня, особливо під час кризових явищ, як важливу невирішену проблему необхідно вважати те, що станом на сьогодні залишається невдосконалим напрям формування та розвитку нормативно-правового забезпечення та застосування механізму державно-приватного партнерства і залучення інвестиційної діяльності у сферу автомобільного транспорту та його інфраструктуру. Виникає потреба наукового обґрунтування шляхів із розвитку правового механізму державно-приватного партнерства, концесійного законодавства у конкретних галузях інфраструктури, зокрема у сфері автомобільного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Більшість цивілізованих країн світу за допомогою механізмів державно-приватного партнерства чи публічно-приватного партнерства передбачають взаємодію між приватними партнерами та державними структурами, інституціями та органами місцевого самоврядування із приватними партнерами, тобто інвесторами, які юридично закріплені в законодавстві. Зважаючи на те, що умови такого партнерства дещо різняться між собою відповідно до кожної іншої країни, основними критеріями визначаються стан державно-владних відносин у країні, стан соціально-економічного розвитку країни, її виробничі відносини, інвестиційна привабливість, рівень життя населення тощо. Відповідно до загальної класифікації, партнерства поділяються на: цивільні (унормовують відносини між юридичними та/чи фізичними особами); соціальні (узгоджують інтереси учасників виробничих процесів: робітники та роботодавці) і публічно-приватні (ППП – англ. Public Private Partnership або PPP) або державно-приватні партнерства (ДПП) [3, 4].

Впровадження державно-приватного партнерства у державно-владні та виробничі відносини в Україні найбільш загально та водночас чітко передбачені Конституцією України, яка визначає Україну як сучасну демократичну, соціальну і правову державу, де задоволення потреб та інтересів людини є основною метою її діяльності [10]. Основою Цієї норми є те, що 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. 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 [3, с. 5].

Важливо зауважити, що державно-приватне партнерство застосовується із урахуванням особливостей нормативно-правових актів та правового режиму щодо окремих об'єктів та видів діяльності, передбачених відповідно до норм чинного законодавства.

Відповідно до Законодавства України, розвиток державно-приватного партнерства та інвестиційної діяльності стимулює та посилює важливі сфери економіки; однією із найважливіших є сфера автомобільного транспорту. Зокрема, 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, згідно із ст. 4 Закону України “Про державно-приватне партнерство” [5], визнано тією сферою, у якій дозволено і рекомендовано застосування державно-приватного партнерства. Враховуючи можливість та необхідність реалізації якісного виконання законодавчих актів та дотримання нормативно-правового забезпечення, якісні показники значною мірою залежатимуть від вдалого вибору механізму з реалізації державно-приватного партнерства у кожній конкретній сфері економіки, особливо важливо у сфері автомобільного транспорту України.

В Україні сформувався правові засади для розвитку окремих форм державно-приватного партнерства. Одним із перших законодавчих актів, що стосувалися залучення інвестицій у державу, була саме інвестиційна діяльність. Закон України “Про інвестиційну діяльність” № 1560-XII прийнятий на початку становлення вже незалежної України і введений в дію від 18 вересня 1991 р. та містить зміни [6], чинний станом на сьогодні, проте потребує доопрацювання, відповідно до інших нормативно-правових актів, щодо залучення спроможного інвестора до реалізації державно-приватного партнерства; також потребує доопрацювання в частині проведення аукціонів із визначення кращої пропозиції, запропонованої інвестором.

Здебільшого нормативно-правові акти щодо застосування державно-приватного партнерства відображені у таких нормативно-правових документах:

– Конституція України [10], Цивільний кодекс України [18], Господарський кодекс України [1], законодавчі акти України;

– Закон України “Про державно-приватне партнерство” № 2404-VI від 1 липня 2010 р. (із внесеними змінами) [5], який визначає засади взаємодії в правовій, економічній та організаційній сферах, передбачає

специфіку підписання договорів, які укладаються в рамках державно-приватного партнерства, та регламентує певні гарантії в частині законних інтересів цих договорів та їх сторін;

– Закон України “Про концесію” № 155-ІХ від 3 жовтня 2019 р. [7], цей Закон визначає за допомогою електронної торгової системи та з метою модернізації інфраструктури, підвищення її якості та соціально значущих послуг правові, фінансові та організаційні засади реалізації проектів, що здійснюються на умовах концесії;

– Закон України “Про транспорт” № 232/94-ВР від 10 листопада 1994 р. (зі змінами) [8], що визначає правові, організаційні, економічні та соціальні основи діяльності різних видів транспорту;

– Закон України “Про угоди про розподіл продукції” № 1039-ХІV від 14 вересня 1999 р. (зі змінами) [9], який визначає основні правові вимоги, а також особливості правовідносин щодо користування надрами, відповідно до умов розподілу продукції.

Окремі питання з розвитку державно-приватного партнерства та інвестиційної діяльності, з метою залучення спроможних інвесторів у соціально-значущі проекти, регулюються постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України, рішеннями місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, а також наказами центральних органів виконавчої влади та їх положеннями, перелік яких подано нижче:

– Цивільний Кодекс України [18] – передбачає та визначає основні положення задля створення діяльності, а за потреби реорганізації чи ліквідації юридичних осіб;

– Господарський кодекс України [1] – передбачає положення про власність та регулюється здійснення діяльності на власності, визначає право власності, суб’єкти права власності в Україні;

– Постанова Кабінету Міністрів України “Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування від” № 1081 від 3 грудня 2008 р. (із внесеними змінами) [13] – вміщує Порядок, який визначає процедуру підготовки та проведення конкурсу з перевезення пасажирів на міжміському і приміському автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території області (внутрішньо обласний 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) [13], передбачає проведення конкурсу на найкращу пропозицію з визначення автомобільного перевізника для роботи на міжміському і приміському автобусних маршрутах загального користування, що виходять за межі території області (міжобласний маршрут) [8, 13].

Законом України “Про державно-приватне партнерство”, із внесеними змінами [5], визначено основні нормативно-правові засади щодо взаємодії представників від державних органів влади та приватних представників, які провадитимуть свою діяльність на основі заключення договорів про партнерство. Основним важелем є врегулювання відносин щодо порядку виконання чи припинення дії договорів, які уклалися в рамках державно-приватного партнерства зі встановленням гарантій, додержанням прав та інтересів сторін [5]. Основні ознаки ефективності державно-приватного партнерства передбачені в законі та передбачають забезпечення високих економічних показників. Однією із основних ознак державно-приватного партнерства вважається термін взаємовідносин, які передбачені законом та відповідають терміну від 5 до 50 років. Також позитивною характеристикою норми закону є той факт, що приватний партнер перебирає на себе частину витрат, на той випадок якщо реалізація проекту зазнає непередбачуваних ризиків. Залучення приватних інвестицій слугує стимулом та гарантує незмінність протягом усього строку дії договору цільового призначення та форми власності об’єкта державно-приватного партнерства, що своєю чергою значною мірою зменшить навантаження на державний та місцевий бюджет.

Важливим аспектом для розвитку інвестиційної діяльності та залучення приватного інвестора в Україні у сфері соціально-економічного розвитку, зокрема у сферу автотранспортної інфраструктури, слугувало прийняття Закону України “Про державно-приватне партнерство” [5]. Цей нормативно-правовий акт дав змогу реалізуватися потенційним інвесторам та приватним компаніям, які спеціалізуються на реалізації саме проектів із державно-приватного партнерства, залучають спроможних інвесторів до наявних інвестиційно привабливих пропозицій та надають нові альтернативні та креативні можливості щодо них. Враховуючи вищезазначене і той факт, що ситуація у світі, а особливо в Україні, в економічному ракурсі докорінно змінилася, необхідно зауважити, що нормативно-правовий акт містить певні недосконалості, які потрібно удосконалити, враховуючи запити та виклики, перед якими на сьогодні постала економіка країни.

Нормативно-правові акти у частині реалізації проектів у сфері автомобільного транспорту за допомогою форм державно-приватного партнерства, концесійного законодавства та законодавства про інвестиційну діяльність потребують змін та доповнень, оскільки не передбачають тендерні процедури, тобто не дають змоги провести прозорий спосіб відбору учасника відповідно до електронної системи конкурсування, що суперечить значній кількості суміжних нормативно-правових актів, які передбачають винятково прозорі конкурентні засади. Також невідповідності містяться у частині, що не регламентує між державною та приватною сторонами специфіку здійснення державно-приватного партнерства у різних видах економічної діяльності, зокрема щодо законодавства у сфері автомобільного транспорту.

Закон “Про державно-приватне партнерство” містить певні невідповідності в контексті фінансування проектів із державно-приватного партнерства, визначення штрафних санкцій щодо відшкодування витрат у випадку розірвання угод чи зміни тарифів на послуги. Існує значна потреба у деталізації механізму державних гарантій та відшкодування збитків понесених приватним партнером чи інвестором в ході реалізації угод із державно-приватного партнерства, а також відсутній дієвий механізм регулювання на випадок бездіяльності влади чи органів місцевого самоврядування. Важливим аспектом визначено необхідність впровадження додаткових податкових пільг при реалізації великомасштабних інфраструктурних об’єктів із тривалим терміном окупності. Особливо актуальним такий механізм буде у сфері автомобільного транспорту та його інфраструктури. Дуже важливою необхідністю є питання формування та функціонування уповноваженої інституції з питань державно-приватного партнерства при органі державної виконавчої влади з метою належного рівня впровадження інвестиційних механізмів задля розвитку економіки країни. Доцільно звернути увагу, що ці питання повинні бути врегульовані положеннями згаданих вище нормативно-правових актів шляхом внесення змін до законодавства, чи шляхом прийняття нових.

Також необхідно зауважити, що одним із найважливіших напрямів із удосконалення державно-приватного партнерства на території України є інвестиційна діяльність, яка також регулюється нормативно-правовим актом, Законом України “Про інвестиційну діяльність” № 1560-ХІІ від 18 вересня 1991 р. (із внесеними змінами) [6].

Відповідно до згаданого закону, “інвестиціями є всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об’єкти підприєм-

ницької та інших видів діяльності, в результаті якої створюється прибуток (дохід) та/або досягається соціальний та екологічний ефект [6].

Інвестиції класифікуються за певними критеріями та ознаками, за об'єктами вкладень коштів (реальні, фінансові та інноваційні, що передбачають вкладення в основні засоби придбання цілісного майнового комплексу, зокрема і у процесі приватизації). Фінансові інвестиції передбачають придбання фінансових активів, участь у заснуванні нових підприємств та спільній діяльності. Інноваційні інвестиції передбачають фінансування наукових розробок, придбання ліцензій, патентів, програмних продуктів, підготовку фахівців [15].

Аналізуючи вищевказаний закон, потрібно зауважити, що даний нормативно-правовий акт потребує ґрунтовного доопрацювання у частині прозорого залучення інвесторів та інвестицій у інвестиційні проекти шляхом проведення електронних торгів у електронній торговій системі. Електронна торгова система (далі – ЕТС) – дворівнева інформаційно-телекомунікаційна система, що враховує центральну базу даних та електронні майданчики, які взаємодіють із центральною базою даних через інтерфейс програмування додатків такої центральної бази даних [7], що значною мірою спростило б бюрократичні перепони та корупційні ризики у процесах створення та реалізації масштабних інвестиційних проектів практично у всіх сферах економіки, зокрема у сфері автомобільного транспорту та його інфраструктури, яка станом на сьогодні потребує значної реновації та покращення надання соціально-якісних і нових послуг.

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, необхідно врахувати, що перелічені форми державно-приватного партнерства регулюються різними законодавчими актами, які своєю чергою можуть вступати в суперечку між нормами законів, які передбачають їх діяльність. Особливо виражена згадана проблематика прослідковується у сфері автомобільного транспорту та його інфраструктури. Прослідкувати це можна, проаналізувавши нормативно-правове 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.

Наприклад, прийнятий Закон України “Про концесію” від 3 жовтня 2019 р. визначає правові, фінансові та організаційні засади реалізації проєктів, що здійснюються на умовах концесії, з метою модернізації інфраструктури та підвищення якості суспільно значущих послуг [7]. Основним їх критерієм має бути електронна торгова система, яка, відповідно до законодавства, забезпечує можливість створення, розміщення, оприлюднення та обміну інформацією і документами в електронній формі, проведення концесійного конкурсу та конкурентного діалогу, а також публікацію документів у процедурі прямих переговорів з орендарем державного майна, що передається у концесію [7].

Проте, аналізуючи цей закон, стають зрозумілими певні його недоліки, зокрема п. 1 ст. 6 цього 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, а п. 2 ст. 6 вказує на те, що при виборі концесіонера концесіодавець повинен забезпечити дотримання принципів відкритості, рівності та відсутності дискримінації [7]. Таким чином, цей закон суперечить можливості проведення електронних торгів через електронну торгову систему, а типові умови проведення конкурсу, до прикладу у транспортній галузі реалізовані відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України “Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування” № 1081 від 2008 р. [13], яка зарекомендувала себе як бюрократична процедура відбору спроможного та ефективного перевізника із значними корупційними ризиками. Для того, щоб зробити ринок послуг прозорим та інвестиційно привабливим, необхідно впровадити механізм визначення спроможного перевізника за допомогою електронної системи відбору із залученням концесійного механізму.

Основним важелем для стимулювання інвестиційної діяльності із залученням державно-приватного партнерства має стати єдина інституція із реалізації даного напрямку, яка могла б якісно реалізувати таку діяльність, зокрема іноземні інвестори отримують 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 слугуватимуть привабливістю України як інвестиційної країни у майбутньому розвитку.

Окрім покращення існуючих нормативно-правових актів, існує об'єктивна необхідність у розробці та реалізації відповідної державної політики, залучення приватного сектору в проекти створення, відновлення, експлуатації та утримання об'єктів інфраструктури, куди належить сфера автомобільного транспорту і надання нею якісних та ефективних послуг. Українські реалії у післявоєнний стан потребуватимуть значної кількості проектів із залученням державно-приватного партнерства у різні сфери інфраструктури, проте сфера автомобільного транспорту, автомобільних доріг, енергетики, трубопровідного транспорту стане найпріоритетнішою, але за реалізацію таких можливостей доведеться конкурувати на світовому ринку.

Світовий банк зазначає, що закони публічно-приватного партнерства або концесійне законодавство мають встановлювати чітку інституціональну основу для розробки, закупівель та реалізації такого виду проектів. Подібні закони можуть бути використані для того, щоб закрити прогалини в законах приймаючої сторони. І це необхідно для забезпечення успішних інфраструктурних проектів в аспекті видачі кредитів і відкритості та справедливості процесів закупівель [14]. За даними Світового банку, можна знайти посилення на концесійні закони 119 держав щодо публічно-приватного партнерства [19], які прийняті у різних державах, що беззаперечно вказує на важливу роль такого законодавства у більшості країн світу. Висока ефективність державно-приватного партнерства як ефективного реалізації та взаємодії держави з бізнесом доведена попереднім досвідом. Саме тому державно-приватне партнерство визначено одним із основних важелів реалізації політики з модернізації економіки країн, що дає змогу вирішити найважливіші соціально-економічні та стратегічні напрямки економіки країн.

Питання державно-громадянського партнерства в аспекті залучення громадських об'єднань до соціально-економічного розвитку включено в закон щодо державно-приватного партнерства. На відміну від вітчизняних наукових підходів, зарубіжні науковці і практики всі відносини з недержавним сектором називають державно-приватним партнерством. Тому юридично державно-громадянське партнерство визнано в законодавстві щодо державно-приватного партнерства.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Узагальнюючи наведене вище, можна зробити певні висновки. Автомобільний транспорт та його інфраструктура безпосередньо впливає на розвиток усіх галузей економіки України; стан автомобільного транспорту в частині рухомого складу на надання якісно нових соціальних послуг потребує нових підходів з удосконалення у підвищенні її ефективного розвитку.

З'ясовано, що форми державно-приватного партнерства є найкращими і, відповідно, підвищують ефективність та якість автомобільного транспорту, зокрема його інфраструктуру.

Суть означеного питання щодо удосконалення автомобільного транспорту в Україні за допомогою державно-приватного партнерства полягає у спільних згаданих діях держави і бізнесу в якості оптимального розподілу повноважень над співпрацею сторін та передбачення як ризиків, так і стимулів щодо використання найдієвіших підходів із реалізації економічно та стратегічно важливих інфраструктурних проектів. Також важливу роль в удосконаленні автотранспортної інфраструктури України відіграє інвестиційна діяльність, оскільки забезпечує можливість трансформувати сферу автомобільного транспорту, не переважуючи бюджети громад.

Недосконалість нормативно-правової бази зумовлює необхідність внесення змін до законодавчих актів, які передбачають діяльність у сфері державно-приватного партнерства, концесійну та інвестиційну діяльність та діяльність у сфері автомобільного транспорту.

Законодавство України в означених сферах потребує удосконалення відповідно до нових викликів та тенденцій української економіки, забезпечення узгодження інтересів автотранспортних підприємств з суспільними інтересами, юридичного закріплення прав і обов'язків автотранспортних підприємств, а також прозорих механізмів із залучення спроможних інвесторів та інвестицій у сферу автомобільного транспорту. Прослідковується необхідність внесення зміни до нормативних та правових актів, а також розробки нових законодавчих актів, що передбачають прозорі та якісні механізми реалізації високого рівня функціонування автомобільного транспорту із залученням концесії та інвестиційної діяльності як найдієвіших механізмів державно-приватного партнерства.

Специфіка автотранспортної галузі повинна регулюватися законодавством, 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, вимагає удосконалення нормативно-правової бази, що регулює використання на державному і регіональному, а також міждержавному рівнях різних форм державно-приватного партнерства.

Зроблено аналіз нормативно-правового забезпечення та визначено найефективніші механізми реалізації державно-приватного партнерства в Україні, встановлено, що в умовах сучасного вітчизняного державо-

творення використання переваг для розвитку автотранспортної інфраструктури є недостатнім. Зокрема цьому передує недостатньо в нормоване нормативно-правове забезпечення інвестиційного та концесійного законодавства, законодавства у сфері державно-приватного партнерства.

Враховуючи вищезазначене, проаналізовано, що основним критерієм із удосконалення законодавства у сфері автомобільного транспорту, концесійного законодавства та законодавства про інвестиційну діяльність є внесення змін до діючих нормативно-правових актів у частині приведення їх у відповідність до електронної торгової системи. Такий механізм запровадить прозору та конкурентоспроможну динаміку для якісного і швидкого розвитку транспортної інфраструктури та автомобільного транспорту України.

Подальше дослідження проблеми застосування державно-приватного партнерства у сфері автотранспортної інфраструктури доцільно проводити з урахуванням удосконалення нормативно-правової бази. Для вирішення цієї проблеми необхідно переглянути усю законодавчу базу у сфері автомобільного транспорту та вдосконалити її відповідно до законодавства у сфері державно-приватного партнерства, інвестиційної діяльності та концесійного законодавства.

Список використаної літератури

1. Господарський кодекс України № 436-IV від 16 січня 2003 року (із внесеними змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.
2. Гедз М. Й. Державно-приватне партнерство як механізм активізації модернізаційних процесів в Україні // *Ефективна економіка*?. 2011. № 10. URL : www.economy.nayka.com.ua/index.php/sveta%2021.03.2014/user/downloads/pdf/12_2019/pdf/4_2021/10.pdf?op=1&z=3298.
3. Драгомирецька Н. М., Піроженко Н. В., Матвєєнко І. В. Державно-громадське партнерство у сфері соціального розвитку. Одеса : ОРІДУ НАДУ при Президентові України, 2017. С. 177.
4. 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. URL : <https://doi.org/10.33990/2070-4011.61.2019.198503>.
5. Про державно-приватне партнерство : Закон України. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.
6. Про інвестиційну діяльність : Закон України № 1560-XII від 18 вересня 1991 року (із внесеними змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text>.
7. Про концесію : Закон України № 155-IX від 3 жовтня 2019 року (із внесеними змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20>.

8. Про транспорт : Закон України № 232/94-ВР від 10 листопада 1994 року (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>.
9. Про угоди про розподіл продукції : Закон України № 1039-XIV від 14.09.1999 року (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1039-14>
10. Конституція України від 28 червня 1996 року (із внесеними змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96%D0%B2%D1%80#Text>.
11. Матійко С. А. Напрями вдосконалення законодавчої бази у сфері регулювання розвитку транспортної системи // Економіка та держава. 2010. № 10. С. 133–135.
12. Никифорок О. І., Гусев Ю. В., Чмирьова Л. Ю. Державно-приватне партнерство: інституціональне середовище для розвитку та модернізації інфраструктури України // Економіка і прогнозування. 2018. № 3. С. 79–101.
13. Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування : Постанова Кабінету Міністрів України. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1081-2008-п>.
14. Пухкал О. Г. Інституційний вимір державно-приватного партнерства в Україні // Інституціоналізація публічного управління в Україні в умовах євроінтеграційних та глобалізаційних викликів : мат. щоріч. Всеукр. науково-прак. конф. за міжнар. уч. 2019. Т. 1. С. 5–7.
15. Самотосенкова О. В. Інвестиційна діяльність в Україні: тенденції та перспективи // Ефективна економіка. 2019. № 5. URL : http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/5_2019/48.pdf.
16. Чукаєва І. К. Державно-приватне партнерство – сучасний механізм залучення інвестицій до інфраструктурних галузей // Інтернаука. 2017. № 2. С. 145–148.
17. Шилепницький П. І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика : монографія. К. : Інститут регіональних досліджень НАН України. 2011. С. 9–11.
18. Цивільний кодекс України. № 435-IV від 16 січня 2003 р. (із внесеними змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.
19. Public-Private Partnerships Laws. Concession Laws. URL : <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/legislation-regulation/laws/ppp-and-concession-laws>.

Barbir Iryna Mykolaivna

Head of the Department of Investment and International Relations

*Department of Socio-Economic Development
and strategic planning of Chernivtsi City Council*

ORCID: 0000-0003-1581-8967

e-mail: irinabarbir14@gmail.com

IMPROVEMENT OF REGULATORY AND LEGAL ENVIRONMENT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE FIELD OF ROAD TRANSPORT OF UKRAINE

Problem setting. Economic development is very important in the processes of positive transformations of the country, a large part of ensuring economic growth is transport infrastructure, one of the main types of which is road transport. Recently, the Ukrainian economy has been weakened by the global crisis, the Covid-19 pandemic, and the worst thing that has happened so far is the extremely difficult martial law and the Russian invasion with a full-scale war against Ukraine. The time of recovery in the post-

war period will raise the issue of infrastructure development, especially in the field of transport and renovation of all modes of transport and their ergonomic combination, finding new, alternative sources of funding for the transport system. The main criteria for the proper development and functioning of this area are proper regulatory support.

Recent research and publications analysis. Research and development of legislation in the field of public-private partnership, investment activities and legislation in the field of concession legislation in Ukraine not enough attention is focused, because by domestic and foreign researchers, certain topics were not a priority in professional journals. However, such scientists as: V. Bodelan, V. Varnavsky, V. Goshovska, E. Romanenko, I. Lopushinsky, L. Hrytsenko, S. Linder, O. Nikiforuk, S. Ovcharenko, N. Drahomyretska, N. Pirozhenko, O. Pukhkal, V. Skurativsky, P. Shylepnytsky and others, study public-private partnership in political, economic, legal aspects. The analysis of the current state of investment activity is covered in the works of such scientists as: A. Kolevatova, V. Kozyk, D. Danilova, I. Zapatrina, I. Moiseenko and others.

Highlighting previously unsettled parts of the general problem. The importance of analysis of scientific sources in the field of regulatory and legal support, as well as substantiation of legal aspects and effective mechanism for improving public-private partnership and investment activities in road transport in Ukraine, as well as the importance of legal mechanisms in the real state economy especially during crisis phenomena, an important unresolved problem should be noted that as of today remains imperfect direction of formation and development of regulatory and legal support and application of the mechanism of public-private partnership and attracting investment activities in the field of road transport and its infrastructure. There is a need for scientific substantiation of ways to develop the legal mechanism of public-private partnership, concession legislation in specific areas of infrastructure, in particular in the field of road transport.

Paper main body. The normative-legal provision of public-private partnership, concession legislation and legislation on investment activity is considered. The need to improve legislation in the field of public-private partnership, their relevance and effectiveness are analyzed. Transparency and risks in the field of application of legislative acts on public-private partnership, concessions and investment activities in the field of road transport and its infrastructure in Ukraine are analyzed. It is determined that the legislation in the field of public-private partnership, concession and investment activities contains significant issues that need to be improved by amending these regulations. Such an imbalance is particularly clear in the field of road transport, where regulations need to be adjusted in accordance with concession and investment legislation. The main criteria for improving the regulatory framework in these areas are to bring into line with the electronic trading system regulations on the subject, which will give a significant impetus to improve legislation to involve public-private partnerships in road transport in Ukraine.

Conclusions of the research and prospects for further studies. Road transport and its infrastructure directly affect the development of all sectors of the economy of Ukraine, the state of road transport in terms of rolling stock to provide quality new social services requires new approaches to improve in improving its effective development. It has been found that the forms of public-private partnership are the best and, accordingly, increase the efficiency and quality of road transport, including its infrastructure. Analyzed that the main criterion for improving the legislation in the field of road transport, concession

legislation and legislation on investment activities is to amend existing regulations in terms of bringing them into line with the electronic trading system. Such a mechanism will introduce transparent and competitive dynamics for the high-quality and rapid development of Ukraine's transport infrastructure and road transport.

Key words: public-private partnership (PPP), concession, investments, law, regulations, road transport, transport infrastructure.

References

1. Hospodarskyi kodeks Ukrainy No. 436-IV vid 16 sichnia 2003 roku (iz vnesenymy zminyamy). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.
2. Hedz, M. Y. (2011). Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak mekhanizm aktyvizatsii modernizatsiinykh protsesiv v Ukrainii Efektivna ekonomika. No. 10. URL : www.economy.nayka.com.ua/index.php/sveta%2021.03.2014/user/downloads/pdf/12_2019/pdf/4_2021/10.pdf?op=1&z=3298.
3. Drahomyretska, N. M., Pirozhenko, N. V., Matvieienko, I. V. (2017). Derzhavno-hromadske partnerstvo u sferi sotsialnoho rozvytku. Odesa : ORIDU NADU pry Prezydentovi Ukrainy. P. 177.
4. Drobot, I. O., Barbir, I. M. (2019). Mekhanizm derzhavno-pryvatnoho partnerstva u sferi transportnoi infrastruktury Ukrainy. Efektivnist derzhavnogo upravlinnia : zb. nauk. pr. Vyp. 4(61). Ch. 1. Lviv : LRIDU NADU, C. 98–109. URL : <https://doi.org/10.33990/2070-4011.61.2019.198503>.
5. Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo : Zakon Ukrainy. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.
6. Pro investytsiinu diialnist : Zakon Ukrainy No. 1560-XII vid 18 veresnia 1991 roku (iz vnesenymy zminyamy). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text>.
7. Pro kontsesiiu : Zakon Ukrainy No. 155-IX vid 3 zhovtnia 2019 roku (iz vnesenymy zminyamy). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20>.
8. Pro transport : Zakon Ukrainy No. 232/94-VR vid 10 lystopada 1994 roku (zi zminyamy). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-vr>.
9. Pro uhody pro rozpodil produktsii : Zakon Ukrainy No. 1039-XIV vid 14.09.1999 roku (zi zminyamy). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1039-14>.
10. Konstytutsiia Ukrainy vid 28 chervnia 1996 roku (iz vnesenymy zminyamy). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96%D0%B2%D1%80#Text>.
11. Matiiko, S. A. Napriamy vdoskonalennia zakonodavchoi bazy u sferi rezulivannia rozvytku transportnoi systemy 2010. Ekonomika ta derzhava. No. 10. P. 133–135.
12. Nykyforuk, O. I., Husev, Yu. V., Chmyrova, L. Yu. (2018). Derzhavno-pryvatne partnerstvo: instytutsionalne seredovyshechche dlia rozvytku ta modernizatsii infrastruktury Ukrainy. Ekonomika i prohnouzuvannia. No. 3. P. 79–101.
13. Pro zatverdzhennia Poriadku provedennia konkursu z perevezennia pasazhyriv na avtobusnomu marshruti zahalnoho korystuvannia : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1081-2008-p>.
14. Pukhkal, O. H. (2019). Instytutsiinyi vymir derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini. Instytutsionalizatsiia publicnoho upravlinnia v Ukraini v umovakh yevro-

intehratsiinykh ta hlobalizatsiinykh vyklykiv. Materialy shchorichnoi Vseukrainskoi naukovo-praktychnoi konferentsii za mizhnarodnoiu uchastiu. T. 1. S. 5–7.

15. Samotoienkova, O. V. (2019). Investytsiina diialnist v Ukraini: tendentsii ta perspektyvy. *Efektivna ekonomika*. No. 5. URL : http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/5_2019/48.pdf.

16. Chukaieva, I. K. (2017). Derzhavno-pryvatne partnerstvo-suchasnyi mekhanizm zaluchennia investytsii do infrastrukturykh haluzei. *Internauka*. No. 2. P. 145–148.

17. Shylepnytskyi, P. I. (2011). Derzhavno-pryvatne partnerstvo: teoriia i praktyka : monohrafiia. Kyiv : Instytut rehionalnykh doslidzhen NAN Ukrainy. P. 9–11.

18. “Tsyvilnyi kodeks Ukrainy” No. 435-IV vid 16 sichnia 2003 roku (iz vnesenymy zminamy). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

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