

УДК: 334.752:351.81(477)

DOI: <https://doi.org/10.23939/dg2022.02.044>**Гарбариніна Віта Юріївна**

*кандидат наук з державного управління,  
асистент кафедри регіонального та місцевого розвитку  
Навчально-наукового інституту державного управління  
Національного університету «Львівська політехніка»*

ORCID: 0000-0001-8855-8734

e-mail: [vita.y.harbarynina@lpnu.ua](mailto:vita.y.harbarynina@lpnu.ua)**Федорчак Ольга Василівна**

*доктор наук з державного управління, доцент,  
доцент кафедри публічного управління та публічної служби  
Навчально-наукового інституту державного управління  
Національного університету «Львівська політехніка»*

ORCID: 0000-0001-9965-5135

e-mail: [olha.v.fedorchak@lpnu.ua](mailto:olha.v.fedorchak@lpnu.ua)**РОЛЬ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА  
У ВІДБУДОВІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ**

Здійснено аналіз загального стану транспортної інфраструктури в Україні. Показано, що від воєнних дій найбільше постраждали об'єкти дорожньої інфраструктури, для відновлення яких необхідно залучення значного обсягу інвестицій. Одним із інструментів залучення інвестицій у цю сферу могли би стати проекти державно-приватного партнерства, які доволі широко застосовуються у світовій практиці. Однак публічно-приватні договори в Україні досі не використовуються повною мірою, незважаючи на належне законодавче забезпечення в цій сфері. Показано, що для того, щоб державно-приватне партнерство стало інструментом залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру, необхідно: спростити процедуру підготовки та реалізації проектів державно-приватного партнерства з відновлення зруйнованих війною об'єктів, посилити інноваційну складову в проектах державно-приватного партнерства, а також створити належне інституційне середовище у цій сфері.

**Ключові слова:** державно-приватне партнерство; транспортна інфраструктура; інвестиції; бізнес; проекти; державне управління.

**Постановка проблеми.** В останні роки залученню інвестицій у розбудову транспортної інфраструктури приділялася значна увага, проте реалізація проектів з модернізації цього сектору припинилася через воєнні дії на території України. Із початком воєнного стану реалізація реформи у транспортній галузі була призупинена. Не можуть бути виконані завдання Плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [17], Національної економічної

стратегії України [16], Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 роки [15]. Виконання планових обсягів робіт на 2022 рік фактично зупинено, а дороги, збудовані та відремонтовані в межах реалізації зазначених документів, зазнали різного ступеня пошкоджень та руйнувань. Серед джерел відбудови країни планується широке залучення коштів приватного сектору: як іноземних, так і вітчизняних інвесторів. Ефективним інструментом для цього можуть стати проекти державно-приватного партнерства (далі – ДПП). Однак його потенціал усе ще не використовується повною мірою в Україні.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Останніми роками в Україні спостерігається збільшення уваги науковців до проблем ДПП. Так, основні положення про ДПП розглянуті в працях В. Гарбариніної [1; 2], І. Запатріної [5], О. Никифорок [8], А. Павлюк [9], П. Шилепницького [20] та інших, а також в численних нормативно-правових актах, програмних та аналітичних документах Європейської Комісії тощо. Окрім того, існує низка праць щодо застосування ДПП як інструменту для реалізації проектів у різних галузях і сферах економіки в розвинених країнах та аналізу можливих напрямів щодо ефективного його застосування в Україні.

**Виокремлення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Високо оцінюючи внесок науковців у цій сфері, відзначимо недостатньо досліджену роль державно-приватного партнерства як інструменту залучення інвестицій у відновлення транспортної інфраструктури в сучасних умовах.

**Мета дослідження** полягає в обґрунтуванні доцільності використання проектів державно-приватного партнерства для відбудови вітчизняної транспортної інфраструктури та відновлення економіки України.

**Виклад основного матеріалу.** Умови співпраці держави та бізнесу чітко прописані у прийнятому 12 років тому Законі «Про державно-приватне партнерство», де зазначено, що ДПП – це співробітництво між органами державної влади, органами місцевого самоврядування та юридичними особами на основі договору [13]. Тобто це співпраця влади та бізнесу для реалізації певних проектів. Бізнес втілює проект в життя та отримує прибуток, а держава отримує об’єкт інфраструктури [10].

Узагальнюючи світовий досвід взаємодії держави та приватного сектору, можна виокремити три підходи до організації такої взаємодії.

Відповідно до першого підходу, держава передає виконання певних своїх функцій підприємствам приватного сектору на основі проведення тендеру та пропонує доволі широкий спектр видів діяльності для залучення бізнесу. Держава зазвичай є ініціатором цього процесу.

Водночас існують різні співвідношення участі державного і приватного секторів залежно від характеру діяльності.

Згідно з другим підходом виконання певних соціальних функцій перебирають на себе неурядові організації. Такі громадські організації краще за інших розуміють проблеми тих чи інших соціальних груп і у своїй діяльності на перше місце виносять не економічну ефективність, а якість надання послуг. Йдеться, насамперед, про надання медичних послуг, лікування, догляд за хворими і немічними, освіти, захист довкілля, культуру, інфраструктуру тощо.

Відповідно до третього підходу, суб'єкти господарювання добровільно беруть на себе зобов'язання виконувати певні соціальні функції на користь суспільства за власний рахунок. Такий вид діяльності прийнято називати «соціальною відповідальністю бізнесу». Він може охоплювати: будівництво освітніх закладів, лікарень, доріг, здійснення природоохоронних заходів, надання різноманітних соціальних послуг чи виконання робіт. У такому разі сам суб'єкт господарювання виступає ініціатором проведення заходів з метою створення позитивного іміджу для себе [20].

Науковці вирізняють два основних типи державно-приватного партнерства: 1) інституційне, що стосується всіх форм спільного підприємництва між державними та приватними зацікавленими особами; 2) контрактне, що представлено різними типами договорів.

ДПП може охоплювати декілька різних типів договорів про співпрацю. Серед відомих можна назвати: концесійні договори, угоди про розподіл продукції, договори управління майном, договори про спільну діяльність та інші. Найпоширенішими є договори концесії, які передбачають передавання державного майна в тимчасове користування бізнесу. До того ж орган виконавчої влади або місцевого самоврядування передає бізнесу права на створення об'єкта або управління ним на визначений термін. Водночас підприємець має бути готовий узяти на себе не лише обов'язок відбудувати чи створити об'єкт або управляти ним, а й підприємницькі ризики, якщо реалізація проекту не вдасться [10].

Найчастіше на засадах ДПП реалізуються проекти з будівництва доріг, мостів, аеропортів, трубопроводів та стадіонів. Саме ці об'єкти зазнали руйнувань в Україні і потребують першочергової відбудови, а подекуди і нового зведення. Відновлення цих об'єктів – пріоритет для України щонайменше на наступні роки, а ДПП є одним із найзручніших способів реалізації цього завдання [10].

У сфері законодавчого забезпечення ДПП існує низка проблем. Зазвичай бюрократичні процедури щодо співпраці держави і бізнесу

тривають близько двох років. Це суттєво впливає на бажання приватних партнерів брати участь у реалізації проєктів. Національна рада з відновлення України пропонує реформувати законодавство в цій сфері [10].

Закон України «Про державно-приватне партнерство» [13] і досі не створив належних умов для ефективної реалізації проєктів ДПП. Серйозними чинниками, що стримують залучення приватного бізнесу у проєкти ДПП в Україні, є: декларативність гарантій прав і обов'язків сторін договору ДПП; відсутність механізмів реалізації відповідальності сторін у процесі невиконання взятих на себе зобов'язань (особливо це стосується держави); обмежені можливості щодо вирішення суперечок; відсутність за угодою можливості зміни осіб та умов у зобов'язаннях приватного партнера [2]. Договори співпраці в межах ДПП мають жорсткі рамки. У цьому разі неможливо сформулювати взаємовигідні умови співпраці у сфері ДПП з урахуванням обставин, які можуть виникнути у процесі реалізації проєктів.

Сфера ДПП потребує зміни законодавства, що дозволить залучати приватні інвестиції і вивести співпрацю бізнесу та держави на новий рівень, зокрема, максимально залучити приватних інвесторів до відбудови об'єктів транспортної інфраструктури в Україні.

У липні 2022 року народними депутатами України було підготовлено законопроект «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» [12].

Метою зазначеного законопроекту є спрощення процедури підготовки та реалізації проєктів ДПП, шляхом: 1) впровадження електронної системи закупівель для проєктів ДПП за стандартами ЄС; 2) повноцінного впровадження типу проєктів ДПП, заснованих на платежах з бюджету, де держава, по суті, оплачує «інфраструктуру в розстрочку» для післявоєнного відновлення України; 3) спрощення процедури підготовки проєктів ДПП, особливо, що стосуватимуться відновлення інфраструктури у післявоєнний період, проєктів нового будівництва, що пов'язані з поствоєнною перебудовою економіки; 4) спрощення загальної процедури підготовки проєктів ДПП на державному та місцевому рівнях [12].

Запропонований законопроект вирішує одразу декілька проблем реалізації проєктів ДПП, а саме: спрощення процедур, закріплення фінансових гарантій в законодавстві, що, своєю чергою дозволить не лише відновити зруйновану війною інфраструктуру у короткі терміни, а й

надати поштовх економіці України через запуск виробництв та створення нових робочих місць, розвивати взаємовигідні стосунки із бізнес – спільнотою та забезпечити надання українському суспільству справді якісних, сучасних, інноваційних послуг.

У законопроекті [12] також передбачено внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [14] та Закону України «Про автомобільні дороги» [11] у частині відносин, пов'язаних з такою діяльністю, які регулюються Законами України «Про державно приватне партнерство» [13], «Про концесію» [18], Земельним кодексом України, іншими законодавчими актами та договором про здійснення державно-приватного партнерства (зокрема концесійним договором).

Вітчизняне законодавство обумовлює розвиток ДПП у багатьох сферах економіки: виробництво, транспортування, постачання тепла; розподіл і постачання природного газу; будівництво та експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури; машинобудування; збір, очищення та розподілення води; охорона здоров'я; туризм, відпочинок, рекреація, культура та спорт; забезпечення функціонування зрошувальних і осушувальних систем; поводження з відходами; виробництво, розподілення та постачання електричної енергії; надання соціальних послуг, управління соціальною установою, закладом; виробництво та впровадження енергозберігаючих технологій, будівництво та капітальний ремонт житлових будинків, зруйнованих внаслідок бойових дій; встановлення модульних будинків та будівництво тимчасового житла для внутрішньо переміщених осіб; надання освітніх послуг та послуг у сфері охорони здоров'я; управління пам'ятками архітектури та культурної спадщини; донорство крові; електронні комунікації тощо [13].

За кордоном перелік сфер, де можуть бути укладені договори ДПП, значно вужчий. Зокрема, у кожній країні є своя пріоритетна галузь використання ДПП. У США такою галуззю є автодороги, у Великій Британії – охорона здоров'я та освіта, у Німеччині – освіта, в Італії, Канаді та Франції – охорона здоров'я. У країнах із перехідною економікою (Болгарія, Чехія, Угорщина, Хорватія, Польща, Румунія, Україна) такі галузі, як охорона здоров'я та освіта, не є пріоритетними. У цих країнах превалює будівництво, експлуатація, обслуговування автодоріг, автострад, залізниць, злітно-посадкових смуг, мостів, тунелів і наземного метро, аеропортів, морських і річкових портів та їх інфраструктури тощо [4].

З огляду на це, розглянемо можливості використання договорів ДПП у вітчизняній транспортній інфраструктурі та загальний стан розвитку цієї сфери.

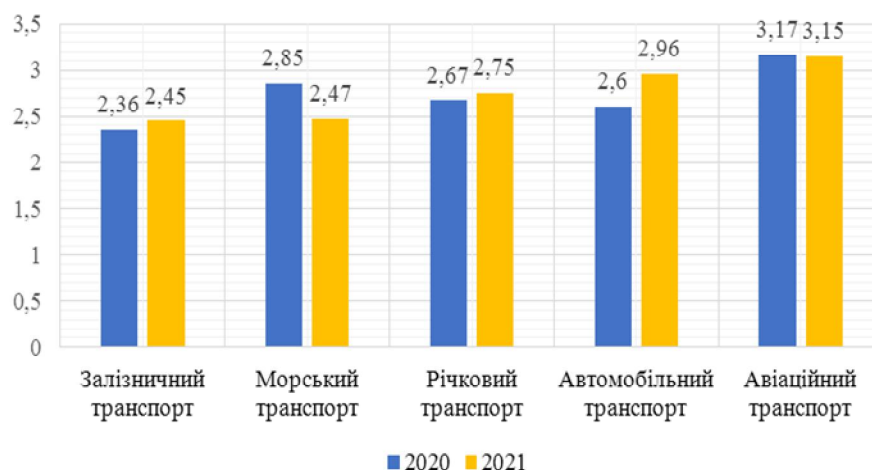
Для оцінки загального стану розвитку транспортної інфраструктури доцільно використовувати інфраструктурний індекс, який уже другий рік поспіль розраховується Європейською Бізнес Асоціацією (ЄБА).

Інфраструктурний індекс обчислюється на основі оцінки загального стану п'яти транспортних галузей: залізничного, морського, річкового, автомобільного та авіаційного транспорту. У свою чергу кожна з галузей оцінюється за такими критеріями: 1) законодавство та державна політика; 2) інвестиційна активність; 3) діяльність державних органів у сфері транспорту; 4) транспортна логістика.

Інфраструктурний індекс вимірюється один раз на рік. Для його розрахунку використовують шкалу Лайкерта, яка має 5 градацій, де: 1 – це вкрай негативно, 3 – задовільно, 5 – вкрай позитивно [19].

За дослідженнями ЄБА, за підсумками 2021 року, інтегральний показник інфраструктурного індексу української транспортної галузі дорівнював 2,76 балів із 5-ти можливих [19]. Найвище значення інфраструктурного індексу зафіксовано у 2021 році в авіаційному транспорті – 3,15. В інших транспортних галузях України інтегральні показники інфраструктурного індексу становили: 2,96 – автомобільний транспорт; 2,75 – річковий; 2,47 – морський; 2,45 – залізничний (рис. 1).

Як видно з рис. 1, показники оцінки стану транспортної інфраструктури (за винятком морського транспорту) дещо зросли, порівняно з попереднім періодом. Щодо критеріїв оцінки, то по 2,95 бала отримали законодавство, державна політика та транспортна логістика, а найвищі бали – інвестиційна активність в галузі (3,05 бала з 5-ти можливих) [19].



*Рис. 1. Інфраструктурний індекс загального стану розвитку транспортної інфраструктури в Україні у 2020–2021 рр.*

Джерело: побудовано на основі [19].

Однак у 2022 році ситуація суттєво змінилася. Об'єкти транспортної інфраструктури стали однією з ключових сфер, які зазнали найбільших руйнувань з боку агресора. Зокрема, значних руйнувань, як в абсолютному, так і у вартісному виразі, зазнали об'єкти дорожньої інфраструктури [6].

За попередніми оцінками, унаслідок бойових дій руйнувань зазнали 25,0 тис. км доріг та 315 мостів і мостових переходів державного, місцевого та комунального значення [6]. У деокупованих регіонах (Чернігівська, Київська, Сумська, Харківська області) відбулося значне руйнування структури доріг внаслідок проходження танків та іншої важкої військової техніки, що вимагатиме реконструкції значної частини пошкоджених доріг [6]. Розподіл прямих грошових втрат, спричинених руйнуванням доріг, по областях України подано на рис. 2.

За інформацією Державного агентства автомобільних доріг України, середньозважена вартість реконструкції доріг у 2021 р. становила близько 29 млн грн. за 1 км дороги (без урахування вартості відновлення мостів). З урахуванням цього, попередня оцінка сумарних втрат від руйнування доріг може становити близько 26,6 млрд дол. (у цінах на кінець 2021 р.). Оцінка пошкоджень та руйнувань мостів ще додає 1,9 млрд дол. збитків [6].

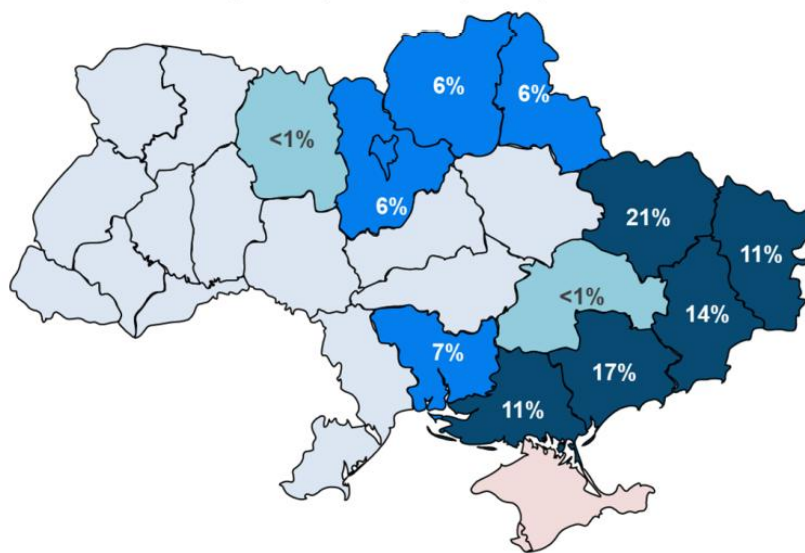


Рис. 2. Розподіл прямих грошових втрат, спричинених руйнуванням доріг, по областях України у 2022 р.

Джерело: [6].

На територіях і в містах, де велися найжорстокіші бої, зруйнована транспортна інфраструктура, а люди залишилися без приватних транс-

портних засобів, які були пошкоджені чи знищені в результаті ракетного та артилерійського обстрілів.

Визначальним чинником, що здатний вивести транспортну інфраструктуру із кризи, є активне залучення інвестицій в цю сферу [7]. Транспортна інфраструктура потребує для свого розвитку довготермінових інвестицій, і для забезпечення її сталого функціонування необхідно залучити в цю галузь значні кошти. У багатьох країнах держава бере на себе від 20 до 50 % таких витрат, інколи зазначений показник набагато вищий [3]. Проте в нинішніх умовах в Україні можливості державного фінансування обмежені. Тому вирішальним для розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури має стати активне залучення коштів приватних інвесторів на засадах державно-приватного партнерства.

Водночас використання механізму ДПП в Україні загалом ще не стало масовим і системним процесом і не підкріплене відповідною цілеспрямованою політикою держави [7].

Для того, щоб ДПП стало інструментом залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру в Україні, необхідно:

- спростити процедури підготовки та реалізації проєктів ДПП для відбудови зруйнованих війною об'єктів; для цих проєктів уникати розробки концептуальної записки, техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) та проведення аналізу ефективності; впровадження таких заходів скоротить термін підготовки проєктів на 10–12 місяців, що допоможе залучити великий обсяг приватних інвестицій в розбудову та модернізацію інфраструктури і дасть мультиплікативний ефект для економіки;
- створити належне інституційне середовище у цій сфері, яке передбачає утворення спеціалізованих підрозділів з питань ДПП в органах державної влади та місцевого самоврядування; а також здійснювати підготовку відповідних кваліфікованих фахівців у сфері ДПП та підвищувати рівень знань державних службовців у цій сфері;
- впровадити у систему оцінювання роботи державних службовців результативні показники, як-от: кількість реалізованих інноваційних інфраструктурних проєктів ДПП; обсяг приватних інвестицій, залучених у транспортну інфраструктуру завдяки проєктам ДПП; обсяг додаткових надходжень до відповідних бюджетів, завдяки реалізації таких проєктів;
- використовувати інфраструктурний індекс вітчизняної транспортної галузі, який розраховується ЄБА, у системі стратегічного планування як індикатор для оцінки цілей і завдань розвитку транспортної інфраструктури;
- запровадити послугу «е-резидента» у сфері ДПП, що передбачатиме надання статусу «е-резидентів» виключно фізичним особам – іноземцям, які зможуть зареєструватися як ФОПи та сплачувати єдиний податок у розмірі 5 %; такі особи додатково зможуть відкривати рахунки



в українських банках, які фактично виступатимуть їх податковими агентами; запровадження цієї послуги дасть змогу стимулювати залучення іноземних інвесторів для реалізації проєктів ДПП;

– посилити інноваційну складову у проєктах ДПП у сфері транспортної інфраструктури з метою використання нових технологій у будівництві та реконструкції вітчизняних доріг; модернізації транспортної системи та підвищення ефективності її функціонування; збільшення пропускної спроможності транспортної мережі та підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

Реалізація зазначених заходів призведе до залучення коштів приватних інвесторів у відновлення транспортної інфраструктури, впровадження великих інфраструктурних проєктів, що дозволить збільшити обсяги перевезень, принесе додатковий дохід до бюджету і буде сприяти відновленню економіки України.

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Підсумовуючи результати дослідження, можна зробити такі висновки:

1. З'ясовано, що ДПП є ефективним інструментом співробітництва між органами державної влади, органами місцевого самоврядування та юридичними особами для реалізації інвестиційних проєктів. ДПП може містити різні типи договорів про співпрацю, серед яких: концесійні договори, угоди про розподіл продукції, договори управління майном, договори про спільну діяльність тощо. Найчастіше ДПП використовується для проєктів будівництва доріг, мостів, аеропортів, стадіонів. Власне це ті об'єкти, які зруйновані в Україні та потребують першочергової реконструкції та реставрації.

2. В Україні вже прийняті закони, які регулюють використання ДПП. Проте сфера державно-приватного партнерства потребує змін у законодавстві, які б дозволили залучити приватні інвестиції та вивести співпрацю бізнесу та держави на новий рівень.

3. Об'єкти транспортної інфраструктури стали однією з ключових сфер, які зазнали найбільших руйнувань з боку агресора. Зокрема, найбільших руйнувань зазнали об'єкти дорожньої інфраструктури. Визначальним чинником, що здатний вивести транспортну інфраструктуру із кризи, є активне залучення інвестицій в цю сферу. У багатьох країнах держава бере на себе до 50 % таких витрат, інколи зазначений показник набагато вищий. Проте в нинішніх умовах в Україні можливості державного фінансування обмежені. Тому вирішальним для розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури має стати активне залучення коштів приватних інвесторів на засадах ДПП.

4. Для того, щоб ДПП стало інструментом залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру, необхідно, перш за все, спростити порядок підготовки та реалізації проєктів ДПП із відновлення зруйнованих

війною об'єктів, посилити інноваційну складову в таких проектах та створити належне інституційне середовище у цій сфері.

**Перспективи подальших досліджень** полягають у вивченні міжнародного досвіду функціонування ДПП та можливостей його використання для відбудови вітчизняної економіки.

### **Список використаної літератури**

1. Гарбариніна В. Ю. Застосування державно-приватного партнерства для активізації інноваційно-інвестиційних процесів в Україні. *Ефективність державного управління*. 2014. Вип. 40. С. 232–238.

2. Гарбариніна В. Ю. Удосконалення організаційно-правового механізму реалізації політики державно-приватного партнерства в Україні. *Державне управління та місцеве самоврядування. Серія: Механізм державного управління*. 2015. Вип. 4(27). С. 116–123.

3. Данилків Х. П., Горбова Х. В., Побурко О. Я. Інноваційний розвиток транспортної системи України. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2018. Т. 28. № 4. С. 31–35.

4. Дробот І. О., Барбір І. М. Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України. *Ефективність державного управління*. 2019. № 4(61). С. 98–109.

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

6. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на 1 вересня 2022 року: розрахунки KSE [Київська Школа Економіки]. 2022. 40 с. URL: [https://kse.ua/wp-content/uploads/2022/10/UKR\\_Sep22\\_FINAL\\_Sep1\\_Damages-Report.pdf](https://kse.ua/wp-content/uploads/2022/10/UKR_Sep22_FINAL_Sep1_Damages-Report.pdf).

7. Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України: аналітична записка Національного інституту стратегічних досліджень. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/innovaciyni-peretvorennya-na-transporti-yak-chinnik-modernizacii>.

8. 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.

9. Павлюк А. П. Державно-приватне партнерство як механізм активізації інвестиційної діяльності в Україні. *Стратегічні пріоритети: науково-аналітичний щоквартальний збірник Національного інституту стратегічних досліджень*. 2012. № 3(24). С. 38–45.

10. Панченко К. Як колаборація бізнесу та держави допоможе відновлювати Україну. *Економічна правда*. 19.07.2022. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/19/689341/>.

11. Про автомобільні дороги: Закон України № 2862-IV від 08.09.2005 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 51. С. 556.

12. 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 № 7508 від 01.07.2022. URL:

<https://www.kmu.gov.ua/bills/proekt-zakonu-pro-vnesennya-zmin-do-deyakikh-zakonodavchikh-aktiv-ukraini-shchodo-vdoskonalennya-mekhanizmu-zaluchennya-privatnikh-investitsiy-z-vikoristanniam-mekhanizmu-derzhavno-privatnogo>.

13. Про державно-приватне партнерство: Закон України № 2404-VI від 01.07.2010 р. *Відомості Верховної Ради*. 2010. № 40. С. 524.

14. Про джерела фінансування дорожнього господарства України: Закон України № 1562-XII від 18.09. 1991 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1991. № 47. С. 648.

15. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 рр.: Постанова КМУ від 21.03.2018. № 382. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-%D0%BF#Text>.

16. Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 р.: Постанова КМУ від 03.03.2021. № 179. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-nacionalnoyi-eko-a179>.

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

18. Про концесію: Закон України № 155-IX від 03.10.2019 р. *Відомості Верховної Ради*. 2019. № 48. С. 32.

19. Стан і пріоритети розвитку транспортної інфраструктури. 2021. URL: <https://logistics-ukraine.com/2021/12/08>.

20. Шилепницький П. І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика: монографія. Київ: Інститут регіональних досліджень НАН України, 2011. 455 с.

### **Harbarynina Vita Yuriivna**

*Candidate of Sciences in Public Administration,  
Assistant of the Department of Regional and Local Development,  
Institute of Public Administration,  
Lviv Polytechnic National University  
ORCID: 0000-0001-8855-8734  
e-mail: vita.y.harbarynina@lpnu.ua*

### **Fedorchak Olga Vasylivna**

*Doctor of Sciences in Public Administration, Associate Professor, Associate  
Professor of the Department of Public  
Administration and Public Policy,  
Institute of Public Administration, Lviv Polytechnic National University  
ORCID: 0000-0001-9965-5135  
e-mail: olha.v.fedorchak@lpnu.ua*

## **THE ROLE OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN TRANSPORT INFRASTRUCTURE RESTORATION IN UKRAINE**

**Problem setting.** Significant attention has been paid to the attraction of investments in the development of transport infrastructure in recent years. However, the implementation of modernization projects in this sector has stopped due to military actions on

the territory of Ukraine. Public-private partnership projects could be a good tool for involvement the investment in this field. But public-private agreements are still not fully used in Ukraine.

**Recent research and publications analysis.** There has been an increase in the attention of scientists to the problems of public-private partnership in Ukraine in recent years. Thus, the main provisions of public-private partnership are considered in the works of V. Harbarinina, I. Zapatrina, O. Nikyforuk, A. Pavlyuk, P. Shilepnytskyi, and others.

**Highlighting previously unsettled parts of the general problem.** Positively assessing the contribution of authors in this area, we note that the role of public-private partnership as a tool for attracting investment in transport infrastructure restoration has not been sufficiently investigated.

**The purpose of the article.** To substantiate the possibility of using public-private partnership projects to activate the investment processes in transport infrastructure restoration of Ukraine.

**Paper main body.** The public-private partnership is a cooperation between the government and business for the implementation of certain projects. The business implements the project and receives the profit, and the state receives the infrastructure object. Public-private partnerships can encompass several different types of cooperative agreements. Among the well-known ones, we can mention concession agreements, agreements on product distribution, property management agreements, agreements on joint activities, etc. Most often, public-private partnerships are used for projects of construction of roads, bridges, airports, and stadiums. Actually, these are the objects that have been destroyed in Ukraine and need priority reconstruction and restoration.

Laws regulating the use of public-private partnerships have already been adopted in Ukraine. However, the sphere of public-private partnership needs changes in the legislation, which would allow attracting private investments and bring cooperation between business and the state to a new level.

The objects of transport infrastructure (especially, road infrastructure objects) suffered the most from the war in Ukraine. According to preliminary estimates, in general, 25.000 km of roads and 315 bridges of state, local and communal importance were destroyed. For their restoration, it is necessary to attract large amounts of investment. In many countries, the state covers up to 50 % of such costs, sometimes the figure is much higher. However, in the current conditions in Ukraine, the possibilities of state financing are limited.

Therefore, the application of the mechanism of public-private partnership in this area should be decisive for the financing of investment projects and the attraction of innovation in the development of the domestic transport infrastructure. The involvement of investments and innovations in the transport infrastructure of Ukraine, in particular, the use of new technologies in the construction and reconstruction of roads, would allow to restore domestic roads, make them more durable, and increase the level of road safety.

**Conclusions of the research.** In order for the public-private partnership to become an instrument of the attraction of investment in transport infrastructure, it is necessary: to simplify the procedure for the preparation and implementation of public-private partnership projects for the reconstruction of objects destroyed by the war and also to strengthen the innovative component in public-private partnership projects in this area.

**Key words:** public-private partnership; transport infrastructure; investments; business; projects; public administration.

### References

1. Harbarynina, V. Iu. (2014). Zastosuvannia derzhavno-pryvatnoho partnerstva dlia aktyvizatsii innovatsiino-investytsiinykh protsesiv v Ukraini. *Efektivnist derzhavnoho upravlinnia*. Vyp. 40. S. 232–238.
2. Harbarynina, V. Iu. (2015). Udoskonalennia orhanizatsiino-pravovoho mekhanizmu realizatsii polityky derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini. *Derzhavne upravlinnia ta mistseve samovriaduvannia. Seriya: Mekhanizm derzhavnoho upravlinnia*. Vyp. 4 (27). S. 116–123.
3. Danylkiv, Kh. P., Horbova, Kh. V., Poburko, O. Ia. (2018). Innovatsiinyi rozvytok transportnoi systemy Ukrainy. *Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy*. T. 28. No. 4. S. 31–35.
4. Drobot, I. O., Barbir, I. M. (2019). Mekhanizm derzhavno-pryvatnoho partnerstva u sferi tansportnoi infrastruktury Ukrainy. *Efektivnist derzhavnoho upravlinnia*. No. 4(61). S. 98–109.
5. Zapatrina, I. V. (2010). Publichno-pryvatne partnerstvo v Ukraini: perspektyvy zastosuvannia dlia realizatsii infrastrukturykh proektiv i nadannia publichnykh posluh. *Ekonomika i prohnozuvannia*. No. 4. S. 62–86.
6. Kyivska Shkola Ekonomiky. (2022). Zvit pro priami zbytky infrastruktury vid ruinuvan vnaslidok viiskovoi ahresii Rosii proty Ukrainy stanom na 1 veresnia 2022 roku: rozrakhunky KSE. 40 p. URL: [https://kse.ua/wp-content/uploads/2022/10/UKR\\_Sep22\\_FINAL\\_Sep1\\_Damages-Report.pdf](https://kse.ua/wp-content/uploads/2022/10/UKR_Sep22_FINAL_Sep1_Damages-Report.pdf).
7. Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen. (2013). Innovatsiini peretvorennia na transporti yak chynnyk modernizatsii transportno-dorozhnoho kompleksu Ukrainy: analitychna zapyska. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/innovaciyni-peretvorennia-na-transporti-yak-chinnik-modernizacii>.
8. Nykyforuk, O. I., Husev, Yu. V., Chmyrova, L. Iu. (2018). Derzhavno-pryvatne partnerstvo: instytutsionalne seredovysheche dlia rozvytku ta modernizatsii infrastruktury Ukrainy. *Ekonomika i prohnozuvannia*. No. 3. S. 79–101.
9. Pavliuk, A. P. (2012). Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak mekhanizm aktyvizatsii investytsiinoi diialnosti v Ukraini. *Stratehichni priorityty: nauково-analitchnyi shchokvartalnyi zbirnyk Natsionalnoho instytutu stratehichnykh doslidzhen*. No. 3(24). S. 38–45.
10. Panchenko, K. (2022). Yak kolaboratsiia biznesu ta derzhavy dopomozhe vidnovliuvaty Ukrainu. *Ekonomichna pravda*. 19.07. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/19/689341/>.
11. Verkhovna Rada Ukrainy (2005). Pro avtomobilni dorohy: Zakon Ukrainy No. 2862-IV vid 08.09.2005 r. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. No. 51. S. 556.
12. Kabinet Ministriv Ukrainy. (2022). Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchyykh aktiv Ukrainy shchodo vdoskonalennia mekhanizmu zaluchennia pryvatnykh investytsii z vykorystanniam mekhanizmu derzhavno-pryvatnoho partnerstva dlia pryshvydshennia vidnovlennia zruinovanykh viinoiu ob'ektiv ta budivnytstva novykh ob'ektiv, poviazanykh z pisliavoiennoiu perebudovoiu ekonomiky Ukrainy: *Proekt Zakonu No. 7508 vid 01.07.2022 r.* URL: <https://www.kmu.gov.ua/bills/proekt-zakonu-pro-vnesennya-zmin-do-deyakikh-zakonodavchikh-aktiv-ukraini-shchodo-vdoskonalennya-mekhanizmu-zaluchennya-privatnykh-investitsiy-z-vikoristanniam-mekhanizmu-derzhavno-privatnogo>.
13. Verkhovna Rada Ukrainy. (2010). Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo: Zakon Ukrainy No. 2404-VI vid 01.07.2010 r. *Vidomosti Verkhovnoi Rady*. No. 40. S. 524.

14. Verkhovna Rada Ukrainy. (1991). Pro dzherela finansuvannia dorozhnogo hospodarstva Ukrainy: Zakon Ukrainy No. 1562-XII vid 18.09.1991 r. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. No. 47. S. 648.

15. Kabinet Ministriv Ukrainy. (2018). Pro zatverdzhennia Derzhavnoi tsilovoi ekonomichnoi prohramy rozvytku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia derzhavnoho znachennia na 2018–2022 rr.: Postanova KMU vid 21.03.2018. No. 382.

16. Kabinet Ministriv Ukrainy. (2021). Pro zatverdzhennia Natsionalnoi ekonomichnoi stratehii na period do 2030 r.: Postanova KMU vid 03.03.2021 No. 179. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-nacionalnoyi-eko-a179>.

17. Kabinet Ministriv Ukrainy. (2021). Pro zatverdzhennia planu zakhodiv z realizatsii Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 r.: Rozporiadzhennia KMU vid 07.04.2021 No. 321-r. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-realizaciyi-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku-321-070421>.

18. Verkhovna Rada Ukrainy. (2019). Pro kontsesiiu: Zakon Ukrainy No. 155-IX vid 03.10.2019 r. *Vidomosti Verkhovnoi Rady*. No. 48. S. 32.

19. Yevropeiska Biznes Asotsiatsiia. (2021). Stan i priorytety rozvytku transportnoi infrastruktury: zvit. URL: <https://logistics-ukraine.com/2021/12/08>.

20. Shylepnytskyi, P. I. (2011). *Derzhavno-pryvatne partnerstvo: teoriia i praktyka: monohrafiia*. Kyiv: Instytut rehionalnykh doslidzhen NAN Ukrainy. 455 s.