

Дробот Ігор Олександрович

*доктор наук з державного управління, професор, професор кафедри
державного управління Львівського регіонального інституту
державного управління Національної академії державного управління
при Президенті України*

ORCID: 0000-0002-4922-8968

e-mail: idrobot@ukr.net

Барбір Ірина Миколаївна

*аспірант Львівського регіонального інституту державного
управління Національної академії державного управління
при Президенті України*

ORCID: 0000-0003-1581-8967

e-mail: irina_yurlichuk@bigmir.net

МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Розглянуто сутнісні ознаки державно-приватного партнерства. Проаналізовано підходи щодо формування механізмів здійснення державно-приватного партнерства. Показано роль і можливості застосування механізмів державно-приватного партнерства у сфері інфраструктурних проектів. Обґрунтовано ефективний механізм реалізації державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.

Ключові слова: державно-приватне партнерство (далі – ДПП); автомобільний транспорт; інфраструктура; механізми; транспортна інфраструктура.

Постановка проблеми. В умовах сучасного державотворення вагому роль у розвитку національної економіки відіграє транспортна інфраструктура. Її стан має значний вплив на виробничу діяльність, соціально-економічний розвиток, суспільні відносини у країні. В Україні питанням розвитку транспортної інфраструктури приділяється значна увага, однак, за одностайними оцінками науковців, політиків, експертів та практиків, вона залишається недостатньо розвинутою. Існує низка шляхів, підходів, механізмів щодо прискореного розвитку інфраструктурних галузей. Втім одним із найефективніших вважається механізм державного приватного партнерства [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Тематиці організації, становлення і розвитку державно-приватного партнерства як системного явища вітчизняними та зарубіжними дослідниками приділяється значна увага. Означена тематика отримала широке цитування у фахових виданнях різних галузей науки. Зокрема, науковці В. Варнавський, В. Гошовська, Л. Гриценко, Ю. Гусев, В. Куйбіда, С. Ліндер, О. Никифорок, С. Овчаренко, Т. Пахомова, Н. Піроженко, Постніков В. О. Пухкал, В. Скуратівський, П. Ситник, Н. Саприкіна, Л. Чмирьова, І. Чукаєва, П. Шилепницький та інші досліджують

державно-приватне партнерство у політичних, економічних, правових аспектах. Водночас питання застосування державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури розглядаються фрагментарно і потребують додаткових досліджень.

Виокремлення не вирішених раніше частин загальної проблеми.

Аналіз наукових джерел щодо теоретико-методологічного обґрунтування механізмів ДПП в Україні та їх застосування в реальній економіці свідчить про те, що на тлі множини результатів досліджень на сучасному етапі розвитку виробничих відносин залишається не витребуваним напрям формування та розвитку організаційних форм та інституційного середовища застосування ДПП у кожній конкретній сфері життєдіяльності людини. З огляду на це, виникає потреба наукового обґрунтування шляхів та практичних заходів щодо розвитку механізму ДПП у конкретних галузях інфраструктури, зокрема у транспорті. Виникає потреба й у визначенні нормативно-правового підґрунтя для модернізації діючої інфраструктури в умовах реформування та забезпечення сталого економічного зростання в Україні.

Метою статті є обґрунтування ефективного механізму реалізації державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України. Для досягнення визначеної мети потрібно вирішити такі завдання:

- з'ясувати шляхи підвищення ефективності транспортної інфраструктури;
- проаналізувати підходи до формування механізмів державно-приватного партнерства;
- узагальнити закордонний досвід за означеною тематикою і обґрунтувати механізм реалізації державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України.

Виклад основного матеріалу. Історія державного управління свідчить про те, що партнерства у державно-владних відносинах були добре відомими ще з часів античного державотворення. Зазвичай партнерства у багатьох країнах передбачають систему взаємодії між партнерами, які юридично закріплені в законодавстві. Кожна держава, виписуючи умови такого партнерства, враховує стан державно-владних відносин, що склалися в країні, стан соціально-економічного розвитку країни, виробничі відносини тощо. Найбільш узагальнено, на думку групи дослідників, партнерства поділяються на: цивільні (унормовують відносини між юридичними та/чи фізичними особами), соціальні (узгоджують інтереси учасників виробничих процесів: робітники та роботодавці), публічно-приватні (ППП – від англ. – Public Private Partnership або PPP), державно-приватні партнерства.

Роль останніх полягає у тому, щоб забезпечити синергію від взаємодії держави або інших публічних інститутів та приватного сектора для вирішення суспільно визнаних та значимих завдань; і зазвичай йдеться про середньостроковий або довгостроковий період. На сучасному етапі розвитку виробничих відносин такі партнерства є актуальним інструментом в умовах

необхідності подолання розриву між потребою в розвитку багатьох галузей промисловості, модернізації існуючої та створенні нової інфраструктури та, зокрема, реальними інвестиціями в них, враховуючи брак бюджетних фінансових ресурсів, необхідність покращення якості робіт, безпеки надання послуг у відповідь на зростаючі вимоги суспільства в контексті сталого розвитку [2].

Запровадження ДПП у державно-владні та виробничі відносини в Україні певною мірою обумовлено її Конституцією, яка визначає Україну як сучасну демократичну, соціальну і правову державу, де задоволення потреб та інтересів людини є основною метою її діяльності. Йдеться про 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. Реалізація цих соціальних цінностей відбувається в умовах дефіциту фінансових, матеріальних, виробничих, кадрових ресурсів і вимагає від держави пошуку нових інноваційних підходів у вирішенні означених завдань. Насамперед, це розвиток основних елементів базової інфраструктури, а саме: доступне житло, школи, лікарні, надання основних комунальних та публічно-адміністративних послуг, утилізація відходів, санітарно-гігієнічні та транспортні системи. Раніше органи публічної влади фінансували реалізацію своїх соціальних функцій переважно з бюджету, який наповнювали через механізм оподаткування та приватизації. Однак, починаючи з останньої чверті XX ст., зростання суспільного невдоволення щодо фіскальної політики, посилення процесів глобалізації, попит на децентралізацію управління тощо знизили можливість урядів більшості розвинених країн фінансувати соціальну сферу за допомогою податкових та приватизаційних механізмів [3].

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

Реалізація ДПП є вигідною для обох договірних сторін, бо дозволяє отримувати її учасникам певні переваги у досягненні кінцевої мети – надання якісних послуг населенню і отриманню прибутку підприємцем. Завдяки партнерству держави і бізнесу відбувається оптимальний розподіл повноважень контролю над співпрацею сторін щодо узгодження ролей, ризиків, винагород, стимулів для виробництва й використання гнучких підходів для отримання бажаних результатів. Перевагами для держави при реалізації проектів у ДПП є: можливість зменшення бюджетних видатків; скорочення строків будівництва; використання управлінської експертизи приватного сектору у великих проектах; доступ до сучасних технологій, що використовуються бізнесом; залучення значних фінансових ресурсів для реалізації проекту через посередництво бізнес-структур. Перевагою ж у партнерстві для приватного сектору є можливість інвестування коштів у традиційно державні сфери капіталовкладень, на які поширювалися обмеження для приватного капіталу.

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

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

Світова практика знає багато різних підходів щодо функціонування у тій чи іншій галузі економіки механізму партнерства між державою і приватним підприємництвом. Обсяг цієї статті не дає змоги зробити розлогий аналіз існуючих підходів в організації цього партнерства. Однак у пошуку інноваційних підходів можна зважати на наукові результати дослідника П. Шилепницького, який, узагальнюючи світовий досвід формування означених механізмів, згрупував їх за трьома підходами.

Відповідно до першого підходу, держава передає виконання певних своїх функцій підприємствам приватного сектору на основі проведення тендеру, саме цей підхід отримав в світі назву “державно-приватне партнерство” та пропонує найбільш широкий спектр видів діяльності на основі поєднання зусиль державного та приватного секторів, а також розподілу ризиків та відповідальності між ними. Таким чином не тільки вирішується проблема бюджетного дефіциту за рахунок залучення коштів приватного учасника, але й підвищується ефективність та якість таких послуг внаслідок використання управлінських підходів, що застосовуються в приватному секторі. Ініціатором тут може бути як держава, так і приватне підприємство. Окрім того існують різні співвідношення участі державного і приватного секторів, залежно від внеску кожного з учасників, розподілу відповідальності і ризиків між ними, що залежить від виду діяльності, її масштабів, традицій такої співпраці, що існують в країні, інших чинників. В англomовних країнах для позначення цього явища використовують терміни *public-privatepartnership* чи *private-publicpartnership*. За кордоном воно отримало назву “третій шлях”, позаяк вважається, що два традиційних шляхи – це ринкове виробництво та державне виробництво.

Згідно із другим підходом, виконання певних соціальних функцій перебирають на себе неурядові організації, метою діяльності яких є досягнення певного соціального ефекту. Така практика дуже поширена в певних економіках світу. На думку багатьох фахівців, такі громадські інституції краще за інших розуміють проблеми тих чи інших соціальних груп, і у своїй діяльності на перше місце ставлять не економічну ефективність, а якість надання послуг, що дозволяє їм більш якісно задовольняти ті чи інші потреби. До таких організацій, насамперед, можна зарахувати Міжнародний Червоний Хрест із відділеннями

майже у всіх країнах світу, які займаються наданням безкоштовних медичних та пов'язаних із ними послуг: лікування, догляд за хворими та немічними. Також йдеться і про інші види людської діяльності: освіту, захист довкілля, культуру, інфраструктуру, однак спектр їх є обмеженим.

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

Найбільшого поширення як у розвинутих економіках, так і в економіці країн, що розвиваються, отримало державно-приватне партнерство. Цілком очевидно, як ми вважаємо, що розвиток такої співпраці є дуже актуальним для української економіки. Це насамперед пов'язано з незадовільним станом інфраструктури, з одного боку, та недостатніми можливостями державного бюджету для її відновлення, не кажучи вже про розбудову стосовно вимог сьогодення, – з іншого. Нагальними проблемами в цій сфері, на нашу думку, також є операційна неефективність та низька якість пропонованих державою послуг. Часто це пов'язано як із відсутністю стимулу керівників таких підприємств покращувати ефективність своєї роботи, відсутністю конкурентного середовища, оскільки в багатьох випадках, як зазначалось вище, такі підприємства є природними монополіями, так і з браком інвестицій для впровадження інноваційних технологій. Вважається, що через партнерство переваги приватного сектору, а саме динамізм, доступ до фінансів, знання технологій, управлінська ефективність та підприємницький дух, комбінуються із соціальною відповідальністю, усвідомленням навколишнього середовища, місцевими знаннями та утворенням робочих місць у державному секторі [5].

До переваг щодо упровадження ДПП у виробничі та державно-владні відносини можна зарахувати відмінності у системі стимулювання праці, що застосовується на підприємствах державної і приватної форм власності. На державних підприємствах можуть існувати різні системи стимулювання. Деякі з них зумовлені відсутністю конкуренції та можливості банкрутства. Обмежене використання такого стимулу, як підвищення заробітної плати, та високий ступінь гарантії зайнятості можуть певною мірою пояснити відмінності у поведінці осіб, які працюють на державних або приватних підприємствах.

Зважаючи на це, Організація з Економічного Співробітництва та Розвитку (далі – ОЕСР) визначає державно-приватне партнерство як угоду між урядом та одним чи декількома приватними партнерами (які можуть враховувати операторів та фінансистів), згідно із якою приватні партнери постачають послуги

так, що цілі надання послуг урядом узгоджуються з цілями прибутку приватних партнерів, а ефективність узгодженості залежить від відповідної передачі ризиків до приватних партнерів [6].

Обґрунтування ефективного механізму реалізації ДПП для транспортної інфраструктури можливе за наявності об'єктивної інформації про діючі механізми, зокрема й про їх види. Існує низка класифікацій означених механізмів. Відмінність між ними полягає швидше у текстовому, аніж смисловому наповненні. Найбільш об'єктивною, як за текстовим, так і за смисловим наповненням є, на нашу думку, класифікація Світового Банку, згідно із якою виокремлюються такі механізми ДПП:

- контракти як адміністративний договір, що укладаються між державою і приватною фірмою на здійснення певних суспільно необхідних і корисних видів діяльності. Найбільш поширеними у практиці ДПП вважаються контракти на виконання робіт, надання громадських послуг, управління, постачання продукції для державних потреб, надання технічної допомоги;

- оренда в її традиційній формі (договір оренди) та у формі лізингу. Особливості орендних відносин між владними структурами та приватним бізнесом полягає у тому, що на певних умовах договору відбувається передача приватному партнеру державного або муніципального майна у тимчасове користування і за певну плату. У разі договору лізингу, лізингоодержувач завжди має право викупити державне або муніципальне майно;

- концесія (концесійна угода) – специфічна форма відносин між державою і приватним партнером, яка отримує все більше поширення. Її особливість полягає у тому, що держава в рамках партнерських відносин, залишаючись повноправним власником майна, що є предметом концесійної угоди, уповноважує приватного партнера виконувати протягом певного терміну функції, які обумовлюються в угоді, і наділяє його з цією метою відповідними правами, необхідними для забезпечення нормального функціонування об'єкта концесії. За користування державною або муніципальною власністю концесіонер вносить плату на умовах, обумовлених у концесійній угоді. Право ж власності на вироблену за концесією продукцію залишається у концесіонера.

Необхідно зазначити, що при виборі одного із означених механізмів ДПП потрібно зважати на вид інфраструктурного об'єкта. Адже не всі об'єкти, перебуваючи у державній чи муніципальній власності, можуть бути настільки ж ефективні, як і при залученні приватного сектора.

Аналіз закордонного досвіду впровадження проектів свідчить про те, що в кожній країні є своя найбільш пріоритетна галузь із використання ДПП. У США такою галуззю є автодороги, у Великій Британії – охорона здоров'я та освіта, в Німеччині – освіта, в Італії, Канаді та Франції – охорона здоров'я. У країнах із перехідною економікою – країни Центральної та Східної Європи (Болгарія, Чехія, Угорщина, Хорватія, Польща, Румунія, Україна) – такі галузі, як охорона здоров'я та освіта, навпаки, не є пріоритетними для національних

економік. Зате у цих країнах при застосуванні механізмів ДПП превалює будівництво, експлуатація, обслуговування автодоріг, мостів, тунелів, наземного метро, аеропортів тощо. Таким чином проекти у сфері транспортної інфраструктури займають вагому частину у проектах державно-приватного партнерства у країнах із перехідною економікою [7].

Важливо зазначити, що ДПП застосовується із урахуванням особливостей правового режиму щодо окремих об'єктів та окремих видів діяльності, установлених законом. Законодавство України обумовлює розвиток ДПП у багатьох сферах економіки. Є серед них й транспортна інфраструктура. 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, згідно із ст. 4 Закону України "Про державно-приватне партнерство", визнано тією сферою, у якій дозволене і рекомендоване застосування ДПП. Реалізація цього закону значною мірою залежить від вдалого вибору механізму реалізації ДПП у кожній конкретній сфері економіки.

Умови, що склалися в Україні, та досвід інших країн вказують на те, що формування, становлення та розвиток механізму реалізації ДПП у транспортній інфраструктурі потрібно здійснювати на загальновизначених у світовій практиці принципах: пріоритетності інтересів держави (держава є замовником проекту і визначає основні правила взаємодії з бізнесом); ефективного розподілу ризиків між учасниками (сторонами), тобто ризик має передаватись тій стороні, яка може ефективніше ним управляти; політичної підтримки держави (здійснення чіткої державної політики у вирішенні спірних питань, що виникають у процесі виконання проектів ДПП); прозорості (суспільство має доступ до інформації щодо діяльності партнерів); паритетності (партнерський, рівноправний тип відносин між сторонами) [8].

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

Саме концесії найкраще підходять для залучення позабюджетних коштів, зокрема у транспортну інфраструктуру, що підтверджується вагомими аргументами. Це насамперед можливість довгострокового планування учасниками партнерських відносин своєї діяльності, що обумовлюється відповідною угодою (держава – здійснює планування економічного розвитку, приватний партнер – здійснює довгострокові інвестиції з високим ступенем надійності). Відповідно до концесійної угоди, приватному партнеру передається право на володіння і користування об'єктом державної власності, натомість держава залишає за собою низку важелів впливу на приватного партнера у випадку порушення ним умов згаданої угоди. Приватний партнер має достатню свободу при прийнятті управлінських і господарських рішень, а також отримує можливість інвестувати кошти в гарантовані державою проекти і отримувати стабільний дохід упродовж тривалого періоду часу.

Іншим аргументом на користь концесії є те, що держава частково знімає з себе відповідальність за ризики функціонування інфраструктурних об'єктів, а також за ризики перевищення кошторисної вартості будівництва, що є найбільш характерним для інфраструктурних об'єктів. Інвестор зацікавлений у наданні якісних послуг, у дотриманні термінів будівництва чи створення об'єктів транспортної інфраструктури, оскільки від цього залежить швидкість повернення інвестицій, що важливо для обох учасників партнерства. Передбачається що концесія містить дієві стимули щодо зниження фактичної вартості надання послуг внаслідок конкуренції серед учасників конкурсу.

Висновки і перспективи подальших розвідок. Узагальнюючи наведене вище, можна зробити певні висновки. Транспортна інфраструктура безпосередньо впливає на розвиток усіх галузей національної економіки. Її сучасний стан є недостатньо розвинутим і потребує нових підходів у підвищенні її ефективного розвитку. З'ясовано, що найкращим серед відомих шляхів підвищення ефективності транспортної інфраструктури є державно-приватне партнерство, сутність якого полягає у спільних діях держави і бізнесу щодо оптимального розподілу повноважень із контролю над співпрацею сторін щодо узгодження ролей, ризиків, винагород, стимулів й використання гнучких підходів для отримання наперед визначених результатів при виробництві товарів та надання послуг.

Встановлено, що в умовах сучасного вітчизняного державотворення рівень використання потенціалу ДПП для розвитку економічної та соціальної інфраструктури національної економіки є недостатнім. Виокремлено три основні підходи до формування механізму ДПП. Суть першого підходу полягає у тому, що держава передає виконання певних своїх функцій підприємствам приватного сектору на основі проведення тендеру і пропонує найбільш широкий спектр видів діяльності на основі поєднання зусиль державного та приватного секторів, а також розподілу ризиків та відповідальності між ними. Другий підхід полягає у тому, що виконання притаманних державі певних соціальних функцій перебирають на себе неурядові організації з метою досягнення певного соціального ефекту. Такі громадські інституції у своїй діяльності на перше місце ставлять не економічну ефективність, а якість надання послуг, що дозволяє їм більш якісно задовольняти суспільні потреби.

Сутність третього підходу полягає в тому, що суб'єкти господарювання добровільно беруть на себе зобов'язання виконувати певні соціальні функції на користь суспільства за власний рахунок. Основним мотивом такої діяльності є створення позитивного іміджу підприємства. В цьому випадку сам суб'єкт господарювання є ініціатором згаданих заходів (будівництво освітніх закладів, лікарень, доріг, надання соціально-значущих послуг тощо). Такий вид діяльності розглядається як соціальна відповідальність корпорацій.

Узагальнено закордонний досвід та зроблено аналіз нормативно-правового забезпечення процесу формування механізму реалізації ДПП в Україні. На цій

основі обґрунтовано механізм реалізації ДПП у сфері транспортної інфраструктури. Показано, що найефективнішим для розвитку транспортної інфраструктури механізмом реалізації ДПП в умовах сучасного державотворення в Україні є концесія, яка виявилась найбільш придатною для обох учасників партнерства і має низку переваг у порівнянні з іншими механізмами. До них належать: можливість залучення державою позабюджетних коштів; можливість довгострокового планування учасниками партнерських відносин своєї діяльності; надання приватному партнеру права на володіння і користування об'єктом державної власності; державний контроль за виконанням партнером умов концесійної угоди; свобода приватного партнера у прийнятті управлінських і господарських рішень; можливість для приватного партнера інвестувати кошти в гарантовані державою проекти і отримувати стабільний дохід упродовж тривалого періоду часу.

Успішний міжнародний та вітчизняний досвід використання державно-приватного партнерства є свідченням того, що воно є інструментом партнерської, рівноправної та взаємовигідної співпраці між державою, територіальними громадами в особі відповідних органів державної влади чи органів місцевого самоврядування та бізнесу, у рамках якої спільні зусилля спрямовується на реалізацію проектів, що дозволяють вирішувати важливі для України проблеми з урегулювання виробничих відносин та підвищення темпів соціально-економічного зростання.

Подальше дослідження проблеми застосування ДПП у сфері транспортної інфраструктури доцільно проводити з урахуванням умов сучасного державотворення – децентралізації державного управління в Україні.

Список використаної літератури

1. Чукаєва І. К. Державно-приватне партнерство – сучасний механізм залучення інвестицій до інфраструктурних галузей // Інтернаука. 2017. № 2. С. 145—148.
2. 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.
3. Пухкал О. Г. Інституційний вимір державно-приватного партнерства в Україні // Інституціоналізація публічного управління в Україні в умовах євроінтеграційних та глобалізаційних викликів : матер. щоріч. Всеукр. наук.-практ. конф. за міжнар. уч. : у 2 т. : Т. 1. [Б. м. : б. в.], 2019. С. 5—7.
4. Дробот І. О. Управління проектами у сфері державно-приватного партнерства в Україні // Проблеми розвитку публічного управління в Україні : матер. наук.-практ. конф. за міжнар. уч. [Б. м. : б. в.], 2016. С. 178.
5. Шилепницький П. І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика : монографія / Інститут регіональних досліджень НАН України. [Б. м. : б. в.], 2011. С. 9—11.
6. Public-Private Partnerships: in pursuit of risk sharing and value for money. Paris : OECD publication, 2008. P. 141.
7. Private Participation in infrastructure Projects Database / The World Bank Group – The Public-Private infrastructure. Advisory Facility. July. 2008. URL : <http://ppi.Wordbank.org> (date of using: 05.09.2019).

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

Статтю подано: 09.10.2019

Статтю схвалено: 25.11.2019

Drobot Ihor Oleksandrovych

Professor, Doctor of Sciences in Public Administration, Professor of the Chair of Public Administration of Lviv Regional Institute of Public Administration of the National Academy for Public Administration under the President of Ukraine

ORCID: 0000-0002-4922-8968

e-mail: idrobot@ukr.net

Barbir Iryna Mykolaivna

Postgraduate student of the Lviv Regional Institute of Public Administration of the National Academy for Public Administration under the President of Ukraine

ORCID: 0000-0003-1581-8967

e-mail: irina_yuriichuk@bigmir.net

**THE MECHANISM OF PUBLIC AND PRIVATE PARTNERSHIP
IN THE FIELD OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF UKRAINE**

Problem setting. There is a number of ways, approaches, mechanisms to accelerate the development of infrastructure-related sectors of the national economy of Ukraine. One of the most efficient ones is the mechanism of public and private partnership.

Recent research and publications analysis. The topic of organization, formation and the development of public and private partnership is widely debated in specialized publications of various scientific branches. In particular, the scientists V. Varnavskyi, V. Hoshovska, L. Hrytsenko, Yu. Husiev, S. Linder, O. Nykyforuk, S. Ovcharenko, T. Pakhomova, N. Pirozhenko, V. Postnikov, O. Pukhkal, V. Skurativskyi, P. Sytnyk, N. Saprykina, L. Chmyriova, I. Churayeva, P. Shylepnyskyi and others have been studying the political, economic and legal aspects of public and private partnership. The objective of the publication is to substantiate the efficient mechanism of implementation of public and private partnership in the field of transport infrastructure of Ukraine.

Highlighting previously unsettled parts of the general problem. Against the background of a number of researches on the topic of public and private partnership, the direction of formation and the development of a favorable environment for the implementation of public and private partnership in each specific field of human activities stays unsettled. Taking this into consideration, there arises a need to provide scientific substantiation of ways and practical means to develop public and private partnership in such a sector of national economics as transport infrastructure.

Paper main body. In order to substantiate the efficient mechanism of implementation of public and private partnership in the field of transport infrastructure, the essence of public and private partnership as a social phenomenon has been studied, the cause-and-effect relationships of its emergence have been determined, as well as its role in the industrial and social relations, and socioeconomic growth. It has been illustrated that the role of public and private partnership as a systemic phenomenon lies in ensuring the synergy of interaction

between the state and other public institutions and the private sector in order to accomplish socially recognized and significant tasks in the medium or long term of development of the national economy sectors.

The benefits of public and private partnership have been studied for both participants. It has been established that the benefits for the state from the implementation of public and private partnership are the following: the possibility to reduce state budget expenditures; shorter terms of construction, the use of the private sector management expertise in major projects; access to modern technology used in business; mobilization of significant financial resources for the implementation of projects through the mediation of business structures. The private sector benefits from the partnership by having the possibility to invest money into traditional state fields of investment, which used to have restrictions for private capital.

Foreign experience has been analyzed and summarized with regard to approaches to the formation of an efficient mechanism of implementation of public and private partnership in the field of transport infrastructure of Ukraine.

The experience of the World Bank has been studied as to the classification of the existing mechanisms of implementation of public and private partnership. It has been illustrated that according to the above classification, the mechanisms of implementing public and private partnership are divided into: contracts; rent; concession.

Global experience has been analyzed and summarized as to the organization, formation and the development of public and private partnership and priority fields of its implementation. The regulatory basis for the implementation of public and private partnership has been studied. The research substantiates an efficient mechanism of implementation of public and private partnership in the development of transport infrastructure. This mechanism is the concession.

Conclusions of the research and prospects for further studies. The current state of transport infrastructure is underdeveloped and requires new approaches to boost its efficient development. It has been found that the best of the existing ways to improve the efficiency of the transport infrastructure is public and private partnership.

Three major approaches to the formation of the mechanisms of implementation of public and private partnership have been outlined. The first one – when the state assigns its certain functions to private sector enterprises by tender and offers the widest possible range of activities, distributing the risks and liability among them. The second approach – the fulfillment of certain social functions normally pertaining to the state are assigned to non-governmental organizations in order to achieve a certain social effect. The third approach presumes that business entities on voluntary basis undertake to perform certain social functions to the benefit of the society at their own expense.

Foreign experience has been summarized and the regulatory basis for the formation process of the mechanism of implementation of public and private partnership in Ukraine has been analyzed. The mechanism of implementation of public and private partnership in the field of transport infrastructure has been substantiated after comparing the three approaches. It has been proven that under the conditions of the modern state-building in Ukraine the most efficient mechanism of implementation of public and private partnership in the field of transport infrastructure is the concession, which has a number of advantages over other mechanisms, and specifically: the possibility to use extrabudgetary funds by the state; the possibility to make long-term activity plans by the partners; granting the private partner the right to possess and use state property; public control over the fulfillment of terms of concession agreements; freedom of the private partner to make management and business

decisions; the possibility for the private partner to invest money into the government-guaranteed projects and make a steady income over a long period of time.

The research studies essential features of public and private partnership. It analyzes approaches to the formation of mechanisms of implementation of public and private partnership. It illustrates the role and possibilities of implementation of the mechanisms of public and private partnership in the field of infrastructure projects. The research substantiates an efficient mechanism of implementation of public and private partnership in the field of transport infrastructure of Ukraine.

Key words: public and private partnership (hereinafter – PPP); road transport; infrastructure; mechanisms; transport infrastructure.

References

1. Chukayeva, I. K. (2017). Derzhavno-pryvatne partnerstvo – suchasnyi mekhanizm zaluchennia investytsii do infrastrukturykh haluzei. *Internauka*, № 2, pp. 145-148 [in Ukrainian].
2. Nykyforuk, O. I., Husiev, Yu. V., Chmyriova, L. Yu. (2018). Derzhavno-pryvatne partnerstvo: instytutsionalne seredovyshe dlia rozvytku ta modernizatsii infrastruktury Ukrainy. *Ekonomika i prohoznovannia*, № 3, pp. 79-101 [in Ukrainian].
3. Pukhkal, O. H. (2019). *Instytutsiyni vymir derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini*, Instytutsionalizatsiia publichnoho upravlinnia v Ukraini v umovah yevrointehratsiinykh ta hlobalizatsiinykh vyklykiv, Proceedings of the Conference Title. pp. 5-7 [in Ukrainian].
4. Drobot, I. O. (2016). *Upravlinnia proektamy u sferi derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini*, Problemy rozvytku publichnoho upravlinnia v Ukraini, Proceedings of the Conference Title. pp. 178 [in Ukrainian].
5. Shylepnytskyi, P. I. (2011). *Derzhavno-pryvatne partnerstvo: teoriya i praktyka*. pp. 9-11 [in Ukrainian].
6. *Public-Private Partnerships: In Pursuit of Risk Sharing and Value for Money* (2008). Paris: OECD publication. p. 141.
7. *Private Participation in Infrastructure Projects Database*. (2008). URL : <http://ppi.Wordbank.org>.
8. Postnikov, V. (2014). Sotsialne partnerstvo yak peredumova efektyvnoyi vzayemodiyi biznesu i orhaniv derzhavnoyi vlady v pytanniakh rehuliuвання yakosti zhyttia naselennia. *Ekonomika & Derzhava*, № 6, pp. 83-86 [in Ukrainian].

Paper submitted: 09.10.2019

Paper accepted: 25.11.2019

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

Citation: Drobot, I. O., Barbir, I. M. (2019). The mechanism of public and private partnership in the field of transport infrastructure of Ukraine. *Efficiency of Public Administration*, Issue 4(61), pp. 98-109. (DOI: <https://doi.org/10.33990/2070-4011.61.2019.198503>).