

Михальченко О. А.

*кандидат економічних наук, доцент,
перший проректор*

Національного авіаційного університету (м. Київ)

Райчева Л. І.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки і міжнародних економічних відносин
Міжнародного гуманітарного університету (м. Одеса)*

Mykhalchenko Oleksii

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
First vice-rector*

National Aviation University (Kyiv)

Raicheva Larysa

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Economics and International Economic Relations,
International Humanitarian University (Odesa)*

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК СТРАТЕГІЧНИЙ ІНСТРУМЕНТ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Анотація. Систематизовано об'єктивні передумови розвитку державно-приватного партнерства (ДПП) у транспортному комплексі України. Визначено вимоги до забезпечення прозорості реалізації його проєктів, зокрема шляхом ведення Реєстру довгострокових зобов'язань у рамках ДПП, а також до фінансування проєктів у транспортному комплексі за рахунок спеціальних фондів у складі Державного бюджету України. Обґрунтовано стратегічну ціль ДПП як інструменту розвитку транспортного комплексу України на основі інституціоналізації форм інвестиційної діяльності у формі концесійних угод, контрактів життєвого циклу, створення спільних підприємств. Розроблено пропозиції з реалізації проєктів ДПП в окремих галузях транспортного комплексу. Надано оцінку організаційному і методичному забезпеченню розвитку проєктів ДПП у транспортному комплексі. Визначено обов'язки державних партнерів щодо щорічного звітування про виконання договорів. Побудовано матрицю SWOT-аналізу реалізації проєктів ДПП у транспортному комплексі України. Зроблено висновки і рекомендації щодо перспектив його розвитку на основі критичної оцінки матриці.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, стратегічний інструмент, розвиток, транспортний комплекс, Україна.

Вступ і постановка проблеми. В основі державної політики розвитку транспортного комплексу України лежить довгостроковий підхід, уособлений у Транспортній стратегії України до на період до 2030 року [1]. Посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування у сфері надання транспортних послуг, децентралізація управління транспортною галуззю, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства (ДПП) є необхідними умовами проведення реформ, підвищення ефективності та конкурентоспроможності єдиної транспортної системи України на основі модернізації її інфраструктури та рухомого складу. Залучення інвестиційних коштів із зовнішніх джерел в інноваційні транспортні проєкти потребує створення сприятливого інвестиційного клімату. Проєкти ДПП мають посісти провідне місце у структурі фінансування відтворювальних процесів у транспортному комплексі поряд з бюджетними ресурсами, коштами міжнародних фінансових інституцій і приватних інвесторів. Тому актуальною задачею сьогодення є удосконалення правового регулювання ДПП, розвиток і удосконалення форм і методів ДПП для зростання приватних інвестицій, розширення інструментів для приватного інвестування в об'єкти транспортної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання реалізації проєктів державно-приватного партнерства

досліджуються багатьма вченими. У статті Чурилова В. В. узагальнено світовий досвід державного регулювання реалізації публічно-приватного партнерства в проєктах транспортної інфраструктури, Німеччини, Англії, інших країн Західної Європи [2, с. 151]. Ніжнік А. А. акцентує увагу на необхідність врахування ризиків при реалізації проєктів ДПП у дорожньо-транспортному комплексі, джерелами яких є: витрати на підготовку і розробку документації в умовах невизначеності факту виділення державної підтримки; перевищення фактичних витрат над плановими; їх зростання, викликане коливаннями процентної ставки та валютного курсу; отримання доходів, нижче очікуваних через коливання в обсягах перевезень та стягування плати за одиницю транспорту [3, с. 53]. Виговський В. Г., Виговська О. А. виділяють три фінансові моделі ДПП: у першій головним джерелом фінансових ресурсів є кошти державного бюджету у формі бюджетного фінансування, субсидій, кредитування; основою другої моделі є корпоративне фінансування; третя модель – проєктне фінансування – передбачає пряме кредитування без права регресу або з його обмеженим правом, що спрямовані на створену компанію в межах проєкту ДПП [4, с. 141]. За результатами критичної оцінки зарубіжного та вітчизняного досвіду Дробот І. О., Барбір І. М. [5, с. 107] дійшли висновку, що найефективнішим для розвитку транспортної інфраструктури механізмом реалізації ДПП в українських умовах є концесія, перевагами якої є: залучення

державою позабюджетних коштів; довгострокове планування учасниками партнерських відносин своєї діяльності; надання приватному партнеру права на володіння і користування об'єктом державної власності і свободи у прийнятті управлінських і господарських рішень; державна гарантія реалізації концесійної угоди і контроль за виконанням її умов приватним партнером; отримання сторонами концесії стабільного доходу упродовж тривалого періоду часу. Аналогічної точки зору дотримується Полякова О. М., Ліпська Т. І., Кучинська О. М., зазначаючи, що концесії є найпоширенішою формою партнерства в інфраструктурних галузях. При цьому найпопулярнішою в світі є модель концесії *Build-Own-Operate*, згідно з якою інвестор (концесіонер) здійснює будівництво або реконструкцію об'єкта державної власності, отримує доходи від їх експлуатації, частину яких сплачує державі як концесієдавцю [6, с. 49]. Високо оцінюючи науковий доробок зазначених авторів, слід визнати недостатню увагу до галузевих аспектів реалізації проєктів ДПП в транспортному комплексі України.

Формулювання цілей статті (постановка завдання).

Систематизація форм і методів ДПП в Україні, його сильних і слабких сторін, загроз і можливостей, а також стратегічних перспектив розвитку.

Результати дослідження. Транспортний комплекс України є надзвичайно інтегрованим, його окремі інфраструктурні компоненти (залізничні вокзали, аеропорти, морські і річкові порти) не можуть існувати та розвиватися незалежно від інших компонентів (рухомий склад усіх видів транспорту, залізничні, автомобільні, водні шляхи, система управління та безпеки руху на транспорті тощо). Незадовільний стан одного з компонентів негативно вплине на розвиток інших. Тому проєкти ДПП в транспортному комплексі мають бути спрямовані на комплексне вирішення його проблем, а саме: налагодження і розвиток транспортного сполучення, оновлення рухомого складу, покращення технічного стану залізничних колій, автомобільних доріг, модернізація залізничних вокзалів, аеропортів, морських і річкових портів тощо.

Відповідно до законодавства України ДПП – це співробітництво між державними і приватними партнерами, яке носить довгостроковий характер (від 5 до 50 років) і характеризується внесенням приватним інвестором інвестицій в проєкт та прийняттям частини ризиків у процесі його реалізації [7].

Об'єктом ДПП є його створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт та технічне переоснащення) та/або управління (користування, експлуатація, технічне обслуговування). Державним партнером може виступати держава Україна, АР Крим, органи державного управління, територіальні громади, органи місцевого самоврядування, Національна і галузеві академії наук тощо. Приватними партнерами є суб'єкти господарювання (крім державних та комунальних підприємств, установ, організацій). Формою реалізації ДПП є договори (концесійний; управління майном; про спільну діяльність; інші). Станом на 01.01.2022 на умовах ДПП в Україні укладено 193 договори, з яких реалізується лише 31 договір, або 16,1%. Із їх загальної кількості – 22 (71%) – концесійні, 5 (16,1%) – договори про спільну діяльність, 4 (12,9%) – інші.

Характерними рисами проєктів ДПП у транспортному комплексі України є: їх масштабність, часткове бюджетне фінансування, тісна співпраця між державним та приватним партнером у частині тарифного регулювання, забезпечення безпеки руху, дотримання розкладу руху транспорту, режиму роботи залізничних вокзалів, аеропортів,

портів тощо. Тому варіантом структурування проєкту ДПП у транспортному комплексі, відповідно до провідної світової практики, є створення управляючої компанії – окремої юридичної особи, яка знаходиться у спільній власності приватного та державного партнерів і враховує інтереси кожного з них, забезпечуючи баланс функцій та відповідальності партнерів.

Для забезпечення прозорості реалізації проєктів ДПП і використання бюджетних коштів Постановою Кабінету Міністрів України від 04.11.2022 № 1241 передбачено ведення Реєстру довгострокових зобов'язань у рамках ДПП [8] як інформаційно-комунікаційної системи, що ведеться державною мовою в електронній формі. Адміністратором Реєстру є Міністерство економіки України, який має оприлюднювати на своєму офіційному веб-сайті таку інформацію: Найменування та ідентифікаційний код в ЄДРПОУ таких суб'єктів: державні партнери (у т. ч. концесієдавець), приватні партнери (у т. ч. концесіонер), форма здійснення ДПП, реквізити договору (у т. ч. концесійного) та його термін, місцезнаходження об'єкта ДПП (у т. ч. концесії), обсяг сплачених довгострокових зобов'язань.

Стратегічною ціллю ДПП як інструменту розвитку транспортного комплексу України є інституціоналізація форм інвестиційної діяльності (концесійні угоди, контракти життєвого циклу, створення спільних підприємств); залучення приватних операторів до надання транспортних послуг в сфері водного, залізничного, аерокосмічного транспорту з контролем відповідного рівня якості пропонованих послуг. Відповідно до зазначених стратегічних орієнтирів необхідно розв'язати такі задачі: забезпечення крос-секторальних внутрішніх транспортних перевезень і функціонування мультитранспортних коридорів; збалансування інтересів стратегії регіонального розвитку і транспортної стратегії України, у т.ч. шляхом фінансування розвитку транспортної інфраструктури через Державний фонд регіонального розвитку; корпоративізація інфраструктурних транспортних об'єктів і розвиток системи управління державними корпоративними правами; формування інноваційної моделі проєктів ДПП, у т.ч. шляхом залучення до їх реалізації Національного фонду досліджень України, яка є державною бюджетною установою, створеною Кабінетом Міністрів України у 2018 році відповідно до Закону України «Про наукову і науково-технічну діяльність». Зазначений Фонд організує та проводить відкритий конкурсний відбір проєктів, що фінансуються за рахунок індивідуальних, колективних, інституційних грантів, проводить незалежну наукову і науково-технічну експертизу, у т. ч. із залученням іноземних експертів, здійснює організацію реалізації проєктів – переможців конкурсного відбору та їх фінансування.

Законом України від 15.02.2022 № 2043-IX внесено зміни до Бюджетного Кодексу України (БКУ) [9] щодо врегулювання бюджетних відносин під час реалізації договорів, укладених в рамках ДПП, у тому числі концесійних договорів. Обсяг видатків на виконання зобов'язань державного партнера у рамках договорів ДПП, а також концесієдавця за концесійним договором на користь приватного партнера, у т.ч. (плата за експлуатаційну готовність) на відповідний бюджетний період встановлюється законом про Державний бюджет України (рішенням про місцевий бюджет) у межах бюджетних призначень головного розпорядника бюджетних коштів. У складі резервного фонду Державного бюджету України створюється ряд фондів, призначених для фінансування відтворення в транспортному комплексі України (табл. 1).

Характеристика державних фондів для фінансування відтворення в транспортному комплексі України

Ознаки	Державний фонд регіонального розвитку (ДФРР)	Державний дорожній фонд (ДДФ)	Державний фонд внутрішніх водних шляхів (ДФВВШ)
Стаття БКУ	24 ¹	24 ²	24 ⁵
Джерела формування	Не менше 1,5% прогнозного обсягу доходів загального фонду Державного бюджету України на відповідний бюджетний період	доходи державного бюджету; державні запозичення та запозичення під гарантію держави для інвестування, розвитку та утримання мережі автомобільних доріг загального користування	– кошти ДДФ в розмірі 1%; державні запозичення для інвестування в будівництво, реконструкцію та розвиток стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту; – кошти від реалізації ґрунту (мінеральної сировини), що вилучається у результаті проведення шляхових робіт; – інші надходження.
Призначення	виконання інвестиційних програм і проектів регіонального розвитку, у т.ч. у сфері транспорту та транспортної інфраструктури	фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування (державного – 60%, місцевого – 35%), забезпечення безпеки дорожнього руху – 4%, формування ДФВВШ (1%).	– обслуговування ВВШ для утримання їх у судноплавному стані; – будівництво, реконструкція, ремонт і утримання стратегічних об'єктів інфраструктури, судноплавних гідротехнічних споруд (судноплавних шлюзів) тощо; – забезпечення безпеки судноплавства (у т.ч. навігаційно-гідрографічне); – функціонування річкової інформаційної служби.
Розподілення коштів	30% – відповідно до Державної стратегії регіонального розвитку; 70% – відповідно до регіональних стратегій розвитку та планами заходів з їх реалізації. Вимоги до співфінансування – з місцевих бюджетів в обсязі не менше 10%	менше 5% коштів – на об'єкти штучних споруд; не більше 30% – на виконання зобов'язань у рамках ДПП в частині виплати приватному партнеру плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги	– фінансування шлюзового господарства здійснюється за рахунок рентної плати за спеціальне використання води, яку сплачують суб'єкти господарювання, що використовують воду для потреб гідроенергетики

Джерело: побудовано за даними [10]

Вони призначені для здійснення поточних та інвестиційних витрат на інфраструктурних об'єктах автомобільного і внутрішнього водного транспорту. Відбір інвестиційних програм і проектів, що можуть реалізовуватися за рахунок коштів ДФРР, здійснюється на конкурсній основі. Відповідно до статті 110 БКУ Рахункова палата України, як вищий орган державного фінансового контролю, здійснення контролю за надходженням та використанням коштів Державного бюджету України, у тому числі за виконанням довгострокових зобов'язань у рамках ДПП.

Проекти ДПП мають певні особливості реалізації в окремих галузях транспортного комплексу. Перспективними їх напрямками в авіаційній галузі є: модернізація авіаційної інфраструктури, реалізація стратегічних проектів регіональними аеропортами; комплексні міжнародні програми з пільговими умовами фінансування; розбудова термінальних пасажирських та вантажних комплексів з мультимодальними технологіями; забезпечення міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів (у т.ч. осіб з обмеженою рухливістю та інвалідів), вантажів та пошти; створення міжнародних кооперацій, компаній – операторів перевезень; спрощення процедур міжнародної торгівлі за рахунок технологій та процедур контролю під час здійснення міжнародних авіаційних перевезень вантажів за принципом “єдиного вікна”; впровадження системи електронного документообігу під час здійснення авіаційних вантажних перевезень; здійснення митних процедур в електронній формі; впорядкування економіко-право-

вих та фінансових відносин між власниками аеропортів (аеродромів) та їх фактичними експлуатантами в частині їх утримання, експлуатації, ремонту, роботи аварійно-рятувальної служби, орнітологічного контролю тощо; розбудова сучасного центру технічного обслуговування і ремонту повітряних суден.

У сфері залізничного транспорту перспективними для ДПП є такі проекти: з'єднання обласних центрів мережею швидкісних (160-200 км/годину – до 2025 року) та високошвидкісних (250-400 км/годину – до 2030 року) залізниць; передачі в концесію: поодиноких залізничних вокзалів та станцій; певного напрямку залізничного сполучення; залізничних вокзалів та станцій разом з відповідними напрямками сполучення.

При Міністерстві інфраструктури України створено Проектний офіс з розвитку ДПП за підтримки Фонду *Western NIS Enterprise Fund (WNISEF)*, заснованим урядом США через Агентство США з міжнародного розвитку (*USAID*). Офісом розроблено проекти ДПП на водному транспорті України, характеристику яких представлено у табл. 2.

Порівнюючи проекти ДПП, наведені у табл. 2, можна зробити висновок, що вони відносяться до морських торговельних портів, які поєднують переваги морського і внутрішнього водного транспорту і створюють передумови для реалізації інвестиційних проектів двох типів: «грінфілд» (зелене, або чисте поле) – будівництво заводу або фабрики з нульового циклу на вільному майданчику;

Характеристика проєктів ДПП на водному транспорті України

Параметр	Об'єкти концесії		
	Залізнично-паромний комплекс ДП МТП «Чорноморськ»»	ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»»	ДП «Херсонський МТП»
Розташування	Сухий лиман, 12 миль на Південний-Захід від Одеси, перетин міжнародних транспортних коридорів (МТК) між Європою та Азією, центр двох паромних ліній у Чорному морі, 3 причали	північна частина Дніпро-Бузького лиману, з виходом у Чорне море і р. Дніпро, за межами міста Миколаїв в аграрному регіоні України зі значним потенціалом експорту зерна, 7 причалів	гирло р. Дніпро, 28 км від Дніпро-Бузького лиману з виходом у Чорне море; 4 причали
Ключові переваги проєкту	унікальність; лідерство на нішевому ринку з перевалки вантажних автомобілів (71%), автотехніки (95%), залізничних вагонів – 100%; відсутність спеціалізації на перевалці окремих товарних груп; диверсифікація вантажопотоків; висока рентабельність; наявність резервів для збільшення вантажообігу, операційної ефективності та розвитку додаткових послуг	велика рентабельність; значна вільна територія з можливостями її розширення і реалізації інвестиційних проєктів типу грінфілд (англ. <i>Greenfield</i>) та браунфілд (англ. <i>Brownfield</i>), розвитку припортового виробництва; диверсифікація вантажопотоків, представлених 3 основними товарними групами: метали, будівельні матеріали, зерно.	висока рентабельність, значні перспективи росту вантажообігу, передусім через експорт зерна, можливість перетворення на мультимодальний вантажний хаб через доступ до порту з річки, залізниці та автомобільних доріг, резерви операційної оптимізації шляхом удосконалення логістичної системи і модернізації обладнання за умови здійснення певного обсягу капітальних інвестицій

Джерело: побудовано за даними [11]

«браунфілд» (коричневе поле) – модернізація вже існуючих готових приміщень, цехів, корпусів для збільшення обсягів виробництва або зміни його номенклатури.

У транспортному комплексі найбільше розповсюдження отримали договори концесії, які передбачають надання концесіодавцем концесіонеру права на створення, будівництво, управління об'єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг на умовах передачі концесіонеру переважної частини операційного ризику [12]. Розділ IX Закону України «Про концесії» визначає особливості концесії щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг, об'єктом якої є автомобільні дороги загального користування, а результатом – їх платна експлуатація. Проєкт може бути реалізований лише за умови наявності альтернативного безоплатного проїзду протягом усього терміну експлуатації платного об'єкту відповідно до Закону України «Про автомобільні дороги». Відповідно до статті 43 концесіодавець сплачує концесіонеру плату за експлуатаційну готовність автомобільної дороги після прийняття її в експлуатацію залежно від показників результативності (якості, надійності, доступності). Україна вже має напрацьований досвід концесійних проєктів у сфері автомобільних доріг (Львів-Краковець, Кільцева дорога навколо м. Києва тощо).

Не всі об'єкти транспортної інфраструктури можуть бути передані в концесію чи оренду, зокрема виключення становлять стратегічні об'єкти портової інфраструктури (крім причалів, пірсів, причальних споруд, залізничних та автомобільних під'їзних шляхів, ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій). У разі укладання концесійних договорів щодо зазначених об'єктів концесіодавцем виступає Адміністрація морських портів України. Земельні ділянки, на яких розташовані об'єкти портової інфраструктури, передаються в концесію відповідно до положень Земельного кодексу України.

Успішний розвиток ДПП передбачає наявність відповідного методичного забезпечення в частині планування, обґрунтування, аналізу, моніторингу, звітування тощо. Наказом Міністерства економіки України від 14.12.2021 № 1067 затверджено Методику аналізу ефек-

тивності здійснення ДПП [13]. Аналіз здійснюється за певними етапами.

Етап 1. Аналіз концептуальної записки здійснення ДПП його ініціаторами, за результатами якого приймається рішення про доцільність підготовки техніко-економічного обґрунтування з урахуванням таких критеріїв: відповідність стратегічним напрямкам розвитку країни; економічна доцільність; потенційно комерційна окупність; бюджетна здійсненність та цінова доступність; найбільша ефективність із усіх варіантів використання коштів.

Етап 2. Аналіз ефективності проєкту ДПП та його фінансової моделі на основі техніко-економічного обґрунтування. Об'єктами оцінки є його соціально-економічні та екологічні наслідки, фінансові аспекти; порівняння ефективності проєкту із залученням приватного партнера та без такого залучення; ризики реалізації тощо. Логічним завершенням цього етапу є формування висновку про доцільність реалізації проєкту.

У додатках до Методики аналізу ефективності здійснення ДПП [13] наводяться Рекомендації щодо: змісту концептуальної записки здійснення ДПП (Додаток 1), щодо змісту техніко-економічного обґрунтування здійснення ДПП (Додаток 2); щодо розробки фінансової моделі здійснення проєкту ДПП (Додаток 3). Фінансова модель розробляється на альтернативних засадах з використанням різних припущень та прогнозів відповідних фінансових параметрів, базуючись на фінансових даних, отриманих в рамках аналізу вигід та витрат (Додаток 4). Вибір найкращого варіанту відбувається на основі їх тестування за допомогою сценарного аналізу; аналізу чутливості з врахуванням потенціалу проєкту щодо залучення інвесторів і кредиторів. Розмір державної підтримки здійснення ДПП, у тому числі плата за експлуатаційну готовність визначається відповідно до Методичних рекомендацій, наведених у Додатку 5. Платежі можуть визначатися на основі: попиту, доступності, поєднання попиту і доступності, а також із додаванням одноразових платежів. Порівняльний аналіз ефективності проєкту із залученням приватного партнера (кількісний та якісний) та реалізації проєкту без такого залучення (публічні заку-

півлі, кредитне фінансування під державні гарантії тощо) проводиться відповідно до Методичних рекомендацій, розміщених у Додатку 6. Для остаточного прийняття рішення щодо реалізації проекту ДПП проводиться дослідження заінтересованості ринку та консультації з потенційними інвесторами відповідно до Додатку 7.

Постановою Кабінету Міністрів України від 01.07.2020 № 541 передбачено Порядок заміни приватного партнера (концесіонера) за договором, укладеним в рамках ДПП (концесійним договором) [14]. Заміна може здійснюватися: за ініціативою концесіодавця – у разі істотного порушення концесіонером, а також за зверненням кредитора – у разі звернення стягнення на майнові права концесіонера. При цьому право заміни одного концесіонера на іншого має бути передбачене договором та прямим договором.

Державні партнери (концесіодавці) мають подавати щорічний звіт про виконання договору, укладеного в рамках ДПП, у т. ч. концесійного договору, відповідно до Порядку, затвердженого Наказом Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства від 26.05.2020 № 986 [15]. Рекомендована форма щорічного звіту складається з п'яти розділів: загальна інформація; показники результативності відповідно до договору; фінансові зобов'язання приватного партнера / концесіонера за договором; державна підтримка за договором; аналіз ризиків, що покладені на державного партнера / концесіодавця відповідно до договору. Концесіодавці мають подати щорічний звіт до Міністерства економіки України в електронному вигляді до 15 березня року, що настає за звітним (у разі відсутності технічної можливості – в паперовому вигляді), або протягом 30 календарних днів з моменту припинення, розірвання договору ДПП, у т. ч. концесійного договору, за звітний період.

Таким чином, результати проведеного дослідження можна узагальнити у матриці SWOT-аналіз реалізації проектів ДПП на транспорті (табл. 3).

Сильні сторони розвитку проектів ДПП у транспортному комплексі України зводяться до вдалого географічного становища, розгалуженої інфраструктурної мережі, сформованого рівня інституціоналізації у формі нормативно-правового методичного забезпечення. Слабкі сторони - високий фізичний і моральний знос транспортної інфраструктури та рухомого складу, складні процедури формування і реалізації проектів ДПП. Загрозами є руйнування транспортного комплексу в результаті військових дій, тимчасова втрата контролю над його об'єктами на окупованих територіях, адміністративні бар'єри, корупційна складова, слабкий захист прав власності та відсутність гарантій для приватного інвестора. Значні можливості для розвитку ДПП пов'язано з перемогою України у війні, розв'язаної рф, і процесами просування нашої країни на шляху до євроінтеграції. З покращенням інвестиційного клімату слід очікувати збільшення кількості проектів за участю іноземних інвесторів у рамках післявоєнного відновлення національної економіки та її транспортного комплексу.

Висновки. Об'єктивними передумовами розвитку ДПП у транспортному комплексі України є його стратегічне значення для національної економіки, інтегрованість транспортної та інфраструктурної компонент, велика розгалуженість транспортної мережі, масштабні реалізованих інвестиційних проектів, значні обсяги бюджетного та корпоративного фінансування, необхідність тісної співпраці між державним та приватним партнером у частині тарифного регулювання, дотримання безпекових питань тощо.

Правові засади здійснення бюджетного фінансування з боку держави за проектами ДПП регламентує Бюджетний Кодекс України. Необхідність забезпечення прозо-

Таблиця 3

SWOT-аналіз реалізації проектів ДПП у транспортному комплексі України

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> – вдале географічне розташування на перетині МТК, великий транзитний потенціал; – розгалужена транспортна мережа залізниць, автомобільних доріг; – кваліфікований персонал транспорту; – наявність необхідного нормативно-правового забезпечення; – методичне забезпечення аналізу доцільності реалізації проектів і розподілу ризиків; – координація реалізації проектів Міністерством інфраструктури України; – досвід реалізації пілотних проектів. 	<ul style="list-style-type: none"> – воєнний стан, обумовлений війною рф проти України; – скорочення обсягу транзитних перевезень усіма видами транспорту; – висока зношеність транспортної інфраструктури та необхідність значних інвестицій на її модернізацію; – складна та бюрократична дозвільна система; – низька операційна та фінансова ефективність транспортної інфраструктури; – складна процедура відбору проектів, їх погодження і затвердження; – брак досвідчених спеціалістів у сфері реалізації проектів ДПП.
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> – значні перспективи економічного зростання у післявоєнний період; – отримання Україною статусу кандидата на вступ до ЄС; – лояльність суспільства до реалізації проектів ДПП; – значна кількість потенційних об'єктів для реалізації проектів ДПП; – зацікавленість іноземних інвесторів у фінансуванні транспортної інфраструктури; – істотний потенціал зростання об'єктів транспортної інфраструктури після її модернізації; – справедливе розподілення ризиків між державою та приватним партнером; – гарантування мінімального доходу приватному партнеру з боку держави. 	<ul style="list-style-type: none"> – руйнація об'єктів транспортної інфраструктури та рухомого складу через військові дії; – суттєве скорочення ВВП, доходів населення і обсягів перевезень; – збільшення собівартості перевезень в умовах інфляції; – зміцнення конкурентних позицій альтернативних торговельних шляхів з ЄС та Азією через війну в Україні; – значний ризик відмови приватного партнера від реалізації проекту; – слабкий захист прав власності та відсутність дієвих механізмів компенсації збитків; – корупція при залученні приватних партнерів; – відсутність середньострокового бюджетного планування, що збільшує ризики недофінансування проектів

Джерело: власна розробка

рості і контролю цільового використання бюджетних коштів обумовлює формування Реєстру довгострокових зобов'язань у рамках ДПП, а для фінансування проєктів у складі резервного фонду Державного бюджету України створено такі фонди: Державний фонд регіонального розвитку, Державний дорожній фонд, Державний фонд внутрішніх водних шляхів. Доцільно розглянути доцільність створення аналогічних фондів для залізничного і авіаційного транспорту.

Стратегічною ціллю ДПП як інструменту розвитку транспортного комплексу України є інституціоналізація форм інвестиційної діяльності (концесійні угоди, контракти життєвого циклу, створення спільних підприємств). Розроблено пропозиції з реалізації проєктів ДПП в окремих галузях транспортного комплексу. Показано, що найбільше розповсюдження у ньому отримали договори концесії, узагальнено досвід їх реалізації у сфері будівництва та експлуатації автомобільних доріг, об'єктом якої є автомобільні дороги загального користування, а також у портовій діяльності. Запропоновано поширити отриманий досвід на концесію аеропортів, залізничних вокзалів тощо.

Розвитку проєктів ДПП у транспортному комплексі України сприяє: організаційне забезпечення (створення

Проєктного офісу з розвитку ДПП при Міністерстві інфраструктури України), методичне забезпечення в частині планування, обґрунтування, аналізу, моніторингу, звітування тощо. Офіційно затверджена Методика аналізу ефективності здійснення ДПП визначає вимоги до підготовки концептуальної записки, оцінки техніко-економічного обґрунтування проєкту, його соціально-економічних та екологічних наслідків, фінансових аспектів; ризиків реалізації; формування висновку про доцільність реалізації проєкту. На державних партнерів (концесієдавців) покладено обов'язок подавати щорічний звіт про виконання договору.

Побудовано матрицю SWOT-аналізу реалізації проєктів ДПП у транспортному комплексі України, критична оцінка якої дозволила зробити висновки, що сильні сторони і можливості переважають слабкі сторони і загрози за умови завершення воєнного стану, покращення інвестиційного клімату, залучення коштів іноземних інвесторів, спрощення адміністративних бар'єрів, зменшення корупційних ризиків і посилення захисту прав власності.

Перспективами подальших досліджень є визначення впливу воєнного стану і військових дій на втрати транспортного комплексу України і можливостей його відновлення на засадах інноваційних стратегій.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. URL: <http://surl.li/elxwv> (дата звернення: 15.01.2023).
2. Чурилов В. В. Світовий досвід державного регулювання реалізації публічно-приватного партнерства в проєктах транспортної інфраструктури. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія : Державне управління*. 2021. Вип. 2. С. 148–153.
3. Ніжнік А. А. Ідентифікація та управління ризиками державно-приватного партнерства у дорожньо-транспортному комплексі. *Економіка та управління на транспорті*. 2018. Вип. 7. С. 50–56.
4. Виговський В. Г., Виговська О. А. Державно-приватне партнерство як інструмент фінансового забезпечення транспортної галузі. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2019. № 2. С. 136–142.
5. Дробот І. О., Барбір І. М. Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України. *Ефективність державного управління*. 2019. Вип. 4. С. 98–109.
6. Полякова О. М., Ліпська Т. І., Кучинська О. М. Державно-приватне партнерство як елемент механізму розвитку транспортної інфраструктури України. *Економічний вісник Національного гірничого університету*. 2020. № 2. С. 44–52.
7. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (дата звернення: 15.01.2023).
8. Про затвердження Порядку ведення Реєстру довгострокових зобов'язань у рамках державно-приватного партнерства: Постанова Кабінету Міністрів України від 04.11.2022 № 1241. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1241-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 16.01.2023).
9. Про внесення змін до Бюджетного кодексу України: Закон України від 15.02.2022 № 2043-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2043-IX#Text> (дата звернення: 16.01.2023).
10. Бюджетний кодекс України: Закон України від 08.07.2010 № 2456-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17/ed20150920#Text> (дата звернення: 17.01.2023).
11. PPP Management office SPILNO. URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/Spilno.html> (дата звернення: 17.01.2023).
12. Про концесію: Закон України від 03.10.2019 № 155-IX. URL: <http://surl.li/elxwv> (дата звернення: 18.01.2023).
13. Про затвердження Методики аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства: Наказ Міністерства економіки України від 14.12.2021 № 1067. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0109-22#Text> (дата звернення: 18.01.2023).
14. Про затвердження Порядку заміни приватного партнера (концесіонера) за договором, укладеним в рамках державно-приватного партнерства (концесійним договором): Постанова Кабінету Міністрів України від 01.07.2020 № 541. URL: <http://surl.li/enfy1> (дата звернення: 19.01.2023).
15. Про затвердження Порядку подання державними партнерами (концесієдавцями) щорічного звіту про виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, у тому числі концесійного договору: Наказ Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства від 26.05.2020 № 986. URL: <http://surl.li/enfy0> (дата звернення: 19.01.2023).

References:

1. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018). National transport strategy of Ukraine for the period until 2030. Available at: <http://surl.li/elxwv> (accessed 15 January 2023). (in Ukrainian).
2. Churylov V. V. (2021) Svitoviy dosvid derzhavnoho rehulivannia realizatsii publichno-pryvatnoho partnerstva v proektakh transportnoi infrastruktury [World experience of state regulation of implementation of public-private partnership in transport infrastructure projects]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu tsyvilnoho zakhystu Ukrainy. Seriya : Derzhavne upravlinnia*, vol. 2, pp. 148–153. (in Ukrainian)

3. Nizhnik A. A. (2018) Identyfikatsiia ta upravlinnia ryzykamy derzhavno-pryvatnoho partnerstva u dorozhno-transportnomu kompleksi [Identification and management of public-private partnership risks in the road and transport complex]. *Ekonomika ta upravlinnia na transporti*, vol. 7, pp. 50–56. (in Ukrainian)
4. Vyhovskyi V. H., Vyhovska O. A. (2019) Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak instrument finansovoho zabezpechennia transportnoi haluzi [Public-private partnership as a tool for financial support of the transport industry]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu. Ekonomichni nauky*, vol. 2, pp. 136–142. (in Ukrainian)
5. Drobot I. O., Barbir I. M. (2019) Mekhanizm derzhavno-pryvatnoho partnerstva u sferi transportnoi infrastruktury Ukrainy [The mechanism of public-private partnership in the field of transport infrastructure of Ukraine]. *Efektivnist derzhavnoho upravlinnia*, vol. 4, pp. 98–109. (in Ukrainian)
6. Poliakova O. M., Lipska T. I., Kuchynska O. M. (2020) Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak element mekhanizmu rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy [Public-private partnership as an element of the transport infrastructure development mechanism of Ukraine]. *Ekonomichnyi visnyk Natsionalnoho hirnychoho universytetu*, vol. 2, pp. 44–52. (in Ukrainian)
7. Verkhovna Rada of Ukraine (2010). Law of Ukraine «On Public-Private Partnership». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (accessed 15 January 2023). (in Ukrainian)
8. Cabinet of Ministers of Ukraine (2022). The procedure for maintaining the Register of long-term obligations within the framework of public-private partnership. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1241-2022-%D0%BF#Text> (accessed 16 January 2023). (in Ukrainian)
9. Verkhovna Rada of Ukraine (2022). Law of Ukraine «On Amendments to the Budget Code of Ukraine». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2043-IX#Text> (accessed 16 January 2023). (in Ukrainian)
10. Verkhovna Rada of Ukraine (2022). Budget Code of Ukraine. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17/ed20150920#Text> (accessed 17 January 2023). (in Ukrainian)
11. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2023). PPP Management office SPILNO. Available at: <https://mtu.gov.ua/timeline/Spilno.html> (accessed 17 January 2023). (in Ukrainian)
12. Verkhovna Rada of Ukraine (2019). Law of Ukraine «On Concession». Available at: <http://surl.li/elxwy> (accessed 18 January 2023). (in Ukrainian)
13. Ministry of Economy of Ukraine (2021). Methodology for analyzing the effectiveness of public-private partnership implementation. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0109-22#Text> (accessed 18 January 2023). (in Ukrainian)
14. Cabinet of Ministers of Ukraine (2020). The procedure for replacing a private partner (concessionaire) under a contract concluded within the framework of a public-private partnership (concession contract). Available at: <http://surl.li/enfyl> (accessed 19 January 2023). (in Ukrainian)
15. Ministry of Economic Development, Trade and Agriculture (2020). The procedure for submission by state partners (concessionaires) of the annual report on the implementation of the contract concluded within the framework of the public-private partnership, including the concession contract. Available at: <http://surl.li/enfyo> (accessed 19 January 2023). (in Ukrainian)

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A STRATEGIC TOOL FOR THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT COMPLEX OF UKRAINE

Summary. In this work there the objective prerequisites for the development of PPP in the transport complex of Ukraine are systematized, its strategic importance for the national economy, the integration of transport and infrastructure components, the extensiveness of the transport network, the scale of implemented investment projects, significant amounts of budget and corporate financing, the need for close cooperation between the state and private partners in part of tariff regulation, compliance with security issues, etc. The requirements for ensuring the transparency of the implementation of PPP projects, in particular by maintaining the Register of long-term obligations within the framework of the PPP, as well as for the financing of projects in the transport complex at the expense of special funds as part of the State Budget of Ukraine, have been determined, and the sources of their formation and use have been determined. The strategic goal of the PPP as a tool for the development of the transport complex of Ukraine based on the institutionalization of forms of investment activity in the form of concession agreements, life cycle contracts, and the creation of joint ventures is substantiated. Proposals for the implementation of PPP projects in certain sectors of the transport complex have been developed. It is shown that concession contracts were the most widespread in it, and the experience of their implementation in the field of highway construction and operation, as well as in port operations, is summarized. It is proposed to extend the experience gained to the concession of airports, railway stations and stations, individual sections of the railway track. The organizational and methodological support for the development of PPP projects in the transport complex has been assessed. Obligations of state partners with regard to annual reporting on the implementation of contracts are defined. A matrix of SWOT analysis of the implementation of PPP projects in the transport complex of Ukraine was built. It was concluded that the strengths and opportunities outweigh the weaknesses and threats provided that martial law ends, the investment climate improves, foreign investors attract funds, administrative barriers are simplified, corruption risks are reduced, and property rights are strengthened.

Key words: public-private partnership, strategic tool, development, transport complex, Ukraine.