

**РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА**

DOI: 10.25140/2410-9576-2020-2(21)-73-82

УДК [338.242:334]625

JEL Classification : R42, L52

**І. О. Хоменко**, д. е. н., професор,  
**Л. М. Волинець**, к. е. н., доцент,  
**Г. О. Лисенко**, бакалавр

**ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ЯК МЕХАНІЗМ РЕАЛІЗАЦІЇ  
НОВОЇ РЕГІОНАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ ДЛЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ  
ТА РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА**

**Анотація.** У даній статті розкрито основні поняття, принципи, значення діяльності державно-приватного партнерства (ДПП), його значимість, головні положення та вагомість для функціонування та розвитку дорожнього господарства в Україні. Також наведено основні переваги функціонування системи державно-приватного партнерства, проаналізовано законодавчу базу та головні принципи для ефективної діяльності. Окреслено приклади успішних світових проєктів державно-приватного партнерства у сфері дорожнього господарства, які є основою для визначення розміру плати за проїзд по автомобільним дорогам загального користування для транспортних засобів. Охарактеризовано договори, які були укладені адміністративними установами на засадах державно-приватного партнерства.

Досліджено основну діяльність державного дорожнього фонду, джерела його фінансування та розподілу коштів. Визначено основні боргові зобов'язання дорожнього господарства та подальший їхній вплив на розвиток державно-приватного партнерства в Україні. З'ясовано головні проблеми, причини неефективності державно-приватного партнерства в сфері дорожнього господарства та запропоновано ефективні шляхи розвитку, вирішення складних питань. Проведено аналіз основних факторів, які впливають на розвиток державно-приватного партнерства України та наведено шляхи усунення негативних чинників. Розглянуто принципи дії та суть перших шести пілотних транспортних проєктів України і подальше збільшення їхньої кількості, які були розроблені з урахуванням світових стандартів на основі вимог обох сторін. Розкрито вплив світової пандемії на трафіки різних країн світу. Наведено приклади компаній, які в час послаблення карантинних обмежень змогли відновити свою діяльність і підвищити економічний рейтинг. Запропоновано основні шляхи покращення функціонування дорожнього господарства України.

**Ключові слова:** державно-приватне партнерство; публічно-приватне партнерство; державний сектор; транспортна інфраструктура; фінансування.

**Актуальність теми дослідження.** Державно-приватне партнерство допомагає зменшити державні видатки на фінансування транспортної інфраструктури. Україна знаходиться на початковому етапі впровадження політики ДПП, тому важливо дослідити механізм та особливості, розглянути принципи дії, проаналізувати досвід провідних країн світу.

**Постановка проблеми.** На сьогоднішній день транспортна інфраструктура постійно зазнає змін та вдосконалюється. Модернізація, оновлення та реалізація транспортних проєктів потребують значних державних капіталовкладень, тому для зменшення видатків важливо запустити механізм ДПП.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Головні дослідження в сфері державно-приватного партнерства в транспортній сфері зробили такі вчені і фахівці як: М. В. Корінь, Н. М. Бондарь, Б. А. Волкова, Г. В. Обруч, О. А. Гавриленкова, В. В. Чулинова, В. Л. Диканя. Теоретичні та методологічні основи формування та використання фінансових ресурсів дорожньої галузі висвітлюються у працях А.В. Базиліук, О. В. Жулин, І. П. Садловської, В. П. Ільчука, Н. А. Боровик, Ю. С. Вдовенка, Ф. П. Гончаренка, В.І. Котелянця, О. Т. Ланового, А. М. Новикової, Є. Д. Прусенка, В. Ф. Скорченка та інших вчених.

**Виділення не досліджених частин загальної проблеми.** Реформування дорожньої галузі України не можливе без удосконалення механізму фінансування дорожнього господарства та адаптації його до ринкових умов господарювання. На сучасному етапі стан дорожньої мережі на 97% не відповідає потребам економіки та потребує капітального та поточного ремонту і відповідно залучення додаткових фінансових коштів до бюджету, а тому проблематика статті є актуальною і потребує подальших досліджень.

**Постановка завдання.** Обґрунтування теоретичних, методологічних і практичних підходів до визначення місця й ролі державно-приватного партнерства для розвитку дорожнього господарства, а також розробка сучасної концепції його механізму розвитку з урахуванням

---

**РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА**

---

світового досвіду в контексті нової регіональної політики. Аналіз законодавчої бази ДПП України, діяльності органів підтримки ДПП, дослідженні тенденції світових проєктів їх розвитку, виявленні причин неефективності дії ДПП в Україні та оцінка методів, які планує запровадити влада для покращення загальної ситуації.

**Виклад основного матеріалу.** Для підвищення конкурентоспроможності і стійкості національної економіки перед викликами сучасності, випереджального розвитку підприємств інфраструктури, створення сучасних виробництв і будівництва нових об'єктів соціального сектора застосовується механізм державно-приватного партнерства (ДПП) в протизагальної приватизації державного майна або повної її відсутності, для реалізації стратегічних проєктів, таких як, розвиток дорожнього господарства.

Економічно-правові відносини між суб'єктами ДПП в Україні регулюються згідно ЗУ «Про державно-приватне партнерство» укладається: концесійний договір, управління майном, договір про спільну діяльність, інші договори [1].

ДПП можна характеризувати як сукупність правових, договірних відносин, які виникають між державою та підприємством, в процесі яких об'єднуються фінансові ресурси обох сторін, чітко розподіляються права та обов'язки, ризики, відповідальність для реалізації проєктів на середньо і довгостроковій основі з збільшенням надходжень до бюджету [18-20].

В Україні державно-приватне партнерство, що в дослідженнях закордонних науковців трактується як «Public-Private Partnership», тобто публічно-приватне партнерство, в цілому розширює погляд на партнерство, дозволяє отримати переваги всім учасникам процесу [22]. Також, воно може мати назву муніципально-приватне партнерство. Для України цей механізм відкриває більш дешеве фінансування, тому що фінанси залучені через механізм державно-приватного партнерства мають дуже низький відсоток і великий термін окупності, що зменшує вірогідність взяття кредитів.

Головна проблема партнерства полягає у недовірі підприємців до органів влади, проте вона буде зменшуватись за рахунок збільшення кількості укладених угод. Якщо підприємець не впевнений в своїх можливостях, правовому кліматі, то він може звернутися до комісії Українського союзу промислових підприємств (УСПП), Агенції з питань підтримки ДПП, яка допоможе і роз'яснить всю ситуацію [21].

Також, в Україні діє Проектний офіс з розвитку державно-приватного партнерства при Міністерстві інфраструктури, який створений для розробки та реалізації проєктів з ДПП, внесення змін до законодавства. Якісна інфраструктура є запорукою стрімкого розвитку країни, галузей економіки. Проєкт було реалізовано за допомоги фонду Western NIS Enterprise Fund (WNISEF) США [17].

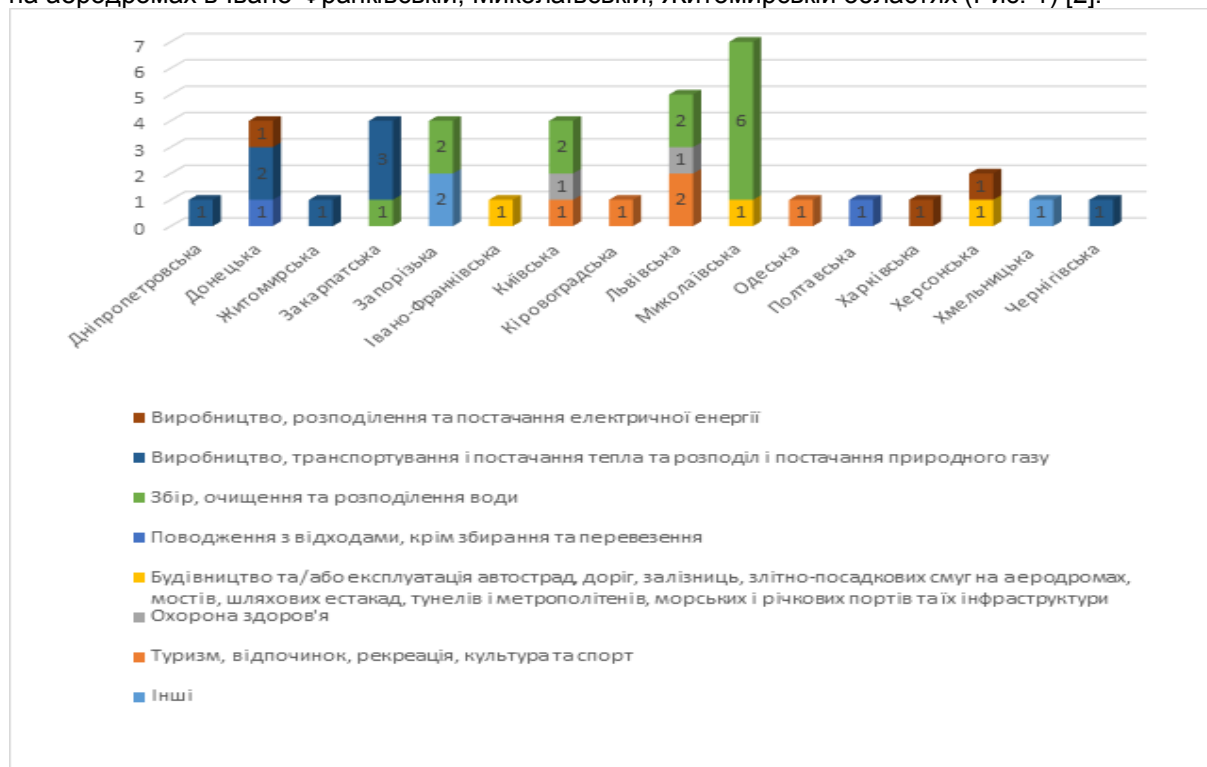
Одним із факторів який стримує розвиток ДПП в Україні є корумпованість системи, що відлякує іноземних інвесторів. Станом на 2020 рік рівень тіньової економіки на січень-березень 2020 року становить 31% від обсягу ВВП. Список підприємств, що працюють за тіньовими схемами, очолює ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» - 54% від ВДВ у ВЕД. Лідерство тіньової економіки за видами діяльності зайняв сектор транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності – 24% від ВДВ [2].

У 2019 році журнал «Forbes Україна» опублікував результати дослідження топ найбільш придатних країн для ведення бізнесу. Україна зайняла 77 місце з 161. А у 2020 році «Forbes Україна» опублікував результати рейтингу найкращих міст України для ведення бізнесу. Найвищу позицію зайняло м. Івано-Франківськ, потім Вінниця, Львів і Київ [3]. За результатами «Doing Business» за легкістю ведення бізнесу у 2020 році Україна зайняла 64 місце з 190 країн [4]. Benchmarking Infrastructure Development провів глобальне дослідження в сфері ДПП і державних інвестицій. Для аналізу використовувались такі показники: підготовка – Україна зайняла 68 місце серед країн світу, закупівлі – 51 місце, управління контрактами - 66, незадоволені пропозиції – 75 місце [5].

На 01.01.2021 було укладено на умовах ДПП 192 договори, що на 2,67% більше ніж у 2020 році. З них, низка проєктів з будівництва або експлуатації автострад, доріг, шляхових естакад,

**РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА**

тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури, злітно-посадкових смуг на аеродромах в Івано-Франківській, Миколаївській, Житомирській областях (Рис. 1) [2].



**Рис. 1. Договори, укладені на засадах ДПП на 01.01.2021**

*Джерело:* складено авторами на основі джерела [2]

У 2019 році сукупна вартість трансакцій ДПП на європейському ринку становила 9,8 млрд. євро, проте це на 31% у вартісному вираженні менше ніж у 2018 і на 24% у кількісному вираженні. Найбільш активними були Велика Британія у вартісному вираженні (3,3 млрд. євро у 2019 році і 427 млн. євро у 2018 році) і Франція у кількісному вираженні (8 проєктів у 2019 році і 15 проєктів у 2018 році). Транспорт був найбільшим сектором, як з точки зору вартості, так із точки зору кількості проєктів. У 2019 році вартість транспортних проєктів склала більше 6 мільярдів євро, а в 2018 році понад 7 мільярдів євро. У 2019 році закрилось десять проєктів, 2018 році – сім. Зокрема, досяг закриття великий транспортний проєкт Сполученого Королівства по побудові тунеля «Silvertown», який передбачає появу окремих автобусних смуг з нульовим рівнем викидів [6;15].

Топ п'ять країн, які займають світове лідерство у застосуванні ДПП: Велика Британія, Німеччина, Франція, Іспанія [16].

Статистичні данні за 2014 - 2019 р. (Табл. 1.) показують, що найдорожчий проєкт здійснився у сфері транспорту Італією у 2014 році і склав 300 млн. євро. Найдешевший проєкт у Греції (2015 р.) у сфері навколишнього середовища, 13 млн. євро. За кількістю і вартістю проєктів у ДПП перемає транспортний сектор, тридцять проєктів на загальну суму 6355 млн. євро. Потім охорона здоров'я - п'ять проєктів на суму 895 млн. євро. По чотири проєкти освіта вартістю 215 млн. євро. і навколишнє середовище 565 млн. євро. Два проєкти телекомунікації – 248 млн. євро., один житлово-комунальні послуги 61 млн. євро.

**РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА**

Таблиця 1

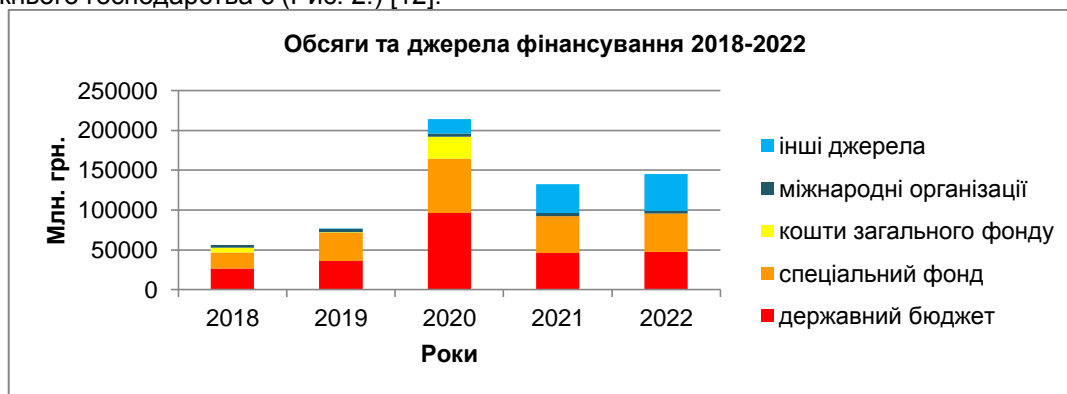
Найбільші угоди вкладені країнами світу за 2014 - 2019 р.

Рік	Країна	Назва проєкту ДПП	Сектор	Сума (млн. Євро)
2019	Австрія	Vienna Schools Campus PPP	Освіта	47
	Бельгія	Tram de Liège	Транспорт	193
	Німеччина	Netz Elbe Spree Rolling Stock	Транспорт	151
	Греція	New Heraklion International Airport (Kasteli)	Транспорт	180
	Ірландія	Irish Social Housing Programme (Bundle)	ЖК послуги	61
	Нідерланди	A9 Amsterdam 1	Транспорт	349
2018	Франція	Strasbourg West Bypass A355	Транспорт	229
	Німеччина	Autobahn A10 A24 Neuruppin - Pankow	Транспорт	258
	Ірландія	Grangegorman Campus	Освіта	110
	Йорданія	Red Sea Dead Sea Phase 1	Навколишнє середовище	30
	Нідерланди	Blankenburg Tunnel	Транспорт	328
	Нідерланди	Flood Defence	Навколишнє серед.	326
2017	Австрія	Campus Berresgasse	Освіта	22
	Франція	Nord Pas de Calais Broadband	Телекомунікації	185
	Німеччина	A7 Salzgitter - Goettingen	Транспорт	213
	Греція	Greek Regional Airports	Транспорт	280
	Італія	Triviso Hospital Refurbishment	Транспорт	68
	Туреччина	Bursa Integrated Health Campus	Охорона здоров'я	150
2016	Франція	Alsace Broadband	Телекомунікації	63
	Німеччина	A6 Wiesloch - Motorway	Транспорт	299
		A94 Motorway	Транспорт	158
	Ірландія	N25 New Ross Road Bypass	Транспорт	22
		Primary Care Bundle	Охорона здоров'я	70
	Нідерланди	A6 Almere Motorway	Транспорт	79
	Словаччина	D4/R7 Motorway	Транспорт	427
	Туреччина	Gaziantep Health Campus	Охорона здоров'я	120
Велика Британія	Priority Schools Building Programme	Транспорт	72	
2015	Фінляндія	Hamina - Vaalimaa E18 Motorway Section	Транспорт	102
	Франція	Calais Port	Транспорт	50
	Греція	Western Macedonia Waste	Навколишнє середовище	13
	Ірландія	M11 Gorey to Enniscorthy Motorway	Транспорт	109
	Нідерланди	Ijmuiden Sealock	Транспорт	163
	Велика Британія	Dumfries and Galloway Hospital	Охорона здоров'я	155
2014	Австрія	Zwetl Road Bypass	Транспорт	29
	Бельгія	A11 Brugge - Zeebrugge Motorway	Транспорт	260
	Німеччина	A7 Bordesholm - Hamburg Motorway	Транспорт	157
		University Hospital of Schleswig-Holstein	Охорона здоров'я	400
	Греція	Attica Schools (Bundles I and II)	Освіта	36
	Ірландія	N17 - N18 Motorway	Транспорт	143
	Італія	Milan Metro	Транспорт	300
		Milan Eastern Ring Road	Транспорт	700
	Нідерланди	A9 Gaasperdammerweg Motorway	Транспорт	201
	Велика Британія	Aberdeen Western Peripheral Route	Транспорт	340
		Intercity Express Programme II	Транспорт	283
		M8 Motorway	Транспорт	212
North Yorkshire and York Waste		Навколишнє серед.	196	

Джерело: складено авторами на основі джерела [7]

## РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

Держава самостійно здійснює фінансово-економічну підтримку дорожнього сектору без участі ДПП. Згідно з державною цільовою економічною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки джерелами фінансування дорожнього господарства є (Рис. 2.) [12].



**Рис. 2** Джерела фінансування дорожнього господарства

*Джерело:* складено авторами на основі джерела [12]

З (Рис. 2) бачимо, що найбільша сума фінансування дорожнього господарства припадає на 2020 рік, найменша на 2018 рік. Державний бюджет займає найбільшу частку джерел фінансування і становить 40%, кошти спеціального фонду становлять 35% від усіх джерел фінансування, інші джерела надходжень – 16%, кошти загального фонду – 6%, міжнародних фінансових організацій – 3%.

Державний дорожній фонд — цільовий фонд, який акумулює фінансові ресурси для реконструкції та будівництва, поточного, капітального ремонту, утримання в належному стані доріг [13].

Аналізуючи очікувані результати будівництва та реконструкції на 2018-2022 р. бачимо, що найбільшу частку має поточний, середній ремонт 43%, потім забезпечення гарантійного строку 28%, капітальний ремонт – 24%, нове будівництво – 3%, реконструкція – 2% автомобільних шляхів [13].

Деякі автомобільні дороги знаходяться в жахливому стані, тому для збільшення коштів фінансування і покращення стану потрібно запустити мережу платних доріг.

На 2020-2023 роки уряд України планує запустити шість пілотних проєктів (Табл. 2) [14].

Таблиця 2

### Основні характеристики проєктів

Ділянка дороги	Довжина, км	Категорія, км	Поточний ремонт, км	Капітальний ремонт, км	Середній трафік (на добу)	Початкові витрати, млн. \$	Реконструкція, км
Харків - Дніпро - Запоріжжя (М-29, М-04, М-18)	276	(1) 195 (2) 81	143	107	4 800	370	-
Бориспіль – Полтава (М-03)	292	(1) 292	137	-	10 700	180	-
Миколаїв - Херсон (М-14)	64	(1) 33 (2) 31	4	25	9 150	310	31
Київ – Житомир – Рівне (М-06)	308	(1) 308	247	39	14 400	370	-
Яготин – Ковель – Луцьк (М-07, М-19)	146	(1) 26 (2) 77 (3) 43	26	2	5 300	240	33
Дніпро – Кривий Ріг – Миколаїв (М-04, Н-11)	312	(1) 113 (2) 158 (3) 40	-	12	4 300	290	42

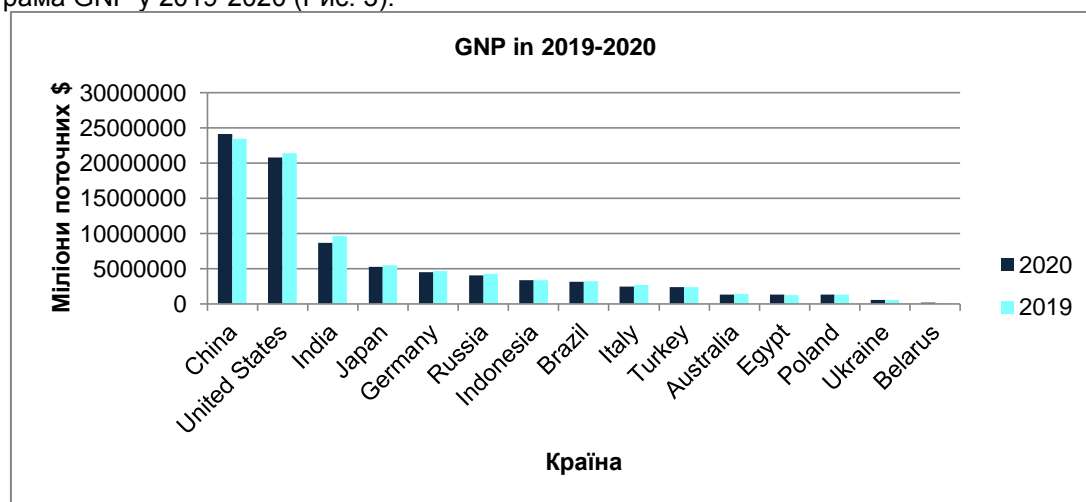
*Джерело:* складено авторами на основі джерела [14]

Держава планує поступово збільшувати кількість інвесторів, залучених коштів та проєктів. Реалізація буде проходити в три етапи з 2020 по 2030 рік. Загалом, при фінансуванні

## РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

транспортних шляхів державою, спостерігається перевитрата коштів 27%, затримка – 25%, а за рахунок системи ДПП перевитрати сягнуть 9%, затримка – 10%. Для формування програми ДПП, було проаналізовано успішні проєкти провідних країн світу, враховано інтереси зацікавлених сторін та виділено ключові етапи здійснення. При реалізації цих проєктів прогнозують збільшення фондів дорожнього фонду на 95% [14].

COVID-19 виник в грудні 2019 року в місті Ухань. Стрімке поширення по всьому світі і велика смертність змусила уряди країн приймати жорсткі обмеження, а саме: обмеження вільного відвідування громадських місць, парків, скверів, спортивних майданчиків, зменшення скупченості людей, тимчасове закриття кордонів, важливих транспортних, повітряних, залізничних сполучень, обмеження кількості пасажирів в громадському транспорті, переведення закладів освіти на дистанційну форму навчання, обов'язкове носіння масок і так далі. Всі ці обмеження посприяли закриттю більшості підприємств, через відсутність прибутків і неможливість сплати податків. Деякі країни зменшували податкові платежі, або скасовували на тимчасовій основі, але це не унеможливило закриття підприємств, як наслідок падіння економіки. Доказом може слугувати зменшення розміру ВВП у 2020 році порівняно з 2019 роком. Діаграма GNP у 2019-2020 (Рис. 3).



**Рис. 3 GNP in 2020**

*Джерело:* складено авторами на основі джерел [9-10]

Закриття кордонів в перші тижні COVID-19 спричинило припинення, зменшення руху транспортних засобів на 40-85%. Значна частина поїздок припинилася через дотримання громадянами карантинних заходів і так само скоротились дискреційні поїздки. Як наслідок, почали зменшуватись надходження до бюджету. Глобальний трафік і доходи впали по всьому світі на 40-80%, а в Італії, Іспанії та Франції за кілька тижнів він впав на 80-85% [11].

Національна економіка Китаю постраждала від спалаху хвороби. Платні дороги складають 3% від усіх доріг Китаю. Блокувальні заходи почались наприкінці січня, потім дорожній рух почав скорочуватись через сорокаденні місячні новорічні канікули. Уряд Китаю посилив карантинні заходи, починаючи з 17 лютого 2020 року, призупинив стягнення плати, щоб покращити економічну ситуацію [11].

Страшні наслідки COVID-19 відчула на собі і Австралія. Велика частка платних доріг знаходиться в великих містах: Сідней, Мельбурн, Брісбен. Transurban Group – головний оператор платних доріг Австралії, який зазнав великих збитків. З середини березня трафік впав на 35-55%, потім знизився до 40-60%. Але починаючи з середини травня, він почав відновлюватись, через пом'якшення карантинних заходів і обмеження кількості пасажирів в міському транспорті, тому що вони стали пересідати на особистий транспорт [11].

## РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

S&P Global Ratings очікує, що глобальним платним дорогам може знадобитися 12 місяців для відновлення, в деяких випадках і більше, і що значна кількість компаній вийде з кризи зі зменшеними операціями і рейтингами. Наприклад проєкт Північної Америки «407 International Inc» має резерв обслуговування боргу один рік, «ITR Concession Company LLC» - шість місяців, «Toll Road Investors Partnership II LP» - один рік. А деякі компанії мають уже позитивні результати своєї діяльності і великі резерви для відновлення (Табл. 3) [11].

Таблиця 3

### Результати дій компаній після початку пандемії

Країна	Платна дорога	Рейтинг до	Рейтинг після
Австралія	Transurban Finance Co. Pty Ltd.	BBB+/Negative/--	BBB+/Stable/--
Китай	Yuexiu Transport Infrastructure Ltd.	BBB-/Negative/--	BBB-/Stable/--
Франція	VINCI S.A.	A-/Stable/A-2	A-/Positive/A-2
Греція	Ellaktor S.A.	B-/Negative/B	B/Stable/B
Іспанія	Abertis Infraestructuras S.A.	BBB-/Negative/A-3	BBB-/Stable/A-3
Країна	Платна дорога -проєктне фінансування	Рейтинг до	Рейтинг після
Чилі	Sociedad Concesionaria Vespucio Norte Express S.A.: Senior Secured	BBB-/Watch Neg	BBB/Stable
Чилі	Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.: Senior Secured	A-/Watch Neg	A-/Stable
Франція	Verdun Participation 2 S.A.: S&P Underlying Rating	BBB-/Watch Neg	BBB-/Stable
Мехіко	Libramiento Plan del Rio: Subordinated	mxB+/Negative	mxB+/Stable
Мехіко	Organizacion de Proyectos de Infraestructura S.A.P.I. de C.V.: Subordinated	mxA/Watch Neg	mxAA-/Stable
Мехіко	Concesionaria Autopista Perote-Xalapa, S.A. de C.V.: Subordinated	mxBBB+/Negative	mxA+/Stable
Мехіко	Fideicomiso 1784 (Autopista Rio Verde y Libramiento La Piedad): Subordinated	mxA+/Negative	mxA+/Stable
Мехіко	Autovia de la Mancha, S.A.: S&P Underlying Rating	BB+/Stable	BBB-/Stable
Об'єднане Королівство	Autolink Concessionaires (M6) PLC: S&P Underlying Rating	A/Stable	A/Positive
Об'єднане Королівство	Road Management Consolidated PLC: Senior Secured	BBB/Stable	BBB/Positive
Об'єднане Королівство	CountyRoute (A130) PLC: Senior Secured	B/Negative	B+/Stable

*Джерело:* складено авторами на основі джерела [11]

**Висновки.** На сьогоднішній день, діяльність ДПП в Україні немає значних позитивних результатів, особливо, в сфері транспортного обслуговування. Хоча, в Україні діє ЗУ «Про державно-приватне партнерство», існує департамент інвестиційно-інноваційної політики та розвитку державно-приватного партнерства Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, також діє Агенція з питань підтримки державно-приватного партнерства, Комісія союзу промислових підприємств.

Фактори, які стримують розвиток ДПП: нестабільне економічно-правове середовище, світова криза, зміна влади та повна недовіра громадян до чиновників через корупцію, хабарництво, розкрадання майна, не готовність нації до приходу іноземних інвесторів та захоплення ними ринку, відсутність чіткого універсального підходу, повного розуміння концепції дії ДПП, висока вартість будівництва, COVID-19.

Для покращення загальної ситуації потрібно вдосконалити, зробити більш гнучкою та чіткою нормативно-правову базу на основі досвіду провідних країн, з можливістю усунення недоліків за допомогою уніфікованих контрактів та договорів. Також, не менш важливо вести переговори з зацікавленими сторонами, аналізувати пропозиції та вимоги і вносити зміни до законодавства.

Переваги державно-приватного партнерства: збільшення надходжень до бюджету та його прогнозованість; скорочення державних видатків; наявність додаткового джерела фінансування дорожнього сектору; довготривалий термін окупності при низькому відсотку вкладів; зменшення вірогідності взяття кредитів; підтримка українського бізнесу; збільшення кількості робочих місць;

**РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА**

висока якість транспортних шляхів та їх обслуговування; скорочення тривалості поїздки; для підприємців, довготривала можливість перебування на прибутковому ринку.

На ефективне функціонування, формування ДПП в дорожній галузі України можуть вплинути такі фактори: нестабільний соціально-політичний клімат країни, зокрема, ведення військово-окупаційних дій; запровадження обмежувальних заходів пересування громадян територією країни внаслідок COVID-19; недостатня обізнаність потенційних партнерів у спроможності розвитку бізнесу в Україні; залежність від постачання паливно-енергетичних ресурсів, нафтопродуктів; нестача висококваліфікованих працівників через зростання трудової міграції, як наслідок втрата трудових можливостей.

Головним завданням розвитку дорожньої галузі є визначення та розробка стратегії ефективного фінансування транспортної інфраструктури. Тому слід приділити особливу увагу стану дорожньої сфери, направити кошти на більш ефективний її розвиток. В сучасних умовах необхідно посилити роль державно-приватного партнерства для досягнення ефективного фінансування дорожньої галузі через залучення коштів інвесторів для будівництва нових автомобільних доріг та реконструкції існуючих. ДПП дозволяє впроваджувати у державний сектор досвід приватних компаній, залучати їх ресурси, використовувати їх систему управління ризиками і здешевити вартість фінансових ресурсів для реалізації інфраструктурних проєктів.

**Список використаної літератури:**

1. Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 1 липня 2010 року № 2404-VI (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2010, № 40, ст.524) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>.
2. Міністерство розвитку економіки, торівлі та сільського господарства України URL: <https://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA>.
3. Forbes.ua URL: <https://subscribe.forbes.ua>.
4. Doing Business URL: <https://www.doingbusiness.org/en/rankings>.
5. Benchmarking Infrastructure Development URL: [https://bpp.worldbank.org/?fbclid=IwAR1bumrLDy6oBxyB5FTI4OYYEOf78yiqxZRxmwxz3fgrBdXzY\\_GQb5UtgP4](https://bpp.worldbank.org/?fbclid=IwAR1bumrLDy6oBxyB5FTI4OYYEOf78yiqxZRxmwxz3fgrBdXzY_GQb5UtgP4).
6. Market Update Review of the European PPP Market in 2019. URL: [https://www.eib.org/attachments/epcc/epcc\\_market\\_update\\_2019\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epcc/epcc_market_update_2019_en.pdf).
7. European Investment Bank URL: <https://www.eib.org/en/publications/epcc-ppps-financed-by-the-european-investment-bank-since-1990-2019>.
8. Укравтодор URL: <https://ukravtodor.gov.ua>.
9. World Economic Outlook Database, October 2020 URL: "World Economic Outlook Database, October 2020"
10. "World Bank, International Comparison Program database: GDP, PPP (current international \$)" URL: [https://databank.worldbank.org/data/download/GDP\\_PPP.pdf](https://databank.worldbank.org/data/download/GDP_PPP.pdf).
11. Infrastructure: Global Toll Roads' Steep Climb Out Of COVID URL: <https://www.spglobal.com/ratings/en/research/articles/200619-infrastructure-global-toll-roads-steep-climb-out-of-covid-11531767>.
12. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-п#Text>
13. Державний дорожній фонд URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Державний\\_дорожній\\_фонд](https://uk.wikipedia.org/wiki/Державний_дорожній_фонд).
14. Road PPP program URL: <https://roadppp.in.ua>.
15. Estache, Antonio and Juan, Ellis and Trujillo-Castellano, Lourdes, Public-Private Partnerships in Transport (December 1, 2007). World Bank Policy Research Working Paper No. 4436, URL: [https://www.researchgate.net/publication/23550436\\_Public-Private\\_Partnerships\\_in\\_Transport](https://www.researchgate.net/publication/23550436_Public-Private_Partnerships_in_Transport).
16. Verhoest, K. How Do Governments Support the Development of Public Private Partnerships? Measuring and Comparing PPP Governmental Support in 20 European Countries. Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal. 2015. Volume 35, Issue 2. P. 118-139.
17. Міністерство інфраструктури URL: <https://mtu.gov.ua>.
18. Данилишин Б. Державно-приватне партнерство: стратегічна форма взаємодії влади і бізнесу. Збірник наукових праць економічного інституту Мінекономрозвитку України. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/derzhavno-privatne-partnerstvo-yak-forma-institutsyunalnoyi-vzaemodiyi-organiv-vladi-z-biznesom/viewer>.
19. Качала, Т. М. Розвиток державно-приватного партнерства в житлово-комунальному господарстві регіону: проблеми та перспективи. Збірник наукових праць Київського національного економічного університету імені В. Гетьмана. Київ: КНЕУ, 2010. Випуск 23. С. 218-223.
20. Фільченков, В. А. Свідectво про реєстрацію авторського права на науковий твір № 04205 від 06.03.2001. «Формування державно-приватного партнерства в соціальній сфері», 2008. С. 11.
21. Shkarlet, S. M., Khomenko, I. O., Kontseva, V. V. Actual problems of formation and funding of the state road funds. Науковий вісник Полісся. 2017. № 3 (11). Ч. 1. С.16-20.
22. Khomenko, I. O., Kontseva, V. V., Bezuglyi, A. O. Current state and features of financing of the road sector. Науковий вісник Полісся. 2017. № 4 (12). Ч.2. С. 201-205.



**РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА**

23. Хоменко, І. О., Гурнак, В. М., Волинець, Л. М. Пріоритетні напрямки підвищення фінансової стійкості підприємств транспортної інфраструктури України. Фінансові дослідження. 2018. № 1 (4). [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://fr.stu.cn.ua/tmp/pdf/110.pdf>.

УДК [338.242:334]625

JEL Classification : R42, L52

**I. O. Khomenko**, Doctor of Economics,  
Professor,

**L. M. Volynets**, Candidate of Economic Sciences,  
Associate Professor,

**H. O. Lysenko**, Bachelor

**FEATURES OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A MECHANISM FOR IMPLEMENTING  
A NEW REGIONAL POLICY FOR THE FUNCTIONING AND DEVELOPMENT  
OF THE ROAD SECTOR**

**Abstract.** This article reveals the basic concepts, principles, significance of public-private partnership (PPP), its significance, main provisions and importance for the functioning and development of the road sector in Ukraine. The main advantages of the functioning of the public-private partnership system are also given, the legal framework and the main principles for effective activity are analyzed. Examples of successful global public-private partnership projects in the field of road management, which are the basis for determining the amount of tolls on public roads for vehicles, are outlined. The agreements concluded by administrative institutions on the basis of public-private partnership are described.

The main activity of the state road fund, sources of its financing and distribution of funds are investigated. The main debt obligations of the road industry and their further impact on the development of public-private partnership in Ukraine have been identified. The main problems, the reasons for the inefficiency of public-private partnership in the field of road management are clarified and effective ways of development and solution of complex issues are suggested. The analysis of the main factors influencing the development of public-private partnership of Ukraine is carried out and the ways of elimination of negative factors are given. The principles of operation and essence of the first six pilot transport projects of Ukraine and further increase of their number, which were developed taking into account world standards on the basis of requirements of both parties, are considered. The impact of the global pandemic on the traffic of different countries is revealed. There are examples of companies that were able to resume their activities and increase the economic rating during the easing of quarantine restrictions. The main ways to improve the functioning of the road industry of Ukraine are proposed.

**Keywords:** public-private partnership; public sector; transport infrastructure; financing.

**References:**

1. Zakon Ukrainy «Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo» vid 1 lypnia 2010 roku № 2404-VI [Law of Ukraine "On public-private partnership" of July 1, 2010, № 2404-VI]. (2010). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*, 40. Art. 524. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#text> [in Ukrainian].
2. Sait Ministerstva rozvytku ekonomiky, torhivli ta silskoho hospodarstva Ukrainy [Site of Ministry of economic development, trade and Agriculture of Ukraine]. [www.me.gov.ua](http://www.me.gov.ua). Retrieved from <https://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA> [in Ukrainian].
3. Forbes. *subscribe.forbes.ua*. Retrieved from <https://subscribe.forbes.ua> [in Ukrainian].
4. Ease of Doing Business rankings. *doingbusiness.org*. Retrieved from <https://www.doingbusiness.org/en/rankings> [in English].
5. Benchmarking Infrastructure Development. *bpp.worldbank.org*. Retrieved from [https://bpp.worldbank.org/?fbclid=IwAR1bumrLDy6oBxyB5FTI4OYYEOf78yiqxZRxmwxz3fgrBdXzY\\_GQb5UtqP4](https://bpp.worldbank.org/?fbclid=IwAR1bumrLDy6oBxyB5FTI4OYYEOf78yiqxZRxmwxz3fgrBdXzY_GQb5UtqP4) [in English].
6. Market Update Review of the European PPP Market in 2019. (2020). *www.eib.org*. Retrieved from [https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_market\\_update\\_2019\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2019_en.pdf) [in English].
7. Public-private partnerships (PPPs) financed by the European Investment Bank from 1990 to 2019. (2020). *www.eib.org*. Retrieved from <https://www.eib.org/en/publications/epec-ppps-financed-by-the-european-investment-bank-since-1990-2019> [in English].
8. Ukravtodor [State Agency of Motor Roads of Ukraine]. [ukravtodor.gov.ua](http://ukravtodor.gov.ua). Retrieved from <https://ukravtodor.gov.ua> [in Ukrainian].
9. World Economic Outlook Database. (2020). *www.imf.org*. Retrieved from <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2020/October> [in English].
10. Gross domestic product 2019, PPP. (n.d.). *databank.worldbank.org*. Retrieved from [https://databank.worldbank.org/data/download/GDP\\_PPP.pdf](https://databank.worldbank.org/data/download/GDP_PPP.pdf) [in English].
11. Infrastructure: Global Toll Roads & Steep Climb Out of COVID. (2020). *www.spglobal.com*. Retrieved from <https://www.spglobal.com/ratings/en/research/articles/200619-infrastructure-global-toll-roads-steep-climb-out-of-covid-11531767> [in English].
12. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy "Pro zatverdzhennia Derzhavnoi tsilovoi ekonomichnoi prohramy rozvytku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia derzhavnoho znachennia na 2018-2022 roky" : vid 21 bereznia 2018 r., № 382 [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval of the State target economic program for the

## РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

development of public roads of state importance for 2018-2022" from March 21, 2018 № 382]. *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-n#Text> [in Ukrainian].

13. Derzhavnyi dorozhnii fond [State Road Fund]. *uk.wikipedia.org*. Retrieved from [https://uk.wikipedia.org/wiki/Державний\\_дорожній\\_фонд](https://uk.wikipedia.org/wiki/Державний_дорожній_фонд) [in Ukrainian].

14. Prohrama DPP avtodorih [Road PPP program]. *roadppp.in.ua*. Retrieved from <https://roadppp.in.ua> [in Ukrainian].

15. Estache, Antonio and Juan, Ellis and Trujillo-Castellano, Lourdes, Public-Private Partnerships in Transport. (2007). *World Bank Policy Research Working Paper*, 4436. Retrieved from [https://www.researchgate.net/publication/23550436\\_Public-Private\\_Partnerships\\_in\\_Transport](https://www.researchgate.net/publication/23550436_Public-Private_Partnerships_in_Transport) [in English].

16. Verhoest, K. (2015). How Do Governments Support the Development of Public Private Partnerships? Measuring and Comparing PPP Governmental Support in 20 European Countries. *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 35(2), 118-139 [in English].

17. Ministerstvo infrastruktury [Ministry of infrastructure]. *mtu.gov.ua*. Retrieved from <https://mtu.gov.ua> [in Ukrainian].

18. Danylyshyn, B. (2014). Derzhavno-privatne partnerstvo: stratehichna forma vzaiemodii vlady i biznesu [Public-Private Partnership: a strategic form of interaction between government and business]. *Zbirnyk naukovykh prats ekonomichnoho instytutu Minekonomrozvytku Ukrainy – Collection of scientific papers of the Economic Institute of the Ministry of economic development of Ukraine*, 1(152), 27-31. Retrieved from <https://cyberleninka.ru/article/n/derzhavno-privatne-partnerstvo-yak-forma-institutsyunalnoyi-vzaemodiyi-organiv-vlady-z-biznesom/viewer> [in Ukrainian].

19. Kachala, T. M. (2010). Rozvytok derzhavno-privatnoho partnerstva v zhytlovo-komunalnomu hospodarstvi rehonu: problemy ta perspektyvy [Development of Public-Private Partnership in housing and communal services of the region: problems and prospects]. *Zbirnyk naukovykh prats Kyivskoho natsionalnoho ekonomichnoho universytetu imeni V. Hetmana – Collection of scientific papers of the V. Hetman Kyiv National Economic University*, 23, 218-223 [in Ukrainian].

20. Filchenkov, V. A. (2008). Certificate of copyright registration for a scientific work No. 04205 dated 06.03.2001. "formation of Public-Private Partnership in the social sphere" [Svidotstvo pro reiestratsiiu avtorskoho prava na naukovyi tvir # 04205 vid 06.03.2001. «Formuvannya derzhavno-privatnoho partnerstva v sotsialnii sferi»]. [in Ukrainian].

21. Shkarlet, S. M., Khomenko, I. O., Kontseva, V. V. (2017). Actual problems of formation and funding of the state road funds. *Naukovyi visnyk Polissia – Scientific bulletin of Polissia*, 3(11)(1), 16-20 [in English].

22. Khomenko, I. O., Kontseva, V. V., Bezuglyi, A. O. (2017). Current state and features of financing of the road sector. *Naukovyi visnyk Polissia – Scientific bulletin of Polissia*, 4(12)(2), 201-205 [in English].

23. Khomenko, I. O., Gurnak, V. M., Volynets, L. M. (2018). Priorityetni napriamky pidvyshchennia finansovoi stiiokosti pidpriemstv transportnoi infrastruktury Ukrainy [Priority areas for increasing the financial stability of transport infrastructure enterprises of Ukraine]. *Finansovi doslidzhennia – Financial research*, 1(4). Retrieved from <http://fr.stu.cn.ua/tmppdf/110.pdf> [in Ukrainian].

Надійшла 19.11.2020

### Бібліографічний опис для цитування :

Хоменко І. О., Волинець Л. М., Лисенко Г. О. Особливості державно-приватного партнерства як механізм реалізації нової регіональної політики для функціонування та розвитку дорожнього господарства. *Науковий вісник Полісся*. -2020. № 2 (21). С. 73-82.

<b>Хоменко Інна Олександрівна</b>	доктор економічних наук, професор, професор кафедри теоретичної та прикладної економіки, Національний університет «Чернігівська політехніка»; orcid.org/0000-0002-0839-4636; ResearcherID:F-3881-2014; E-mail:innakhomenko28@gmail.com;
<b>Khomenko Inna Oleksandrivna</b>	Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Theoretical and Applied Economics, Chernihiv Polytechnic National University; orcid.org/0000-0002-0839-4636; ResearcherID:F-3881-2014; E-mail:innakhomenko28@gmail.com;
<b>Волинець Людмила Миколаївна</b>	кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри транспортного права та логістики, Національний транспортний університет; orcid.org/0000-0002-5064-2349; E-mail:Volinec_3@ukr.net;
<b>Volynets Lyudmila Nikolaevna</b>	Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Transport Law and Logistics, National Transport University; orcid.org/0000-0002-5064-2349; E-mail:Volinec_3@ukr.net;
<b>Лисенко Галина Олегівна</b>	бакалавр, Національний університет «Чернігівська політехніка» ; orcid.org/0000-0002-4614-016X; E-mail:glax@ukr.net;
<b>Lysenko Halyna Olehivna</b>	Bachelor, Chernihiv Polytechnic National University; orcid.org/0000-0002-4614-016X; E-mail:glax@ukr.net.