

СУЧАСНІ МОДЕЛІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ РОЗБУДОВИ ВІТЧИЗНЯНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Турченко І. В.

У статті проаналізовано ключові моделі державно-приватного партнерства (ДПП), розроблені на основі рекомендацій міжнародних міжурядових організацій, зокрема Європейської економічної комісії ООН, Світового банку та інших інституцій, які активно сприяють уніфікації підходів до реалізації сучасних моделей ДПП. Особливу увагу приділено класифікації моделей ДПП, що визначається міжнародними фінансовими організаціями, такими як Світовий банк, Азіатський банк розвитку та Між-американський банк розвитку, за трьома ключовими параметрами. Тип об'єкту: нові інфраструктурні проекти, реалізовані «з нуля» (greenfield projects), та проекти, що передбачають модернізацію й управління існуючими об'єктами (brownfield projects). Функції приватного суб'єкта: залежно від рівня відповідальності, що бере на себе приватний партнер, включаючи проектування, фінансування, будівництво, управління та обслуговування. Джерело фінансування: механізм оплати за контрактом приватному суб'єкту може передбачати залучення платежів від користувачів або фінансування з державного (місцевого) бюджету. Також у статті проаналізовано чинне законодавство України про ДПП, яке на сучасному етапі характеризується рамковістю, хоча й закладає загальні принципи співпраці між публічними суб'єктами та приватними партнерами. Встановлено, що обмеження вітчизняної нормативно-правової бази, зокрема щодо взаємодії між державними та приватними партнерами, стримують ефективне використання механізмів ДПП для залучення інвестицій, реалізації транспортних інфраструктурних проектів. Результати дослідження можуть бути використані для вдосконалення правових і організаційних механізмів ДПП в Україні, особливо у контексті розбудови та модернізації транспортної інфраструктури.

Ключові слова: державна політика, державно-приватне партнерство, типи ДПП, транспортна інфраструктура, зарубіжний досвід, господарське право.

Turchenko I. V. Modern models of public-private partnership in the development of domestic transport infrastructure

The article analyzes key models of public-private partnerships (PPP) developed based on the recommendations of international intergovernmental organizations, including the United Nations Economic Commission for Europe, the World Bank, and other institutions actively promoting the unification of approaches to implementing modern PPP models. Special attention is given to the classification of PPP models as defined by international financial organizations such as the World Bank, the Asian Development Bank, and the Inter-American Development Bank, based on three key parameters. Type of Asset: New infrastructure projects initiated «from scratch» (greenfield projects) and projects involving the modernization and management of existing assets (brownfield projects). Functions of the Private Partner: Depending on the level of responsibility assumed by the private partner, including design, financing, construction, management, and maintenance. Source of Financing: Contractual payment mechanisms for the private partner may involve user fees or financing from public (state or local) budgets. The article also reviews Ukraine's current PPP legislation, which is characterized as framework-based at this stage. Although it establishes general principles for cooperation between public entities and private partners, it reveals significant limitations. The study finds that shortcomings in the national regulatory framework, particularly regarding interaction between public and private partners, hinder the effective utilization of PPP mechanisms for attracting investments and implementing transportation infrastructure projects. The findings of this study may be used to improve the legal and organizational mechanisms of PPPs in Ukraine, especially in the context of the development and modernization of transport infrastructure.

Key words: public policy, public-private partnership, PPP types, transport infrastructure, international experience, economic law.

Постановка проблеми та її актуальність. Сучасність характеризується безпрецедентними викликами, зумовленими повномасштабною війною в Україні, зокрема, значними руйнаціями критичної транспортної інфраструктури. Враховуючи обраний нашою країною курс на гармонізацію вітчизняного законодавства із нормами Європейського Союзу в межах Угоди про асоціацію, дослідження найбільш ефективних моделей господарсько-правового забезпечення відновлення та модернізації вітчизняної транспортної інфраструктури набуває виняткового значення. Однією із таких моделей постає форма державно-приватного партнерства (далі – ДПП), здатна забезпечити комплексний підхід до реалізації масштабних проєктів із проектування, будівництва, фінансування, експлуатації та обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На різних етапах розвитку ДПП в Україні його проблематику досліджували такі науковці, як: Д. Амуц, А. Баженов, Н. Безбах, І. Біла, А. Білоус, В. Варнавський, Ф. Відтак, М. Гамурадов, Е. Деркач, І. Дробот, А. Жуковська, Е. Іллічова, А. Клименк, А. Козлов, В. Корольов, В. Круглов, Н. Куракова, С. Курбанов, І. Лук'яненко, М. Мар'янович, І. Макаров, Ю. Мех, К. Павлюк, С. Павлюк, О. Полякова, В. Пучков, Б. Сидиков, М. Солодаренко, О. Степанова, Т. Сугак, Л. Сушкова, І. Тараненко, Л. Тюличева, Ф. Узунов, В. Ясінський, О. Охінко тощо. Однак на сучасному етапі, враховуючи післявоєнні виклики, необхідність відновлення транспортної інфраструктури та інтеграції з європейським ринком, ця проблема набуває особливої актуальності. Сьогодні дослідження ДПП вимагає комплексного аналізу, орієнтованого на впровадження ефективних моделей співпраці, адаптованих до нових умов і стратегічних цілей розвитку України.

Метою статті є комплексне дослідження сучасних моделей державно-приватного партнерства (ДПП), що широко впроваджуються у країнах Європейського Союзу та світу, а також аналіз існуючих підходів, закріплених у вітчизняному законодавстві України для реалізації стратегічно важливих проєктів у сфері розбудови транспортної інфраструктури України.

Виклад основного матеріалу. Показово, що різні міжнародні та міжурядові організації, такі як Європейська економічна комісія ООН, Світовий банк та інші інституції, докладають значних зусиль для уніфікації сучасних моделей ДПП. Зокрема, у 2008 році Європейська економічна комісія ООН,

провівши ґрунтовний аналіз правового регулювання відносин у сфері ДПП у низці провідних країн світу, розробила Практичне керівництво з питань ефективного управління у сфері державно-приватного партнерства ООН [1]. Так, у цьому документі зазначається, що існує цілий ряд моделей ДПП, які по-різному розподіляють обов'язки та ризики між державними та приватними партнерами. Зокрема, визначено наступні типові моделі ДПП. Придбання – будівництво – експлуатація (Buy – Build – Operate, BBO). Ця модель визначає передачу державного майна приватній чи квазідержавній структурі на умовах договору, який передбачає модернізацію об'єкта та його експлуатацію протягом визначеного терміну. Контроль з боку держави здійснюється в рамках виконання умов договору. Будівництво – володіння – експлуатація (Build – Own – Operate, BOO). У межах цієї моделі приватний сектор фінансує, будує, володіє та експлуатує об'єкт або надає послугу на основі права постійного володіння чи довгострокової оренди. Державні обмеження встановлюються в початковому договорі та підтримуються регуляторними органами протягом усього періоду експлуатації. Будівництво – володіння – експлуатація – передача (Build – Own – Operate – Transfer, BOOT). За цією моделлю приватна структура отримує франшизу на фінансування, проектування, будівництво та експлуатацію об'єкта (з правом стягнення плати за користування) протягом визначеного терміну, після чого об'єкт передається у власність держави. Будівництво – експлуатація – передача (Build – Operate – Transfer, BOT). Тут приватний сектор здійснює проектування, фінансування та будівництво нового об'єкта за довгостроковим концесійним договором і експлуатує його протягом терміну дії договору. Після завершення концесії право власності передається державі, якщо це право ще не перейшло через завершення будівництва. Ця модель фактично охоплює BOOT та BLOT, відмінність полягає у формі власності на об'єкт. Будівництво – оренда – експлуатація – передача (Build – Lease – Operate – Transfer, BLOT). За цією моделлю приватна компанія отримує франшизу на фінансування, проектування, будівництво та експлуатацію орендованого об'єкта (з правом стягнення плати зі споживачів послуг) на термін оренди, сплачуючи рентну плату. Після завершення оренди об'єкт передається державному власнику. Проєктування – будівництво – фінансування – експлуатація (Design-Build-Finance-Operate, DBFO). Умови цієї моделі надають приватному сектору право здійснювати проектування,

фінансування, будівництво та експлуатацію нового об'єкта протягом терміну довгострокової оренди. Після завершення договору об'єкт передається у власність державного сектору. Участь у фінансуванні (Finance Only): приватна структура (зазвичай фінансова компанія) фінансує реалізацію проєкту безпосередньо або за допомогою механізмів, таких як довгострокова оренда чи випуск цінних паперів (облігацій). Контракт на експлуатацію та обслуговування (O&M – Operation & Maintenance Contract): приватний партнер здійснює експлуатацію та обслуговування державного об'єкта протягом визначеного строку. Право власності на об'єкт залишається за державним суб'єктом. У деяких країнах такі моделі не вважаються формами ДПП і класифікуються як «сервісні контракти». Проєктування – будівництво (Design – Build, DB): приватний сектор здійснює проєктування та будівництво інфраструктурного об'єкта на замовлення державного сектору. Договір зазвичай укладається за фіксованою ціною, що перекладає ризик перевищення вартості на приватного партнера. У деяких юрисдикціях ця модель розглядається як державне замовлення, а не форма ДПП. Право на експлуатацію (Operation License): приватний оператор отримує право (ліцензію) на експлуатацію державного об'єкта чи надання громадської послуги протягом визначеного строку. Ця модель часто використовується в ІТ-проєктах, де приватний партнер отримує у користування ІТ-інфраструктуру державного суб'єкта. Моделі державно-приватного партнерства охоплюють широкий спектр відносин, що варіюються від прямого надання послуг державою до повної приватизації. Вони класифікуються залежно від рівня залучення державного і приватного секторів, а також ступеня розподілу ризиків між сторонами. [1, р. 2-3]. Практичне керівництво ООН підкреслює, що у світі відсутній єдиний підхід до єдиного уніфікованого визначення публічно-приватного партнерства та можливих форм його реалізації.

На рівні законодавства ЄС теж здійснено класифікацію форм ДПП. Так, у Зеленій книзі щодо державно-приватних партнерств та законодавства співтовариства у сфері державних контрактів та концесій (далі – Зелена книга ЄС) у параграфі 1 пункту 1.1 зазначається, що поняття «державно-приватне партнерство» в межах Європейського Союзу не має чіткого визначення. Загалом ДПП охоплює різноманітні форми співпраці між державними органами влади та бізнесом, які мають на меті забезпечити фінансування, будівництво, реконструкцію, управління або утримання

інфраструктури чи надання послуг [2]. Аналіз «Зеленої книги» дозволяє чітко розрізнити два ключові типи державно-приватного партнерства, які базуються на різних формах співпраці між публічним і приватним секторами. Перший тип – ДПП суто контрактного характеру. У цьому випадку партнерство між державним і приватним секторами ґрунтується виключно на договірних зв'язках. Приватний партнер може виконувати завдання різного масштабу, включаючи проєктування, фінансування, будівництво, реконструкцію або експлуатацію об'єктів чи послуг. Ця модель включає: концесійну модель, яка характеризується прямим зв'язком між приватним партнером і кінцевими споживачами. Приватний партнер надає послуги громадськості замість державного партнера, але під його контролем. Особливістю цієї моделі є спосіб винагороди, що здебільшого складається із плати користувачів за послуги, іноді доповненої субсидіями від державних органів. PFI (Private Finance Initiative). У цій моделі приватний партнер виконує і управляє інфраструктурними об'єктами (школи, лікарні, транспортні об'єкти) для державного партнера. Його винагорода складається з регулярних платежів, що надходять від державного партнера. Ці платежі можуть бути фіксованими або змінними залежно від доступності об'єкта, рівня його використання чи інших умов. Другий тип – ДПП інституційного характеру. Це форма співпраці, у якій державний і приватний сектори взаємодіють у межах окремої юридичної або організаційної структури. Такий підхід дозволяє створити спільну установу, в якій обидві сторони інвестують обмежені ресурси (фінанси, обладнання, інформацію, персонал) задля досягнення певних спільних цілей. Цей тип партнерства використовується для довгострокової співпраці та передбачає активну участь обох сторін у прийнятті рішень. Ці два типи ДПП відображають різноманітність практик у державах-членах ЄС. Суто контрактні ДПП ґрунтуються на договірних відносинах і зосереджуються на виконанні чітко визначених завдань. Натомість інституційні ДПП передбачають створення окремих структур для досягнення спільних цілей, що робить їх більш гнучкими, але водночас складнішими з точки зору управління [2, р.8-9]. При цьому, у розумінні «Зеленої книги» поняття «концесія» визначається як договір того ж типу, що і публічний договір, за винятком того, що винагорода за виконані роботи або надані послуги складається або виключно з права на експлуатацію об'єкта чи послуги, або з цього права разом з оплатою [2, р.6].

Міжнародні фінансові інституції, такі як Світовий банк, Азіатський банк розвитку та Міжамериканський банк розвитку, зробили вагомий внесок у систематизацію знань і світових практик у сфері ДПП. Протягом останніх років ними було підготовлено та опубліковано три версії Довідкового посібника з державно-приватного партнерства, які стали важливими джерелами інформації для держав, приватного сектору та наукових дослідників. У 2012 році було опубліковане *The Public-Private Partnerships (PPP) Reference Guide 1.0*. Це перше видання зосередилося на базових аспектах ДПП, включаючи ключові принципи, структури та механізми партнерства. У 2014 році з'явилося друге видання *The Public-Private Partnerships (PPP) Reference Guide 2.0*. Це видання стало значно глибшим і ширшим за попереднє. Воно включало нові розділи, присвячені процедурам розробки, реалізації та управління проєктами ДПП. Також було додано аналіз реальних кейсів успішних партнерських ініціатив, що дозволило користувачам краще зрозуміти специфіку реалізації таких проєктів у різних країнах. У 2017 році побачило світ третє видання – *The Public-Private Partnerships (PPP) Reference Guide 3.0* (далі – посібник з ДПП 3.0). Це найсучасніший і найбільш деталізований посібник, який враховує глобальні виклики та нові реалії.

Посібник з ДПП 3.0 визначає державно-приватне партнерство як довгостроковий контракт між приватною стороною та публічним (державним) суб'єктом на надання державного активу або послуги, в якому приватна сторона несе значні ризики та управлінську відповідальність, а винагорода пов'язана з результатами діяльності. При цьому термін «інфраструктура» використовується для охоплення різноманітних секторів і послуг, у яких застосовуються державно-приватні партнерства (ДПП). У цьому контексті «інфраструктура» включає економічну та соціальну інфраструктуру, тобто «основні фізичні та організаційні структури», необхідні для забезпечення економічної, соціальної та державної діяльності (відповідно до визначення в Оксфордському словнику англійської мови) [3]. У Посібнику з ДПП 3.0 державне приватне партнерство класифікуються за трьома основними параметрами. Тип об'єкту: нові проєкти «з нуля» (так звані *greenfield projects*) або модернізація і управління існуючими об'єктами (*brownfield projects*). Функції приватної сторони: в залежності від відповідальності, яку бере на себе приватний партнер. Спосіб фінансування: Як приватна сторона отримує винагороду [3, р.6].

Центральною характеристикою контракту ДПП є те, що він об'єднує кілька послідовних етапів або функцій проєкту. Проте функції, за які відповідає приватний партнер, можуть значно відрізнятися залежно від типу активу та послуги. Типові функції включають:

– Проєктування (*Design*), також називається інженерними роботами: передбачає розробку проєкту від початкової концепції та вимог до результатів до технічних специфікацій, готових для будівництва.

– Будівництво або реконструкція (*Build/Rehabilitate*): У випадку проєктів з новою інфраструктурою ДПП зазвичай вимагає, щоб приватний партнер забезпечив будівництво об'єкта та встановлення всього необхідного обладнання. У випадках, коли ДПП включає вже існуючі об'єкти, приватний партнер може бути відповідальним за реконструкцію або розширення об'єкта.

– Фінансування (*Finance*): Якщо ДПП передбачає будівництво або реконструкцію, приватний партнер зазвичай зобов'язується фінансувати повністю або частково необхідні капітальні витрати.

– Обслуговування (*Maintain*): У контрактах ДПП приватному партнеру надається відповідальність за утримання інфраструктурного об'єкта на певному рівні якості протягом усього строку дії контракту. Це є фундаментальною особливістю контрактів ДПП.

– Експлуатація (*Operate*): Обов'язки з експлуатації, які бере на себе приватний партнер, можуть значно варіюватися залежно від природи об'єкта та пов'язаної з ним послуги. Наприклад, приватний партнер може бути відповідальним за:

– Технічну експлуатацію об'єкта та надання послуг у великих обсягах державному замовнику (наприклад, станція очищення води).

– Технічну експлуатацію об'єкта та надання послуг безпосередньо кінцевим користувачам (наприклад, система розподілу води за контрактом ДПП) [3, р.6].

Контракти ДПП часто інтегрують кілька етапів проєкту (проєктування, будівництво, обслуговування, експлуатацію), що сприяє підвищенню ефективності надання публічних послуг. Визначення тривалості контракту має враховувати потреби користувачів, здатність приватної сторони взяти на себе відповідальність за послуги, а також можливості державної сторони підтримувати зобов'язання протягом усього терміну контракту.

Більшість проєктів ДПП передбачають значний строк дії контракту – від 20 до 30 років; деякі

контракти мають коротші строки, а окремі можуть укладатись на понад 30 років. Тривалість контракту завжди повинна бути достатньою, щоб приватна сторона мала стимул враховувати витрати на надання послуг ще на етапі проєктування. Це включає також витрати на обслуговування, щоб досягти оптимального балансу між початковими інвестиціями та майбутніми витратами на утримання та експлуатацію. Підхід «повного життєвого циклу», який враховує витрати та вигоди протягом усього періоду функціонування проєкту, максимізує ефективність надання послуг. Цей підхід є основою для обґрунтування використання ДПП у сфері надання публічних послуг [3, р. 6].

При цьому, посібник з ДПП 3.0 акцентує увагу на формах договірних зв'язків, які, попри наявність характерних рис державно-приватного партнерства (взаємодія держави та приватного сектора, довгостроковий характер, орієнтація на ефективність тощо), відносяться до нього. Серед них:

Контракти на управління (Management contracts). Контракти на управління не мають довгострокового характеру, значних приватних капіталовкладень або високого рівня відповідальності за довгострокові результати, які властиві ДПП. Проте вони зазвичай включають подібні показники ефективності та вимоги, як і в ДПП. Стимули до продуктивності створюються переважно через схеми оплати та штрафів. Такі контракти мають значення, коли приватний сектор не готовий інвестувати, або уряд не бажає брати на себе довгострокові зобов'язання.

Контракти типу оренда з експлуатацією (Affermage contracts). У цих контрактах уряд делегує управління публічною послугою приватній компанії в обмін на певну плату. Наприклад, у сфері водопостачання оплата оператору може бути фіксованою сумою за кубометр проданої води, що може коригуватися залежно від інфляції або ефективності роботи оператора. Такі контракти не передбачають інвестицій у інфраструктуру з боку приватного оператора. Вони застосовуються, коли зацікавленість приватного сектора в інвестиціях низька, або уряд сам готовий інвестувати та не бажає передавати значну частину відповідальності за управління приватній стороні.

Контракти на проєктування-будівництво (Design-build or turnkey contracts). Ці контракти включають специфікації, орієнтовані на результати, але є короткостроковими та не включають обслуговування або експлуатацію. Тому вони не створюють довгострокових стимулів до продуктивності, як у випадку з ДПП. Для складних

інфраструктур такі контракти можуть призводити до оптимізації витрат на шкоду якості, що вимагає додаткових витрат на технічне обслуговування та експлуатацію. Вони зазвичай використовуються для простих проєктів або там, де продуктивність очікувано залишається стабільною за належного обслуговування.

Фінансові лізингові контракти (Financial lease contracts). Ці довгострокові контракти передбачають надання об'єктів публічної власності, але передають значно менше ризиків приватній стороні, ніж ДПП. У таких контрактах уряд несе більшу частку ризику, ніж зазвичай у ДПП. Вони не передбачають значної відповідальності за управління чи продуктивність для приватної сторони, а отже, не сприяють істотному покращенню продуктивності послуг чи економії коштів [3, р. 10-11].

Слід зазначити, що у сучасній зарубіжній правовій доктрині розглядається значно ширший перелік моделей ДПП, ніж представлено у нормативних і рекомендаційних документах міжнародних організацій. При цьому окремі форми співпраці демонструють суттєвий рівень взаємопроникнення за критеріями правової форми або функціонального змісту. Така багатоманітність відображає не лише відмінності у правових традиціях та економічних моделях різних країн, але й характеризує унікальні особливості регуляторної політики, інституційного середовища та структурної організації приватного сектора в конкретних юрисдикціях. Еволюційна динаміка концепції ДПП засвідчує її здатність до адаптації під впливом трансформаційних викликів сучасного суспільства, зокрема у контексті задоволення потреб у розбудові транспортної інфраструктури та забезпеченні публічних послуг. З позиції доктринального аналізу важливо наголосити, що межі між окремими категоріями ДПП у сфері розбудови вітчизняної транспортної інфраструктури залишаються досить умовними, а їхня класифікація в значній мірі базується на прагматичних підходах, орієнтованих на оптимізацію економічного зростання та стимулювання інвестиційної активності приватного капіталу.

На рівні чинного законодавства України питання правового регулювання відносин у сфері ДПП визначено у Законі України «Про державно-приватне партнерство». Так, відповідно до пункту 1 статті 1 цього закону державно-приватне партнерство визначено як співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі

Типологія контрактів для інфраструктури (адаптовано з PPP Reference Guide 3.0, 2017,
International Bank for Reconstruction and Development, p. 7-8)

Тип контракту	Загальний огляд	Тип об'єкта	Передані функції	Джерело оплати
<i>Проектування-Будівництво-Фінансування-Експлуатація-Обслуговування</i> (Design-Build-Finance-Operate-Maintain, DBFOM)/ <i>Проектування-Будівництво-Фінансування-Експлуатація</i> (Design-Build-Finance-Operate, DBFO)/ <i>Проектування-Будівництво-Управління-Фінансування</i> (Design-Construct-Manage-Finance, DCMF)	У межах цієї номенклатури типи контрактів державно-приватного партнерства (ДПП) класифікуються за функціями, які передаються приватному сектору. Функція обслуговування може не зазначатися в описі (наприклад, замість DBFOM контракт, що передбачає передачу всіх цих функцій, може бути описаний як DBFO, при цьому відповідальність за обслуговування мається на увазі як частина операцій). Альтернативний опис у схожому форматі – Design-Construct-Manage-Finance (DCMF), що є еквівалентом контракту DBFOM. Після закінчення строку дії контракту він передає об'єкт публічному суб'єкту.	Нова інфраструктура	Відповідно до назви включає: проектування, будівництво, фінансування, експлуатацію, управління, обслуговування	Користувач платить або уряд платить
<i>Будівництво-Експлуатація-Передача</i> (Build-Operate-Transfer, BOT)/ <i>Будівництво-Володіння-Експлуатація-Передача</i> (Build-Own-Operate-Transfer, BOOT)/ <i>Будівництво-Передача-Експлуатація</i> (Build-Transfer-Operate, BTO)	Цей підхід до опису ДПП для нових проєктів враховує юридичне право володіння та контроль над проєктними активами. У межах контракту Будівництво-Експлуатація-Передача приватна компанія володіє активами проєкту до їх передачі наприкінці строку дії контракту. Будівництво-Власність-Експлуатація-Передача. Приватний партнер за рахунок власних або залучених коштів будує об'єкт, володіє ним і здійснює експлуатацію з метою надання публічної послуги. При цьому держава контролює як виконання контракту, так і надання послуг. Після закінчення строку дії контракту об'єкт передається публічному суб'єкту. Будівництво-Передача-Експлуатація право володіння на об'єкти передається одразу після завершення будівництва.	Нова інфраструктура	Зазвичай це проектування, будівництво, фінансування, обслуговування та частково або повністю експлуатація. За деякими визначеннями, контракти Будівництво-Експлуатація-Передача або Будівництво-Передача-Експлуатація можуть не включати приватне фінансування, тоді як Будівництво-Володіння-Експлуатація-Передача завжди передбачає участь приватного фінансування.	Користувач платить або уряд платить
<i>Реконструкція-Експлуатація-Передача</i> (Rehabilitate-Operate-Transfer, ROT)	У будь-якій із зазначених вище номенклатур, функція реконструкції може замінювати функцію будівництва, якщо приватна сторона несе відповідальність за реконструкцію, модернізацію або розширення існуючих об'єктів.	Існуюча інфраструктура	Все, що вище, але без будівництва	Користувач платить або уряд платить
<i>Концесія</i> (Concession)	Термін «концесія» використовується для позначення різноманітних типів контрактів (Delmon 2010, Box 1 on page 9). У деяких юрисдикціях концесія може означати конкретний тип контракту, тоді як в інших вона має ширше застосування. У контексті державно-приватного партнерства (ДПП) концесія здебільшого використовується для опису моделі «користувач платить». З іншого боку, термін «концесія» іноді використовується як загальний термін для позначення широкого спектра типів ДПП (наприклад, Чілі).	Нова або існуюча інфраструктура	Проектування, будівництво/реконструкція, обслуговування, експлуатація, надання послуг користувачам	Зазвичай «користувач платить». У деяких випадках приватна сторона може платити уряд або отримувати субсидію

Тип контракту	Загальний огляд	Тип об'єкта	Передані функції	Джерело оплати
<i>Ініціатива приватного фінансування (Private Finance Initiative, PFI)</i>	Сполучене Королівство було однією з перших країн, які впровадили концепцію державно-приватного партнерства (ДПП) під назвою Ініціатива приватного фінансування. Цей термін зазвичай використовується для опису ДПП як способу фінансування, будівництва та управління новою інфраструктурою.	Нова інфраструктура	Проектування, будівництво, фінансування, обслуговування – може включати деякі операції, але зазвичай не передбачає надання послуг безпосередньо користувачам.	Уряд платить
<i>Експлуатація та обслуговування (Operations and Maintenance, O&M)</i>	Контракти на експлуатацію та обслуговування для існуючих об'єктів можуть підпадати під визначення державно-приватного партнерства (ДПП), якщо вони базуються на результативності, є довгостроковими та включають значні приватні інвестиції (іноді такі контракти також називають контрактами на обслуговування, заснованими на результативності).	Існуюча інфраструктура	Обслуговування та експлуатація	Уряд платить
<i>Оренда з експлуатацією (Affermage)</i>	Подібний до концесії, але зазвичай уряд залишається відповідальним за капітальні витрати. У пояснювальних записках Світового банку щодо регулювання водопостачання (Groom та ін., 2006, р. 36-42) описані як орендні контракти, так і концесії. Такі контракти можуть входити або не входити до визначення державно-приватного партнерства (ДПП), залежно від тривалості контракту.	Існуюча інфраструктура	Обслуговування, експлуатація, надання послуг користувачам	Користувач платить, частина зборів передається уряду для покриття капітальних витрат
<i>Контракт на управління (Management Contract)</i>	Держава зберігає право володіння об'єктами, капітальні витрати залишаються відповідальністю державного сектора. При цьому приватний сектор виконує функції експлуатації та обслуговування. Тривалість таких контрактів зазвичай становить 3-5 років.	Існуюча інфраструктура	Управління, обслуговування, експлуатація	Оплата управлінських послуг
<i>Франшиза (Franchise)</i>	Термін «франшиза» іноді використовується для опису контрактів, подібної до концесії, оренди або контракту типу оренди з експлуатацією, у якому держава зберігає право володіння активами, але передає приватному сектору функції експлуатації та обслуговування. Як зазначає Йескомб (Yescombe, 2007), такі угоди можуть мати різні форми залежно від конкретних юридичних і фінансових умов.	Нова або існуюча інфраструктура	Може включати проектування, будівництво, фінансування, обслуговування або бути обмеженим лише до експлуатації активу	Користувач платить або уряд платить

відповідних державних органів, що згідно із Законом України «Про управління об'єктами державної власності» здійснюють управління об'єктами державної власності, органів місцевого самоврядування, Національною академією наук України, національних галузевих академій наук (державних партнерів) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, установ, організацій (приватних партнерів), що здійснюється

на основі договору в порядку, встановленому цим Законом та іншими законодавчими актами, та відповідає ознакам державно-приватного партнерства, визначеним цим Законом [4]. У пункті 3 статті 1 Закону України «Про державно-приватне партнерство» визначено ознаки ДПП. Так, до них відносяться: створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт та технічне переоснащення)

об'єкта державно-приватного партнерства та/або управління (користування, експлуатація, технічне обслуговування) таким об'єктом; довготривалість відносин (від 5 до 50 років); передача приватному партнеру частини ризиків у процесі здійснення державно-приватного партнерства; внесення приватним партнером інвестицій в об'єкт державно-приватного партнерства. Всі інвестиційні проекти, що відповідають ознакам державно-приватного партнерства, мають бути реалізовані лише із застосуванням вимог цього Закону. У статті 5 вказується, що у рамках здійснення державно-приватного партнерства відповідно до цього Закону та інших законодавчих актів України можуть укладатися: концесійний договір; договір управління майном (виключно за умови передбачення у договорі, укладеному в рамках державно-приватного партнерства, інвестиційних зобов'язань приватного партнера); договір про спільну діяльність; інші договори. Договір, укладений у рамках державно-приватного партнерства, може містити елементи різних договорів (змішаний договір), умови яких визначаються відповідно до цивільного законодавства України [4]. Ознаки, закріплені у статті 3 Закону України «Про державно-приватне партнерство», є правовою основою для юридичної кваліфікації проєкту як такого, що реалізується в межах ДПП. Натомість стаття 5 цього закону встановлює договірні механізми для реалізації цих проєктів, адаптуючи їх до різних потреб і специфіки. Важливо, що стаття 5 не обмежується закритим переліком договорів, залишаючи можливість для використання інших інноваційних моделей партнерства. Цільова спрямованість угоди про державно-приватне (або муніципально-приватне) партнерство полягає в юридично оформленому на певний зазеленіть визначений строк співробітництва між публічним і приватним партнерами. Таке співробітництво базується на об'єднанні ресурсів, розподілі ризиків і спрямоване на залучення приватних інвестицій в економіку з метою забезпечення органами державної влади (або органами місцевого самоврядування) доступності товарів, робіт, послуг і поліпшення їх якості. Відповідно статті 4 Закону України «Про державно-приватне партнерство» у межах такого співробітництва сторони реалізують широкий спектр заходів. Мова йде про заходи, що можуть бути спрямовані на 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. Прийнятий

Закон України про ДПП, незважаючи на закріплення в ньому основних ознак державно-приватного партнерства (ДПП), залишається рамковим і в сучасних умовах недостатньо ефективним. Це призводить до того, що потенційні проєкти ДПП переважно реалізуються у формі концесійних договорів. Д. В. Задихайло вказує на необхідність суттєвого реформування чинного закону про ДПП. Він підкреслює, що примусовий перерозподіл активів олігархічних груп може призвести до економічної стагнації, втрати ринків збуту та порушення логістичних мереж. У таких умовах відносини між державою та великими холдингами мають будуватися на основі індивідуалізованих умов господарської діяльності. Для уникнення зловживань впливом на державу, Задихайло пропонує запровадити механізм затвердження умов таких договорів шляхом прийняття спеціальних законів [5, с. 417]. О. М. Винник звертає увагу на низку проблем, які стримують розвиток ДПП в Україні. Зокрема, увага акцентується на таких недоліках: лаконізм законодавчих норм; неузгодженість з іншими актами законодавства, що регулюють подібні відносини (зокрема концесійні договори та державні закупівлі); відсутність належного регулювання важливих для ДПП аспектів, таких як інституційне ДПП, державні закупівлі як форма ДПП, вимоги до угод про ДПП та засоби саморегулювання цих відносин; нечіткість системи взаємодії органів, уповноважених вирішувати питання, пов'язані з ДПП [6]. Таким чином, ці недоліки значно обмежують потенціал використання механізмів ДПП для стимулювання економічного розвитку країни.

Висновки. Результати проведеного дослідження основних форм ДПП в світі та в Україні у сфері розбудови та модернізації транспортної інфраструктури дозволяють сформулювати низку висновків, які мають як теоретичне, так і прикладне значення для подальшого вдосконалення цього механізму в нашій країні. По-перше, світова практика демонструє надзвичайну різноманітність форм ДПП, які включають як договірні моделі (наприклад, концесійні договори, угоди про спільну діяльність, управління майном), так і інституційні моделі, що передбачають створення окремих суб'єктів господарювання із частковою участю державного та приватного секторів. Це свідчить про гнучкість ДПП, яка дозволяє адаптувати його до специфіки різних секторів, включаючи транспорт, енергетику, водопостачання, охорону здоров'я та освіту. Така різноманітність забезпечує ефективне розв'язання інфраструктурних

і соціальних завдань, оптимізуючи співпрацю між державою та бізнесом. По-друге, чинне законодавство України про ДПП має рамковий характер, що, хоча і забезпечує загальні принципи співпраці, виявляє низку системних недоліків. Вітчизняна нормативно-правова база не враховує низки важливих аспектів, зокрема гармонізації з європейськими стандартами, вимог до договірних відносин у рамках ДПП та взаємодії між державними й приватними партнерами. Це обмежує ефективність використання механізму ДПП для залучення інвестицій та підвищення якості суспільних послуг. Європейські стандарти розвитку ДПП, зокрема визначені у Зеленій книзі ЄС з публічно-приватного партнерства, акцентують увагу на забезпеченні ефективної конкуренції, юридичної ясності та розподілі ризиків між партнерами. Гармонізація українського законодавства із цими стандартами сприятиме інтеграції України у європейський ринок і підвищить інвестиційну привабливість національних проєктів. Глобальні тенденції розвитку ДПП акцентують увагу на необхідності адаптації механізмів партнерства до сучасних викликів, таких як кліматичні зміни, цифрова трансформація, а також посткризове відновлення транспортної інфраструктури. Для України, яка зіткнулася з масштабними руйнуваннями інфраструктури в цілому, ці тенденції є критично важливими. Вони створюють передумови для залучення інноваційних рішень, приватного капіталу та сприяють створенню нових робочих місць і стимулюванню економічного зростання.

Таким чином, подальше вдосконалення української моделі ДПП можливе через імплементацію кращих міжнародних практик і адаптацію їх до вітчизняних реалій. Це дозволить забезпечити ефективне використання приватного капіталу для вирішення соціально-економічних завдань,

сприяти післявоєнній відбудові та модернізації вітчизняної транспортної інфраструктури та створити надійну логістичну основу для сталого економічного зростання України.

Література

1. Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships. United Nations Economic Commission for Europe, Geneva (Switzerland), 2008, p. 91 URL: <https://unece.org/sites/default/files/2022-01/ppp.pdf>
2. European Commission. Green Paper on Public-Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions. European Commission. Brussels, 2004. p.22 URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004DC0327>
3. The Public-Private Partnerships (PPP) Reference Guide 3.0, 2017, International Bank for Reconstruction and Development, p. 224. URL: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/default/files/2024-08/PPP%20Reference%20Guide%20Version%203.pdf>
4. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 1 липня 2010р. № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>
5. Задихайло Д. В. Правові засади формування та реалізації економічно політики держави: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Харків, 2012. 465 с.
6. Вінник О. М. Публічно-приватне партнерство: вдосконалення правового регулювання з урахуванням досвіду ЄС. Міжнародне право розвитку: сучасні тенденції та перспективи: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 червня 2015 р.). Одеса: НУ «ОЮА», 2015. С. 8-13.

*Турченко І. В.,
orcid.org/0000-0001-6127-7968
доктор філософії у галузі права*