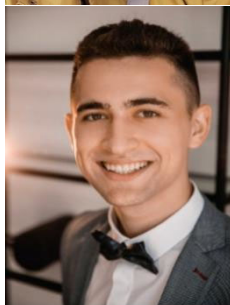


**ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ВИКОРИСТАННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА  
У РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ  
НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ****EUROPEAN EXPERIENCE OF USING PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE  
DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE CONTEXT OF ENSURING  
NATIONAL INTERESTS**

*Бондар Наталія Миколаївна, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, професор кафедри економіки, e-mail: [rutan2000@gmail.com](mailto:rutan2000@gmail.com), тел. +380667192440*

<https://orcid.org/0000-0002-8254-2449>



*Уманців Владислав Юрійович, аспірант, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, e-mail: [vladonuman@gmail.com](mailto:vladonuman@gmail.com), тел. +380688818274*

<https://orcid.org/0000-0002-3071-7622>

**Анотація.** Стаття присвячена дослідженню переваг державно-приватного партнерства для реалізації проектів розвитку транспортної інфраструктури в контексті забезпечення національних інтересів країни. Актуальність дослідження підкреслюється тим, що державно-приватне партнерство є інструментом, за допомогою якого можна реалізувати не тільки суспільно значущі, а й стратегічно важливі для національної безпеки проекти, зокрема пов'язані з розвитком транспортної інфраструктури.

Мета дослідження полягає у вивченні європейського досвіду становлення і розвитку державно-приватного партнерства в контексті забезпечення національних інтересів. Увага приділялась досвіду реалізації транспортних інфраструктурних проектів на засадах державно-приватного партнерства.

Зміна політичного та економічного середовища вимагають від України швидкого реагування на нові виклики, зокрема необхідності активізації інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури в умовах значних обмежень бюджетів країни та місцевих територіальних громад. Дієвим інструментом реалізації вкрай важливих транспортних інфраструктурних проектів є державно-приватне партнерство.

Автори довели, що застосування різноманітних форм державно-приватного партнерства розкриває можливості для забезпечення реалізації ряду найважливіших функцій держави: економічної, політичної, оборонної, правоохоронної, гуманітарної, охорони здоров'я населення тощо. Використання державно-приватного партнерства для реалізації транспортних інфраструктурних проектів дозволяє покращити територіальне транспортне сполучення, підвищити транспортну доступність для населення, підвищити ділову активність та рівень зайнятості в регіоні, прискорити

його соціально-економічний розвиток. Авторами розглянуто можливі моделі партнерства та інструменти узгодження інтересів учасників державно-приватного партнерства.

**Ключові слова:** державно-приватне партнерство, транспортна інфраструктура, інтереси, учасники державно-приватного партнерства, проект, ефективність, ризик, інвестиційний клімат, принципи партнерства.

**Вступ.** Постановка проблеми. Досвід розвинених країн світу підтверджує, що одним із визначальних чинників активізації господарського розвитку є партнерство держави та приватного капіталу в різних сферах і галузях національної економіки. Вказане партнерство спроможне активізувати інноваційний процес, підвищити інвестиційну привабливість економіки, сприяти її конкурентоспроможності у глобальному вимірі, забезпечити надійне підґрунтя для довгострокове економічного зростання та сприяти розв'язанню низки системних макроекономічних проблем. Світова практика доводить, що державно-приватне партнерство (ДПП) володіє значним потенціалом розв'язання найактуальніших проблем соціально-економічного поступу. Державно-приватне партнерство ґрунтується на різноманітні форм, видів і сфер його застосування й при цьому є інструментом розв'язання завдань довгострокового масштабу – від застосування інфраструктурних і соціальних проектів загальнонаціонального рівня до впровадження новітніх інноваційних технологій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналізові проблематики державно-приватного партнерства присвячено цілу низку наукових розвідок, здійснених як українськими, так й іноземними вченими. Колектив авторів на основі дослідження системно-концептуальних засад державно-приватного партнерства пропонують її власну модель на основі таких елементів, як чіткість ролей і обов'язків, належний розподіл ризиків, залучення досвіду та ресурсів, співпраця та командна робота, а також послуги й довгострокові контракти [1].

Науковці з Фінляндії й Швеції звертають увагу на окресленні перспектив формування цінності у проектах міського розвитку, що реалізуються спільними зусиллями державних і приватних учасників. Генерування вказаної цінності, на думку дослідників, має ґрунтуватися на співпраці між суб'єктами муніципального рівня управління та приватними інвесторами, особливо, коли йдеться про початковий етап реалізації проекту [2].

М. Ковальський та М. Негрич аналізують розвиток державно-приватного партнерства в умовах становлення цифрової економіки. Автори вказують на те, що механізм державно-приватного партнерства набуває нових рис і характеристик. При цьому застосування здобутків цифрової економіки у найближчій перспективі спроможне здійснити визначальний вплив на розвиток державно-приватного партнерства [5].

Узагальнює теоретичні підходи та практику реалізації державно-приватного партнерства в Україні Н. Петруха. Дослідниця рекомендує низку напрямів впливу державно-приватного партнерства на відновлення інфраструктури України у контексті залучення приватних інвестицій, підвищення ефективності управління проектами, розподілу ризиків, впровадження інновацій та створення робочих місць [6].

О. Петришин у контексті сучасних реалій повномасштабної російської агресії, врахування необхідності відновлення територіальних громад акцентує увагу на можливостях використання державно-приватного партнерства для повоєнного відновлення. На думку автора, саме таке партнерство може надати можливість забезпечення комплексного підходу до розв'язання проблем сталого розвитку територіальних громад [7].

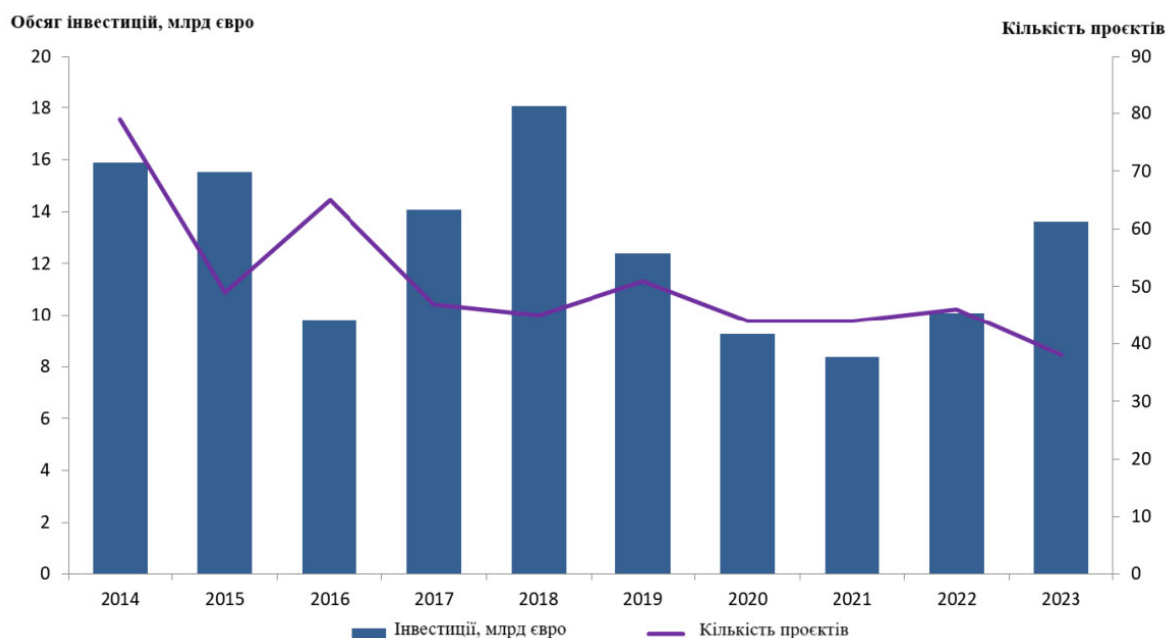
Досліджують ретроспективу становлення та сучасного динаміку зарубіжного досвіду державно-приватного партнерства у сфері безпеки Ю. Мех, В. Костенко та А. Самойлова. Авторки вказують на те, що безпека трактується як одне з найважливіших суспільних благ. В умовах воєнного стану особлива увага приділяється ролі держави у сфері безпеки, а тому доцільно розкрити загрози, які можуть виникнути при впровадженні світового досвіду використання проектів державно-приватного партнерства в Україні [8].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Не дивлячись на доволі значну зацікавленість вчених щодо аналізу проблем державно-приватного партнерства, вказана проблематика потребує подальшого системного та глибокого наукового дослідження. Йдеться про те, що сучасні глобальні та геополітичні ризики й загрози генерують системну макроекономічну нестабільність. Поява таких ризиків потребує адекватної реакції з боку державних інституцій, які спроможні об'єднати зусилля уряду, органів місцевої влади та підприємницького середовища для вирішення найбільш нагальних проблем соціально-економічного розвитку.

Мета дослідження полягає у вивченні європейського досвіду становлення і розвитку державно-приватного партнерства в контексті забезпечення національних інтересів.

**Виклад основного матеріалу.** Багатоаспектність та різноплановий характер видів державно-приватного партнерства, а також широкий спектр завдань, які можуть виконуватися з його використанням, актуалізує вказаний вид партнерства як інструмент досягнення цілої низки найважливіших цілей. Варто вказати на те, що можливості, котрі відкриваються на основі використання державно-приватного партнерства, ідентифікуються як у контексті розвитку важливих для суспільства проектів, так й у сенсі перспектив отриманих результатів. Однією з найважливіших переваг державно-приватного партнерства є його гнучкість. Визначена соціально-економічною доцільністю, інституційна роль держави може бути обмежена такою мірою, наскільки це є необхідним у певній сфері, регіоні чи певному проекті.

Говорячи про поширеність використання державно-приватного партнерства в країнах Європи слід звернути увагу на обсяги відповідних інвестицій (рис.1). Видно, що найбільш активно протягом останнього десятиліття здійснювалися інвестиції у 2018 році. Найбільш помітними проектами були: міст Чанаккале (Туреччина) вартістю 3,1 млрд євро; автострада Анкара-Нігде (Туреччина) – 1,2 млрд євро; ширококутова мережа Gironde (Франція) 1,2 млрд євро; Бланкенбурзький тунель (Нідерланди) – 1 млрд євро; A16 Rotterdam highway (Нідерланди) – 930 млн євро; гребля Афслюйтдейк (Нідерланди) – 810 млн євро; лабораторія Bilkent (Туреччина) – 711 млн євро; A10/A24 Neuruppin-Pankow road (Німеччина) – 652 млн євро).



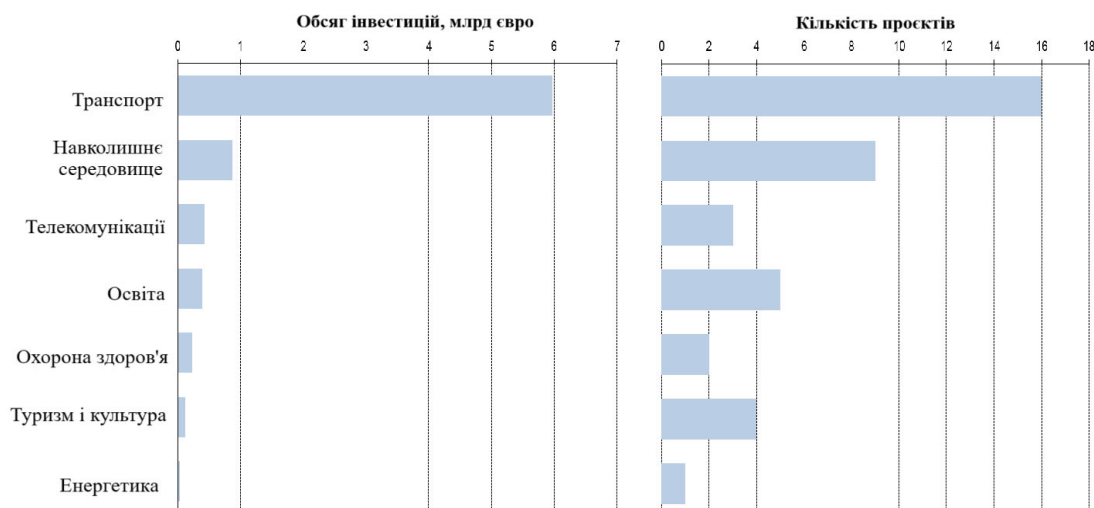
**Рисунок 1** – Динаміка інвестицій та кількості проєктів на засадах державно-приватного партнерства

**Figure 1** – Dynamics of investments and the number of public-private partnership projects

Джерело: [4]

Бачимо, що скорочення кількості проектів та обсягів інвестованого капіталу припадає на час пандемії COVID-19. У період з 2020-2022 роки спостерігається зниження обсягів інвестованого капіталу, а у 2023 році обсяг інвестованого капіталу зростає при одночасному зменшенні кількості проектів.

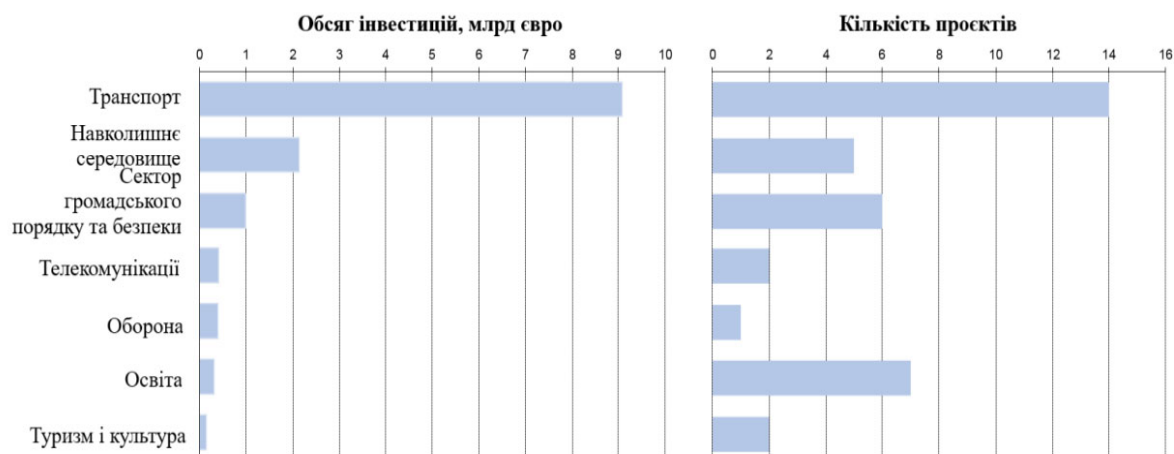
У зв'язку з військовою агресією росії проти України країни Європи значно збільшили обсяги інвестицій у такі сфери як сектор громадського порядку та безпеки, оборона країни. На рис.2 та рис. 3 представлено напрямки інвестованого капіталу на засадах державно-приватного партнерства.



**Рисунок 2** – Напрямки, обсяги інвестованого капіталу та кількість проектів на засадах державно-приватного партнерства в країнах Європи у 2021 році

**Figure 2** – Focus areas, amount of invested capital and number of public-private partnership projects in Europe in 2021

Джерело: [3]



**Рисунок 3** – Напрямки, обсяги інвестованого капіталу та кількість проектів на засадах державно-приватного партнерства в країнах Європи у 2023 році

**Figure 3** – Focus areas, amount of invested capital and number of public-private partnership projects in Europe in 2023

Джерело: [4]

Перші два місяця без змін посідають проекти у сферах транспорту та навколишнього середовища. У 2023 році в країнах Європи на засадах державно-приватного партнерства було започатковано 6 проектів у секторі громадського порядку та безпеки із загальним обсягом інвестицій 2,1 млрд євро, а також 2 проекти у сфері оборони з обсягом інвестицій близько 0,5 млрд євро. Як видно, існуючі політичні та безпекові умови для країн Європи зумовлюють активізацію партнерських взаємодій з приватним бізнесом у сферах, в яких раніше такі проекти не реалізовувалися, зокрема на їх території. Виклики, зумовлені військовою агресією росії проти України та перерозподіл світових сил впливу, змусили країни Європи переглянути власні витрати бюджетів. Сьогодні відбувається зростання видатків на військові потреби та безпеку країн та залучення у ці сфери приватного капіталу. Так, сектор громадського порядку та безпеки посів третє місце як за обсягом інвестицій, так й кількістю реалізованих проектів. Було реалізовано шість проектів, з яких чотири – у Німеччині, один у Литві, та ще один – у Бельгії [4]. Також зростають обсяги інвестицій на засадах державно-приватного партнерства у суспільно значущі проекти. Так, у 2023 році було закінчено великий проект розвитку публічного транспорту м. Мюнхен (Німеччина) вартістю 2,8 млрд євро. Відбулося оновлення парку рухомого складу залізниці Grand Est Rolling Stock Fleet Upgrade (Франція) на 1,3 млрд євро. Крім того, були реалізовані чотири проекти дорожнього будівництва, три з яких у Греції, два проекти розширення та модернізації морських портів у Франції та Нідерландах [4].

Отже, використання державно-приватного партнерства дозволяє реалізувати як суспільно значущі проекти, так й проекти, які мають значення для національної безпеки країн.

Є сподівання, що активний розвиток державно-приватного партнерства дасть змогу забезпечити надійне підґрунтя на виходу країни на траєкторію стійкого економічного зростання та оптимізації державних видатків. За цих умов функції держави можуть виконуватися на вищому рівні з урахуванням вимог національної безпеки і макроекономічної стабілізації. При цьому формується вкрай важливий синергетичний ефект, що відкриває можливості для забезпечення та підтримання належних темпів стійкого економічного зростання у довгостроковій перспективі [9; 10].

З метою забезпечення ефективності проектів державно-приватного партнерства варто не тільки використовувати необхідні ресурси, а й брати до уваги накопичений досвід взаємодії зацікавлених суб'єктів. Водночас збільшується й кількість країн, де активно застосовується державно-приватне партнерство. У таблиці 1 наведені співвідношення інтересів сторін у межах проектів ДПП. Очевидною перевагою ДПП порівняно з іншими видами договірних відносин є найкращий варіант розподілу повноважень з реалізації контролю над спільною діяльністю щодо надання послуг, у результаті чого зможе бути досягнений необхідний результат.

**Таблиця 1** – Симетричний дуалізм інтересів учасників державно-приватного партнерства у процесі реалізації проектів

**Table 1** – Symmetrical dualism of interests of public-private partnership participants in the process of project implementation

Державний сектор	Приватний сектор
Задоволення суспільних потреб та інтересів	Отримання прибутку
Реалізація значущих проектів без значних за обсягами витрат з державного бюджету	Наявність гарантій повернення коштів
Наповнення державного бюджету за рахунок надходжень від реалізації проектів ДПП	Розвиток підприємницької діяльності
Підвищення ефективності управління об'єктами інфраструктури на основі залучення фахівців приватного сектора	Наявність певного захисту у кризові періоди
Активізація соціально-економічного розвитку та розв'язання суспільних проблем	Підвищення рівня рентабельності підприємницької діяльності

(Джерело: складено авторами на основі власних досліджень та узагальнень)

Досвід реалізації проектів ДПП у багатьох країнах світу вказує на те, що ця форма співпраці в економіці ґрунтується на низці принципів:

- законність, відповідно до якої партнерства створюються у формі, дозволених чинним законодавством;
- прозорість, що передбачає надання органами влади інформації інвесторам та всім зацікавленим суб'єктам;
- підзвітність, яка здійснюється у тому, що встановлюється відповідальність і зобов'язання усіх партнерів;
- змагальність, відповідно до чого створюються рівні умови для залучення партнерів;
- врахування специфіки, коли формування партнерств відбувається на основі потреб певного регіону країни чи галузі економіки;
- гнучкість, яка передбачає забезпечення можливостей оперативного реагування та врахування змін середовища дії партнерства;
- рівність, відповідно до чого відкривається доступ до послуг для вразливих верств населення;
- соціальне залучення, коли здійснюється формування умов для залучення до процесу планування та реалізації партнерств різних груп суб'єктів [5; 6].

Досвід створення та функціонування ДПП у багатьох країнах світу дозволяє виокремити чинники, які здійснюють позитивний вплив на результативність партнерства. При цьому слід вказати на підтримку вищими органами влади залучення приватного сектора до реалізації проектів, чітко визначений розподіл відповідальності за реалізацію проектів, використання органами влади прозорих підходів та неупередженого ставлення до потенційних учасників, аналіз й оцінювання можливостей потенційних партнерів, прозорий конкурсний відбір партнерів, застосування єдиного комплексу процедур при формуванні проектів.

Варто звернути увагу також й на використання підходів «життєвого циклу» та принципу «повного врахування» для визначення вартості послуг, що надаються, наявність у державних суб'єктів досвіду залучення учасників з приватного сектору, забезпечення належного рівня конкуренції між потенційними учасниками партнерств, готовність органів влади брати участь у розподілі ризиків, які сам приватний сектор неспроможний оцінювати та здійснювати управління ними [6; 7].

Проведений аналіз дає змогу вказати на те, що ефективність реалізації проектів державно-приватного партнерства розглядається з погляду кожного з партнерів. Водночас, якщо суб'єкт приватного сектору може використовувати стандартні методи оцінки ефективності діяльності, то для державних інституцій це завдання здебільшого є складнішим. Так, зокрема, завдання, які держава прагне розв'язати за допомогою реалізації проектів ДПП, не завжди можуть бути оцінені тільки на основі кількісних параметрів. Врешті-решт усі такі проекти спрямовані на задоволення суспільних потреб, розв'язання стратегічних державних завдань, зниження рівня соціальних суперечностей. Тому адекватних вимогам механізмів оцінки суспільної ефективності такої діяльності не існує.

Формування сприятливого економічного середовища значною мірою обумовлюється відлагодженою й надійною співпрацею уряду і суб'єктів підприємницької діяльності у напрямі проектування та підтримання привабливого національного інвестиційного клімату. Завданнями, які покладено на уряд, є перш за все будівництво об'єктів інфраструктури, надання підприємствам необхідної інформації, застосування важелів фінансово-економічної підтримки компаній, ухвалення нормативно-правових актів. Основними завданнями суб'єктів підприємницької діяльності є своєчасність та повнота сплати податків, участь у реалізації ефективних бізнес-стратегій з метою створення високотехнологічних робочих місць, участь у проектах соціального спрямування, сприяння розв'язанню екологічних проблем [9; 10].

Великий потенціал підвищення ефективності проектів державно-приватного партнерства міститься у механізмі конкурсного відбору учасників. Йдеться про те, що процедура відбору претендентів пов'язана з розв'язанням низки проблем, оскільки держава покликає провести здійснити детальний аналіз усіх заявок. З метою проведення оцінки слід залучати консультантів й експертів. При цьому конкурси та торги

мають бути відкритими з широким числом учасників. Також надання переваг при відборі претендентів здійснюється залежно від основної мети держави.

У разі, коли йдеться про те, що мета полягає у скороченні державних видатків, то першочергової ваги набувають фінансові критерії. У разі ж, коли найважливішою вимогою до проекту партнерства є підвищення рівня обслуговування населення, то основними критеріями можуть стати показники рівня виконаних робіт і нижчі тарифи на послуги. До переліку важливих для держави критеріїв відбору можуть потрапити також й показники безпеки й охорони довкілля [8; 9].

На основі проведеного аналізу можна виділити характерні риси моделей державно-приватного партнерства (табл. 2).

**Таблиця 2** – Характерні риси моделей державно-приватного партнерства

**Table 2** – Characteristic features of public-private partnership models

Визначальні характеристики моделей ДПП	Ознаки	Модель 1	Модель 2	Модель 3	
	Зміст	Використання державою приватних інвесторів у сфері своєї відповідальності. Спорудження приватними інвесторами об'єктів та управління ними протягом певного періоду	Створення державою умов (інфраструктурного забезпечення) для реалізації проекту приватними інвесторами	Безпосередня участь держави у проектах приватних інвесторів	
	Мета	Підвищення ефективності управління об'єктами державної власності	Вплив на економіку з метою розв'язання важливих завдань соціально-економічного розвитку		
	Функції держави	Надання суспільних благ (інфраструктурних послуг)	Управління розвитком національної економіки		
	Вигоди	Для держави	Скорочення бюджетних видатків, фінансування проектів без збільшення дефіциту бюджету і величини державного боргу, підвищення ефективності і зниження вартості реалізації проекту, використання більш ефективних технологій	Розвиток галузей економіки, компенсація витрат на створення інфраструктурних об'єктів за рахунок зростання податкових надходжень	Стимулювання розвитку пріоритетних галузей національної економіки, зростання доходів бюджету внаслідок участі в проекті
		Для приватного інвестора	Розширення діяльності, гарантоване одержання прибутку в середньо- та довгостроковій перспективі, можливість залучення кредитних ресурсів на вигідніших умовах під гарантії держави	Зниження витрат на створення об'єкти інфраструктури, зниження рівня ризиків проекту	Отримання державної підтримки у формі фінансування, надання державних гарантій, без яких реалізація проекту суттєвим чином ускладнювалася через значний рівень ризиків
	Сфери	Інфраструктура	Інновації та високі технології	Інновації	
	Інструменти	Бюджетне фінансування, бюджетні інвестиції, державні гарантії	Бюджетне фінансування, створення інфраструктури	Бюджетне фінансування, державні гарантії, субсидування кредитних ставок	
	Інститути	Загальнодержавні цільові програми	Загальнодержавні цільові програми	Фонди прямих інвестицій	

*Джерело: складено авторами на основі [8, 9, 10]*

За методологією Світового банку, інфраструктурний проект може розглядатися як проект державно-приватного партнерства у разі, якщо приватний інвестор бере на себе частину експлуатаційних ризиків разом з витратами. На це не впливає той факт, чи експлуатує приватний інвестор об'єкт державної інфраструктури самостійно або разом з державним органом через володіння пакетом акцій або в інший спосіб. Варто звернути увагу й на те, що більшість інфраструктурних проектів з приватною участю можна віднести до однієї з моделей ДПП. Однак, відповідно до методології Світового банку, межі між моделями ДПП не завжди є чітко окресленими, а деякі проекти можуть бути віднесені більше, ніж до однієї моделі ДПП [9; 10; 11].

Основні моделі державно-приватного партнерства, що використовуються при реалізації інфраструктурних проектів у країнах Європейського Союзу, певним чином різняться від певних класифікаційних ознак ступенем залучення і передавання ризиків проекту від держави приватному учасникові [10; 11]. Моделі державно-приватного партнерства різняться від короткострокових договорів простого управління до складних довгострокових моделей. Моделі відрізняються головним чином за правом власності, відповідальністю за інвестиції, розподілом ризиків й термінами дії контракту [9].

Особливості деяких секторів економіки, рівень їх технологічного розвитку, організаційно-правові механізми функціонування, суспільне сприйняття послуг можуть виступати як вирішальні чинники при ухваленні рішень про застосування певної моделі державно-приватного партнерства. Так, наприклад, контракти на управління застосовуються здебільшого для водопостачальної і транспортної галузей, оренда – у транспортній сфері, концесії – у сфері транспортної інфраструктури. Контракти на постачання й управління є характерними для участі суб'єктів приватного підприємництва в управлінні державними підприємствами [11; 12].

Вказані контракти дозволяють використовувати досвід приватних компаній в організації оперативного управління, закупівель обладнання, організації гарантійного та післягарантійного обслуговування тощо. Учасники з боку державного сектору зберігають за собою контроль над основним капіталом таких підприємств. Такі суб'єкти забезпечують виконання зобов'язань щодо обслуговування та експлуатації об'єктів.

Важливим аспектом розвитку державно-приватного партнерства є визначення масштабів і меж відповідальності партнерів. Окреслення такої відповідальності є основою для забезпечення рівноправності у взаєминах між учасниками проекту державно-приватного партнерства, що сприяє ефективній його реалізації. Формування та здійснення рівноправних відносин у межах державно-приватного партнерства зумовлює необхідність ідентифікування вже на початковому етапі відповідних ініціатив у межах проекту. Важливо також аналізувати фінансовий потенціал проекту державно-приватного партнерства, його переваги, а також потенційні ризики недосягнення визначених цілей [9; 10].

З метою активізації розвитку ДПП доцільно вдаватися до спрощення процедур погодження проектів, підвищення кваліфікації працівників державних інституцій, мінімізації політичних ризиків, сприяння підвищенню зацікавленості держави в реалізації проектів ДПП, інституційно-правове закріплення умов незмінності укладених угод, налагодження прозорого порядку визначення розміру платежів на всіх етапах реалізації та оцінювання ефективності проектів, обґрунтування відповідальності учасників, ухвалення і реалізація державних цільових програм банківського кредитування програм реалізації ДПП, залучення ресурсів міжнародних грантів і технічної допомоги, підтримання сприятливих умов, спрямованих на належного функціонування фінансових установ, забезпечення захисту прав власності всіх учасників,

**Висновки.** Розвиток ДПП обумовлений суспільними запитами, які держава самостійно не може реалізувати виходячи з власних можливостей. Такі потреби передбачають інфраструктурні проекти (будівництво доріг, забезпечення послугами житлово-комунального господарства, створення туристичної інфраструктури тощо), соціальні (формування й функціонування об'єктів соціальної сфери), забезпечення очікувань суспільства у галузі забезпечення безпеки (постачання спеціальної техніки, озброєння, оснащення). Глобальна фінансово-економічна криза та перманентне зростання

обсягів бюджетного навантаження протягом тривалого періоду часу не дають змоги реалізувати вказані запити у межах фінансових можливостей урядів.

Досвід розвинених країн світу переконливо доводить, що якраз ДПП як форма взаємодії держави та приватного капіталу спроможна забезпечити здійснення масштабних проектів у ключових галузях та сферах національної економіки, що визначає необхідність впровадження інституційних заходів, спрямованих на усунення бар'єрів активізації державно-приватного партнерства. Саме тому у багатьох країнах й використовуються можливості ДПП. Разом з тим у суспільстві може існувати значний рівень недовіри до діяльності урядових інституцій та суб'єктів підприємництва, що обумовлено великим рівнем корупції та низкою інших інституційних деструкцій. З погляду держави використання проектів ДПП є цілковито логічним, тому що дає змогу не лише знизити навантаження на бюджет, модернізувати інфраструктуру, вдосконалити функції управління, але й сприяти розв'язанню цілого ряду соціально-економічних завдань.

Перспективними напрямками здійснення подальших наукових досліджень у вказаному напрямі є обґрунтування векторів використання світового досвіду державно-приватного партнерства в інституційному полі України.

### Перелік посилань

1. Ke Y., Cheng Z., Zhang J., Liu Y. Making Sense of the Definition of Public-Private Partnerships. Built Environment Project and Asset Management. 2023. Vol. 14. №1. P. 4–21. doi.org/10.1108/BEPAM-01-2023-0009
2. Toukola S., Ahola T., Ståhle M., Hällström A. The Co-Creation of Value by Public and Private Actors in the Front End of Urban Development Projects. International Journal of Project Management. 2023. Vol. 41. Iss. 8. 102542. doi.org/10.1016/j.ijproman.2023.102542
3. Market update. Review of the European public-private partnership market in 2021. March 2022. European Investment Bank, 2022. 16 pp. URL: [https://www.eib.org/attachments/publications/epcc\\_market\\_update\\_2021\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/publications/epcc_market_update_2021_en.pdf).
4. Market update. Review of the European public-private partnership market in 2023. March 2024. European Investment Bank, 2024. 20 pp. URL: [https://www.eib.org/attachments/lucalli/20240030\\_epcc\\_market\\_update\\_2023\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/lucalli/20240030_epcc_market_update_2023_en.pdf)
5. Ковальський М. Р., Негрич М. М. Еволюція інституту державно-приватного партнерства в умовах цифрової економіки. Інвестиції: практика та досвід. 2025. № 3. С. 227–232
6. Петруха Н. М. Публічно-приватне партнерство в Україні: перспективи розвитку та вплив на відновлення інфраструктури. Публічне управління і політика. 2024. №2. С. 29–39
7. Петришин О. Роль публічно-приватного партнерства в реалізації планів відновлення територіальних громад в Україні. Актуальні питання у сучасній науці. 2024. № 3. С. 373–384. doi.org/10.52058/2786-6300-2024-3(21)-373-384.
8. Мех Ю. В., Костенко В. Р., Самойлова А. Р. Зарубіжний досвід державно-приватного партнерства в секторі безпеки та напрями його запозичення для України. Наука і техніка. 2024. №1. С. 135–146
9. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія. Київ : НТУ, 2014. 336 с.
10. Брайловський І. А. Моделі і механізми державно-приватного партнерства: реалізація в Україні : монографія. Донецьк: Східний видавничий дім, 2014. 376 с.
11. Круглов В. В. Розвиток державно-приватного партнерства в Україні: механізми державного регулювання : монографія. Харків: Магістр, 2019. 252 с.
12. Бондар Н. М., Уманців В. Ю. Державно-приватне партнерство в системі економічних відносин. Економічна теорія та право. 2022. №4. С. 6–19

## EUROPEAN EXPERIENCE OF USING PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE CONTEXT OF ENSURING NATIONAL INTERESTS

**Bondar Nataliia M.**, Doctor of Economics Sciences, Professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Professor of the Department of Economics, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-8254-2449>

**Umantsiv Vladyslav Y.**, Postgraduate student of the Department of Economics, National Transport University, <https://orcid.org/0000-0002-3071-7622>

**Abstract.** The article is devoted to the study of the benefits of public-private partnerships for the implementation of transport infrastructure development projects in the context of ensuring the national interests of the country. The relevance of the study is underlined by the fact that public-private partnerships are a tool that can be used to implement not only socially significant but also strategically important projects for national security, in particular those related to the development of transport infrastructure.

The purpose of the study is to examine the European experience of establishing and developing public-private partnerships in the context of ensuring national interests. Attention was paid to the experience of implementing transport infrastructure projects based on public-private partnerships.

Changes in the political and economic environment require Ukraine to respond quickly to new challenges, including the need to intensify investment in transport infrastructure development in the face of significant budget constraints for the country and local communities. Public-private partnerships are an effective tool for implementing critical transport infrastructure projects.

The authors have shown that the use of various forms of public-private partnerships opens up opportunities to ensure the implementation of a number of the most important functions of the state: economic, political, defence, law enforcement, humanitarian, public health, etc. The use of public-private partnerships for the implementation of transport infrastructure projects can improve territorial transport links, increase transport accessibility for the population, increase business activity and employment in the region, and accelerate its socio-economic development. The authors consider possible models of partnership and tools for reconciling the interests of participants in public-private partnerships.

**Keywords:** public-private partnership, transport infrastructure, interests, participants of public-private partnership, project, efficiency, risk, investment climate, partnership principles.

### References

1. Ke Y., Cheng Z., Zhang J., Liu Y. Making Sense of the Definition of Public-Private Partnerships. *Built Environment Project and Asset Management*. 2023. Vol. 14. №1. P. 4–21. doi.org/10.1108/BEPAM-01-2023-0009
2. Toukola S., Ahola T., Ståhle M., Hällström A. The Co-Creation of Value by Public and Private Actors in the Front End of Urban Development Projects. *International Journal of Project Management*. 2023. Vol. 41. Iss. 8. 102542. doi.org/10.1016/j.ijproman.2023.102542
3. Market update. Review of the European public-private partnership market in 2021. March 2022. European Investment Bank, 2022. 16 pp. URL: [https://www.eib.org/attachments/publications/epcc\\_market\\_update\\_2021\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/publications/epcc_market_update_2021_en.pdf).
4. Market update. Review of the European public-private partnership market in 2023. March 2024. European Investment Bank, 2024. 20 pp. URL: [https://www.eib.org/attachments/lucalli/20240030\\_epcc\\_market\\_update\\_2023\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/lucalli/20240030_epcc_market_update_2023_en.pdf).
5. Kovalsky M. R., Negrych M. M. Evolution of the Institute of Public-Private Partnership in the Digital Economy. *Investments: Practice and Experience*. 2025. No. 3. P. 227–232 [Kovalskyi M. R., Negrych M. M. Evoliutsiia instytutu derzhavno-pryvatnoho partnerstva v umovakh tsyfrovoy ekonomiky. *Investytsii: praktyka ta dosvid*. 2025. № 3. S. 227–232]. [in Ukrainian].
6. Petruha N. M. Petrukha N. M. Publichno-pryvatne partnerstvo v Ukraini: perspektyvy rozvytku ta vplyv na vidnovlennia infrastruktury. *Publichne upravlinnia i polityka*. 2024. №2. S. 29–39 [Public-Private

Partnership in Ukraine: Development Prospects and Impact on Infrastructure Restoration. Public Administration and Policy]. 2024. No. 2. P. 29–39 [in Ukrainian].

7. Petryshyn O. The Role of Public-Private Partnership in the Implementation of Plans for the Restoration of Territorial Communities in Ukraine. *Current Issues in Modern Science*. 2024. No. 3. P. 373–384. [Petryshyn O. Rol publichno-pryvatnoho partnerstva v realizatsii planiv vidnovlennia terytorialnykh hromad v Ukraini. Aktualni pytannia u suchasni nautsi]. 2024. № 3. S. 373–384 [in Ukrainian].

8. Mekh Yu. V., Kostenko V. R., Samoiloa A. R. Foreign experience of public-private partnership in the security sector and directions of its borrowing for Ukraine. *Science and Technology*. [Mekh Yu. V., Kostenko V. R., Samoiloa A. R. Zarubizhnyi dosvid derzhavno-pryvatnoho partnerstva v sektori bezpeky ta napriamy yoho zapozychennia dlia Ukrainy. Nauka i tekhnika. 2024. №1. S. 135–146]. 2024. No. 1. P. 135–146 [in Ukrainian].

9. Bondar N. M. Development of transport infrastructure of Ukraine on the basis of public-private partnership: monograph. Kyiv: NTU, 2014. 336 p. [Bondar N. M. Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva : monohrafiia. Kyiv : NTU, 2014. 336 s.] [in Ukrainian].

10. Brailovsky I. A. Models and mechanisms of public-private partnership: implementation in Ukraine: monograph. Donetsk: Skhidnyi vydavnychi dim, 2014. 376 p. [Brailovskyi I. A. Modeli i mekhanizmy derzhavno-pryvatnoho partnerstva: realizatsiia v Ukraini : monohrafiia. Donetsk: Skhidnyi vydavnychi dim, 2014. 376 s. ] [in Ukrainian].

11. Kruglov V. V. Development of public-private partnership in Ukraine: mechanisms of state regulation: monograph. Kharkiv: Magistr, 2019. 252 p. [Kruhlov V. V. Rozvytok derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini: mekhanizmy derzhavnoho rehuliuвання : monohrafiia. Kharkiv: Mahistr, 2019. 252 s.] [in Ukrainian].

12. Bondar N. M., Umantsiv V. Public-private partnership in the system of economic relations. *Economic theory and law*. 2022. No. 4. pp. 6–19 [Bondar N. M., Umantsiv V. Yu. Derzhavno-pryvatne partnerstvo v systemi ekonomichnykh vidnosyn. Ekonomichna teoriia ta pravo. 2022. №4. S. 6–19] [in Ukrainian].