

Електронний журнал «Державне управління: удосконалення та розвиток» включено до переліку наукових фахових видань України з державного управління (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 1643 від 28.12.2019).

Спеціальність – 281.

Державне управління: удосконалення та розвиток. 2024. № 8.

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2156.2024.8.13>

УДК 351.71:338.2

В. Б. Ясінський,

аспірант, Національний університет «Львівська політехніка»

ORCID ID: <https://orcid.org/ORCID-0009-0006-87800343>

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ПІДХОДИ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ІНФРАСТРУКТУРІ МІСТА

V. Yasinskyi,

Postgraduate student, Lviv Politechnic National University

ORGANISATIONAL AND LEGAL APPROACHES TO THE DEVELOPMENT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN URBAN INFRASTRUCTURE

У статті досліджено організаційно-правові підходи розвитку державно-приватного партнерства в інфраструктурі міста, так-як однією з умов динамічного розвитку країни є оновлення застарілої інфраструктури і створення нової. Проте, військова агресія РФ проти України поставила нові виклики. У таких умовах потрібен новий рівень вирішення питання створення зручних, безпечних та прогресивних міст не тільки в умовах військової агресії, але і на майбутнє. Для вирішення вказаної проблеми проаналізовано роль державно - приватного партнерства у забезпеченні ефективного управління інфраструктурою міста, а для збереження балансу визначено необхідність для провадження та розвитку нових механізмів створення та реалізації відповідних програм. Однак, обмежені можливості державного бюджету та проблеми із комплексним структуруванням національної економічної політики призводять

до того, що держава вимушена балансувати між «ліквідацією наслідків військової агресії» та створенням майбутніх точок економічного зростання, в зв'язку з чим запропоновано нову концепцію державно-приватного партнерства в Україні.

The article examines the theoretical and organizational aspects of building a mechanism of public-private partnership in the infrastructure of the city, as one of the conditions for the dynamic development of the country is the renewal of the outdated infrastructure and the creation of a new one. This is due to the fact that modern society must be protected and ready to face any unexpected and adverse events, and be able to recover from them. Since a socially significant turnkey product is created within the framework of public-private partnership, the investor is interested in its implementation. Offers innovative solutions based on advanced technologies and practices, which makes the project more modern, efficient and fully meets the stated requirements and norms. Most often, a private investor develops a project "from scratch" and is responsible for the full creation cycle: "design - construction - operation". With this approach, an integrated infrastructure appears, which allows you to take into account the peculiarities, problems and risks of each subsequent stage in advance. It helps to optimize the project by applying the most effective design and construction solutions. However, the military aggression of the rf against Ukraine posed new challenges. In such conditions, a new level of solution to the issue of creating comfortable, safe and progressive cities is needed not only in conditions of military aggression, but also for the future. To solve this problem, the role of public-private partnership in ensuring effective management of the city's infrastructure was analyzed, and in order to maintain the balance, the need for the implementation and development of new mechanisms for the creation and launch of relevant programs was determined. However, the limited possibilities of the state budget and problems with the complex structuring of the national economic policy lead to the fact that the state is forced to be torn between the "liquidation of the consequences of military aggression" and the creation of future points of economic growth, in connection with which a new concept of public-private partnership in Ukraine.

Ключові слова: ефективне управління, забезпечення, інфраструктура міста, концепція, механізм, побудова.

Keywords: effective management, provision, city infrastructure, concept, mechanism, construction.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Сучасна епоха розвитку людства ознаменувалася багатьма серйозними катастрофами, а для України з 24 лютого 2022 року не тільки воєнною агресією, але й новим етапом – боротьбою за людський капітал. Створення зручних, безпечних та прогресивних міст не тільки в умовах військової агресії, але і на майбутнє – є один із найефективніших способів у створенні та впровадженні механізму державно-приватного партнерства для розвитку міської інфраструктури орієнтуючись на людину, на мешканця як мегаполісу, так і невеликого міста. Концепція якого полягатиме не в тотальній цифровій трансформації та автоматизації процесів, а в комплексному підвищенні ефективності управління містом та формуванні якісної та доступної міської та стратегічної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Станом на сьогоднішній день проблематиці щодо організаційних, як становлення так і розвитку, відносин, та функціонування державно-приватного партнерства, присвячені праці багатьох українських і зарубіжних науковців серед яких: В. Боделан, Б. Данилишина, І. Дробот, В. Гошовська, Е. Кляйна, К. Магаріньоса, Г. Комарницька, Б. Онищук, Петер Сервагі, Юрген Кюлінг, Давід Мендес, Джуан Міранда, Н. Саприкіна, Л. Чмирьова, І. Чукаєва, П. Шилепницький та інші.

Вивчення світового досвіду щодо побудови ефективного механізму ДПП свідчить, що максимально зрозумілі та дієві умови можуть бути забезпечені в першу чергу шляхом врегулювання законодавчо-нормативної бази. Найкращі світові практики повинні бути імплементовані в цю базу, і на сьогоднішній день внесені зміни до Закону України «Про державно-приватне партнерство» та Закону України «Про концесії». Крім того, здійснюється робота щодо виконання рекомендацій групою експертів Світового банку за участі Мінекономрозвитку, якими було проведено оцінку стану організації державно-приватного партнерства в контексті управління державними інвестиціями в Україні, зокрема [1]:

- комплексні зміни до вище згаданих Законів України, які полягають у створенні більш ефективних механізмів для співробітництва між державою і

територіальними громадами (державними партнерами) та приватними партнерами в рамках ДПП, покращення інвестиційних умов та гарантій для приватних інвесторів шляхом внесення змін до відповідних законів та усуненні невідповідностей;

- впроваджено новий підхід до розрахунку концесійних платежів;
- удосконалено процедури проведення конкурсу з визначення приватного партнера та проведення аналізу ефективності ДПП;
- впроваджено чіткий механізм заміни приватного партнера.

Наступні кроки над якими ведеться робота виконавчої та законодавчої влади України полягають у впровадженні механізму взяття державним партнером довгострокових бюджетних зобов'язань та реформуванні концесійного законодавства. Крім того, потребують доопрацювання питання щодо: визначення чітких пріоритетів державної політики, які необхідні для управління в процесі відбору проектів; створення методології застосування інструментів для оцінки проектів, розроблення рекомендацій щодо управління фіскальними ризиками державних інвестиційних проектів, зокрема концесій (виконання інженерно-будівельних робіт) та ДПП; визначення чітких функцій центральних інституцій, відповідальних за управління ДПП тощо.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Реалії сьогодення зумовлюють необхідність не тільки у активізації залучень ресурсу приватних партнерів щодо реалізації проектів розвитку міської інфраструктури, але і побудови нових концепцій державно-приватного партнерства. Тому необхідним є розкриття теоретичних аспектів побудови механізму державно-приватного партнерства в інфраструктурі міста з метою провадження відповідної концепції в Україні, визначення ролі державно-приватного партнерства у забезпеченні ефективного управління інфраструктурою міста.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основним законом у законодавчій системі державно-приватного партнерства є Закон України «Про державно-приватне партнерство». Стаття 1 зазначеного Закону містить визначення та окреслює визначальні характеристики відносин державно-приватного партнерства, а саме «... співробітництво між ... територіальними

громадами в особі відповідних місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами-підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору» [1].

З огляду на це, розвиток державно-приватного партнерства (надалі – ДПП) відбувається в процесі державного впливу суб'єкта на об'єкт шляхом впровадження відповідного механізму.

Перевагами державно-приватного партнерства є можливість залучення приватних інвестиційних ресурсів в інфраструктуру, що є мультиплікатором інвестицій до будівельної галузі та одним із шляхів економічного стимулювання до зростання шляхом усунення інфраструктурних обмежень [2]. За нинішніх обставин Україна спрямована як на розвиток так і на реалізацію соціально значущих проектів розвитку інфраструктури, які мають бути доступними та якісними. Оскільки, це дозволить задовольняти потреби населення та суб'єктів господарювання, тим самим стимулюючи їх притік у територію та активну економічну і соціальну діяльність, активізуючи високий попит, рівень витрат як часу, так і ресурсів.

У свою чергу законодавчі механізми створюють розширений інструментарій, що дає можливість суб'єктам влади здійснювати державне регулювання через розвиток державно-приватного сектору партнерства та сфери прямого впливу [3].

Метою створення механізму ДПП є реалізація компетенції, інновації, технології, експерти, фінансові ресурси та досвід управління приватним сектором для спільного розвитку та реалізації інвестиційних та інноваційних проектів.

Механізм державного регулювання розвитку ДПП – це низка процесів (всередині системи) забезпечення цілеспрямованого впливу органів державної влади, відповідно до існуючих функцій та принципів, для передачі проактивного (профілактичний характер на основі планування, координації, пристосування) і реактивного рухів (адаптація і динамізм) [4].

Механізм державного регулювання, як спосіб передачі управлінських рішень потребує виокремлення відповідних методів, інструментів і доступного засобу впливу на об'єкт управління.

На нашу думку, складовими елементами механізму державного регулювання розвитку ДПП, де реалізується процес впливу на об'єкт регулювання – є методи, інструменти, засоби політики. Методи державного регулювання, що використовується: загальний (прямий адміністративний та непрямий регулюючий вплив на відповідний об'єкт регулювання з боку органів державної влади) та спеціальні (адміністративні, економічні, соціально-політичні, морально-етичні, науково-аналітичні тощо). Серед іншого безпосередньо і непрямі методи. За цього державна політика загалом спрямована на розвиток державно-приватного партнерства, але комплексне регулювання зазначеного процесу обов'язково включає реалізацію політики держави в інших сферах, пов'язаних із реалізацією інфраструктурних проектів.

В свою чергу, реалізація інфраструктурних проектів у партнерстві з бізнесом є більш складним і трудомістким процесом, ніж реалізація таких проектів на основі державного замовлення [5]. Ціна помилки при ідентифікації, підготовці та реалізації таких проектів є вищою і, як правило, може призвести до додаткових витрат для обох сторін – бізнесу та міської адміністрації, а також негативно вплинути на досягнення соціально-економічних цілей, розвиток території та задоволення потреб громадян.

З огляду на це, важливо використовувати комплексний підхід, заснований на ефективному стратегічному плануванні та системній роботі, щоб уникнути помилок при ініціюванні, підготовці та початку реалізації таких проектів, а також враховувати інтереси всіх сторін і, насамперед, населення – від визначення інфраструктурного проекту до безпосереднього його впровадження.

Це підвищить ефективність витрачання залучених коштів [6], спростить ініціювання та реалізацію таких проектів, що в кінцевому підсумку приведе до збільшення забезпеченості та задоволеності населення інфраструктурними послугами в містах.

У законодавстві відсутнє чітке визначення поняття інфраструктурного проекту, а в літературі не сформовано єдиного підходу до поняття. Однак, на нашу думку Ракчєєв І.А. надає найбільш відповідне визначення інфраструктурного проекту – це «довгостроковий стратегічний проект, який передбачає підвищення конкурентоспроможності території, її сталий і збалансований розвиток, будівництво (реконструкцію) або модернізацію об'єктів інфраструктури відповідно до потреб населення, підвищення якості послуг, що надаються споживачам, соціально-покращення економічного становища», а збудовані об'єкти інфраструктури визначаються як «діяльність, спрямована на задоволення основних потреб населення» [7].

Виходячи з вищевикладеного, можна стверджувати, що важливою особливістю інфраструктурних проектів є характеристики попиту населення та здатність приносити вигоду користувачам – позитивний соціальний та економічний ефект.

Розвинена інфраструктура покращує якість життя населення, транспорт, охорону здоров'я, освіту, комунальне господарство, тощо. Якісна інфраструктура стимулює приплив інвестицій у місто, сприяє економічному розвитку, що проявляється у відкритті нових робочих місць та збільшенні доходів мешканців.

У контексті інвестування в міську інфраструктуру акцент на формі державно-приватного партнерства зумовлений тим, що ДПП є процесом взаємодії держави та бізнесу, і в цьому процесі інвестор бере участь у фінансуванні об'єктів інфраструктури. Подальша робота міських адміністрацій з потенційними інвесторами щодо ініціювання, підготовки, узгодження та запуску проекту ДПП має відбуватися відповідно до сучасних принципів клієнтоорієнтованості державного управління.

Це питання є дуже актуальним, оскільки не існує єдиного розробленого стандарту взаємодії держави та інвестора відповідно до «ідеї клієнтоцентризму». Відповідь на питання про важливість застосування цього принципу очевидна. Містобудування є важливою складовою внутрішньої політики. Для його реалізації безперечно потрібні інвестиції. Їх надходження безпосередньо залежить від організації відносин з клієнтами.

В Україні процес організується виключно цілеспрямовано відповідно до принципів доступності, зручності та надійності при взаємодії з державою, а також принципів планування, реалізації та експлуатації інфраструктурного проекту міського середовища [8].

Проте, підготовка інвестиційних проектів нерідко ускладнюється недостатністю компетенцій органів регіональної та муніципальної влади, відсутністю єдиних стандартів, що призводить до низької якості проектів.

Існує низка й інших суб'єктивних чинників, що впливають на якість інвестиційних проектів. Зокрема варто погодитись, з дослідником І. Дроботом у тому, що у відносинах «...між органами місцевого самоврядування та місцевими органами виконавчої влади вбачаються компетенційні спори, що виникли на місцевому рівні, корпоративні інтереси, протистояння в боротьбі за владу, корупційні дії з обох боків, які деформують місцеве самоврядування як цілісне явище» [9], чим відштовхують потенційних інвесторів.

Терміни підготовки та запуску проектів у середньому становлять від 1,5 до 2 років, а складні неуніфіковані процедури відштовхують інвесторів та стримують зростання ринку. В зв'язку з чим необхідне скорочення термінів запуску проектів, підвищення кваліфікації представників публічної сторони, а також підвищення прозорості та впровадження принципів стандартизації у процесі підготовки проектів для зростання їхньої якості.

Для залучення інвестицій важливо розробити єдиний стандарт дотримання ДПП за принципом клієнтоорієнтованості та застосовувати його всюди. Крім того, міська адміністрація несе соціальну відповідальність за добробут і комфорт місцевих жителів. Оцінка та встановлення пріоритетів потреб у розвитку інфраструктури дозволяє міським адміністраціям розробляти довгострокові стратегії розвитку з урахуванням потреб жителів та економічного потенціалу міста. У поточному економічному розвитку та ринкових умовах конкуренція також розвивається на територіальному рівні, наприклад, між містами, які конкурують за різні ресурси.

Розвинуті міста залучають не лише матеріальні, нематеріальні, фінансові ресурси, а й кваліфіковані кадри. Соціальна інфраструктура необхідна для

забезпечення збалансованого підходу до сталого розвитку місцевих громад. Планування та забезпечення соціальної інфраструктури має конкретний економічний і соціальний зміст: можливість суттєвої економії для держави та позитивного соціального ефекту для суспільства в середньо- та довгостроковій перспективі [10].

Процес державного стратегічного планування [11] з урахуванням реального попиту громадян на ті чи інші об'єкти інфраструктури можна здійснювати різними способами:

1. Громадські слухання: участь у них дає можливість жителям міста висловити свою думку та запропонувати ідеї щодо необхідних об'єктів інфраструктури.

2. Опитування та анкетування: їх проведення є ефективним способом визначення потреб громадян. Опитування можна проводити онлайн або офлайн, в якому варто зазначити питання щодо потреби в новій інфраструктурі, якість існуючої інфраструктури та пропозиції (чи побажання) на покращення.

3. Моніторинг соціальних мереж: може допомогти виявити громадську думку та бажання мешканців міста щодо розвитку інфраструктурних проєктів. Моніторинг можна здійснювати за допомогою спеціальних інструментів аналізу соціальних мереж.

4. Аналіз статистичних даних: аналіз демографічної та економічної статистики може допомогти визначити потреби в інфраструктурі. Наприклад, дані про чисельність населення, вікову структуру населення та розподіл доходів можна використовувати для будівництва нових шкіл, лікарень, доріг, тощо.

5. Використання різноманітних цифрових сервісів та рішень, у тому числі з використанням даних, отриманих у рамках технологій Інтернету речей: за допомогою датчиків та інструментів збирати інформацію про стан міської інфраструктури та навколишнього середовища [12], про затори та забруднення повітря, можна зробити висновок про проблеми із забезпеченням функціонування об'єкта інфраструктури у «вузькому місці» та необхідність його оновлення. Дані мобільних операторів, платіжних систем і масових соціальних мереж дозволяють робити висновки про структуру населення території, його

потреби, інтереси та моделі поведінки, що дозволяє розробляти сервіси планування розвитку територій [13].

Крім того, органи державної влади та органи місцевого самоврядування можуть використовувати інформацію від професійних асоціацій, експертів, інвесторів та інших заінтересованих сторін. На етапі реалізації стратегічних планів необхідно оцінити потреби населення, оскільки це дозволяє коригувати план розвитку інфраструктури з урахуванням впливу на соціально-трудова потенціал людини.

Оскільки продуктивність праці пов'язана із задоволеністю соціальною інфраструктурою, то для розвитку соціально важливої інфраструктури необхідний закон «зростаючого попиту», гнучка методологія перспективного планування, що враховує соціальні, демографічні, географічні та економічні особливості території в контексті забезпечення сталого розвитку громади [14].

Для забезпечення максимальної точності розрахунків рекомендуємо об'єднати наявні інструменти оцінки поточного рівня розвитку інфраструктури, запиту користувачів території на нові об'єкти з інструментами безпосереднього виявлення думки громадян (слухання, обговорення), використовувати джерела інформації про поточний рівень безпеки державних служб, державних послуг та об'єктів інфраструктури (документи стратегічного планування, у тому числі генеральні плани, державні інформаційні системи обліку об'єктів інфраструктури, показники); якість міського середовища, задоволеність громадян, включаючи індекс якості життя в містах, а також перевірка результатів, отриманих шляхом аналізу даних з різних незалежних джерел.

Також, у майбутньому необхідно використовувати технології «розумного міста» та «інтернету речей» для більш точної перевірки результатів на основі великих даних (Big Data). Необхідно оцінити потенційний соціально-економічний ефект (зовнішні ефекти) нових об'єктів інфраструктури за допомогою методів аналізу вартості та результату [15], що дозволяє ранжувати проекти за ступенем потенційної ефективності та реалізованого соціального ефекту.

Міста повинні прагнути створити цільову модель, яка сприятиме більш ефективному управлінню інфраструктурними потребами та ресурсами. Враховуючи вищесказане, така концепція може виглядати наступним чином:

1) аналіз статистичних та соціально-економічних показників, включаючи визначення основних проблемних зон і точок розвитку території за різними індексами та рейтингами;

2) визначення потенційних об'єктів та проектних ініціатив, які можуть вплинути на вирішення проблем і стати «точками росту» території;

3) публічне обговорення та аналіз реального попиту на використання геоінформаційних систем (і технологій «розумного міста» та «інтернету речей»);

4) розробка генерального плану розвитку території та його обговорення з населенням та експертним середовищем;

5) визначення переліку об'єктів, для яких можуть застосовуватися механізми державно-приватного партнерства (ДПП) та формування плану міста.

Такий підхід дозволить містам оптимізувати використання ресурсів і створити більш комфортні, безпечні та стійкі умови для життя городян. Так-як, деякі інфраструктурні проекти можуть бути реалізовані лише із залученням приватних коштів, наприклад, шляхом укладання концесійних договорів, що допоможе більш ефективно управляти об'єктами інфраструктури, котрі будуються.

Високий попит на сучасну інфраструктуру в динамічних економічних умовах спричинив усвідомлення ринком щодо необхідності якісної трансформації підходів та механізмів державної участі у ДПП-проектах. З огляду на це, необхідно, на нашу думку, передбачити спрощений порядок зміни суттєвих умов договорів концесії та створити умови їхнього укладання без проведення конкурсу з дотриманням визначених законодавством умов. Також, необхідно пом'якшити вимоги у межах державної експертизи проектної документації.

У поточних реаліях важливо системно працювати над збільшенням кількості ДПП-ініціатив та скороченням строків їх запуску без шкоди для якості опрацювання. На довгострокову перспективу доцільно розглянути питання щодо впровадження на постійній основі механізмів спрощеного порядку та зміни угод,

а також продовжити вдосконалення підходів до державної підтримки ДПП-проектів. У зв'язку з цим необхідним є ухвалення змін до ДПП-законодавства та активізація участі Міністерства економіки України та інших міністерств у розробці методичних рекомендацій для регіонів щодо підготовки та впровадження ДПП-проектів.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі. На сьогоднішній день в Україні поняття ДПП, принципи та цілі реалізації проектів ДПП визначені Законом України, проте існуюча система правового супроводу ДПП залишається неоднорідним полем норм законодавства органів державної влади та органів місцевого самоврядування, більшість з яких має обмежені території у межах регіонів та регулює тільки окремі питання ДПП.

Таким чином, актуальним залишається питання щодо вдосконалення як системи законодавчих актів України так і механізмів реалізації проектів ДПП.

До цього ж, найбільш актуальні виклики з погляду державної підтримки ДПП-проектів є:

- необхідність спрощення процедур запуску проектів;
- розширення фінансової підтримки ДПП-проектів у державних програмах;
- активізація участі держави в ініціюванні, підготовці та запуску ДПП-проектів у вигляді методичної роботи;
- розробка та запровадження антикризових механізмів, що визначатимуть чинники впливу, здійснюватимуть діагностику кризових явищ, виявлення, недопущення та ліквідацію таких явищ, і будуть спрямовані на спрощення процедур укладання ДПП-проектів та внесення змін до угод;
- збільшити підтримку в рамках поточних програм співфінансування;

Проте, незважаючи на ситуацію, що склалася, ринок проектів ДПП у деяких регіонах України може зрости.

Концепція ДПП може реалізуватись щодо впровадження проектів міської інфраструктури, завдяки комбінації низки обставин: наявності політичної волі, співробітництва зі Світовим банком, шляхом отримання досвіду, рекомендацій щодо формування міського законодавства та реалізації проектів ДПП.

Подальше дослідження ДПП у розбудові інфраструктури міста варто здійснювати у напрямі вивчення й узагальнення світового досвіду щодо адаптування його у повоєнній відбудові міст України.

Література

1. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 р. №2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>. (дата звернення 09.07.2024).

2. Про мультиплікатор інвестицій у Велике будівництво: Ukraine Economic Outlook. URL: <https://www.ukraine-economic-outlook.com/researches>. (дата звернення 09.07.2024).

3. Kruglov V. Development of a public-private partnership system in modern conditions. *Scientific Bulletin: Public Administration*. 2021. № 3. С. 50-67. URL: http://nbuv.gov.ua/ujrn/nauvisdu_2021_3_5. (дата звернення 09.07.2024).

4. Kuznetsova A., Maslov V. Methodological principles of analysis of the concept of “organizational and economic mechanism of public-private partnership”. *Bulletin of the Economy*. 2021. № 3. С. 137-146. URL: http://nbuv.gov.ua/ujrn/vtneu_2021_3_12. (дата звернення 09.07.2024).

5. Serikov A.V. Economic and mathematical beginnings of the theory of financing projects of public-private partnership. *Economics and State*. 2021. № 6. С. 58-62. URL: <https://doi.org/10.32702/2306-6806.2021.6.58> (дата звернення 10.07.2024).

6. Shkurenko O. V. Public-private partnership as a toolkit of theater balance of a circular economy model: scientific picture aspects. *Economic Bulletin of the Dnieper Polytechnic*. 2021. № 1. С. 236-246. URL: http://nbuv.gov.ua/ujrn/evngu_2021_1_26. (дата звернення 09.07.2024).

7. Ракчєєв І.А. Науково-теоретичні основи розробки інфраструктурних проєктів. *Вісник студентського наукового товариства навчально-наукового інституту бізнесу і менеджменту. ХНТУСГ: збірник наукових праць*. 2019. № 2 С. 159-162. URL: https://khntusg.com.ua/wp-content/uploads/2020/02/aref_rakchieiev-281.pdf (дата звернення 10.07.2024).

8. Bakulina A., Karpova S. Problems of pricing of the public procurement system in the conditions of stimulating competition. *Practical Marketing*. 2020. № 7. С. 3-9. URL: <https://doi.org/10.3390/economies9040147>. (дата звернення 09.07.2024).

9. Дробот І.О. Реформування адміністративно-територіального устрою України: ретроспектива гарантування місцевого самоврядування. *Право та державне управління*. 2021. № 3. С. 78–84. URL: <https://doi.org/10.32702/2307-2156-2018.10.200>. (дата звернення 10.07.2024).

10. Мельник Л. Теоретичні засади формування спроможності територіальних громад в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2020. № 9. URL: <https://doi.org/10.32702/2307-2156-2020.9.54>. (дата звернення 10.07.2024).

11. Бакуменко В. Методологічні засоби систематизації досліджень механізмів державного управління. *Вісник Національної академії державного управління при Президенті України. Державне управління*. 2021. № 100. С. 22-29.

12. Carlsson F., Kataria M., Krupnick A., Lampi E., Löfgren Å., Qin P., Sterner T., Yang X. The climate decade: Changing attitudes on three continents. *Journal of Environmental Economics and Management*. 2021. № 107. URL: <https://doi.org/10.1016/j.jeem.2021.102426> (дата звернення 09.07.2024).

13. Market Update Review of the European PPP Market in 2019. The European PPP Expertise Centre (EPEC). The European Investment Bank (EIB). 2019. URL: https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2019_en.pdf (дата звернення 09.07.2024).

14. Дробот І.О. Механізми професіоналізації органів місцевого самоврядування в контексті забезпечення сталого розвитку громади. Актуальна проблематика місцевого самоврядування у контексті сталого розвитку. Київ: НАДУ, 2014.

15. Саханенко С., Коліснеченко Н. Проблеми визначення ефективності державних експериментів. *Теоретичні та прикладні питання державотворення*. 2022. № 2.

References

1. Verkhovna Rada of Ukraine (2010), The Law of Ukraine “On public-private partnership”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (accessed 9 July 2024).
2. Ukraine Economic Outlook (2024), “About the multiplier of investments in Big Construction”, available at: <https://www.ukraine-economic-outlook.com/researches> (accessed 9 July 2024).
3. Kruglov, V. (2021), “Development of a public-private partnership system in modern conditions”, *Scientific Bulletin: Public Administration*, vol. 3, pp. 50-67, available at: http://nbuv.gov.ua/ujrn/nauvisdu_2021_3_5 (accessed 9 July 2024).
4. Kuznetsova, A., & Maslov, V. (2021), “Methodological principles of analysis of the concept of “organizational and economic mechanism of public-private partnership”, *Bulletin of the Economy*, vol. 3, pp. 137-146, available at: http://nbuv.gov.ua/ujrn/vtneu_2021_3_12 (accessed 9 July 2024).
5. Serikov, A.V. (2021). “Economic and mathematical beginnings of the theory of financing projects of public-private partnership”, *Economics and State*, vol. 6, pp. 58-62. <https://doi.org/10.32702/2306-6806.2021.6.58>.
6. Shkurenko, O.V. (2021), “Public-private partnership as a toolkit of theater balance of a circular economy model: Scientific picture aspects”, *Economic Bulletin of the Dnieper Polytechnic*, vol. 1, pp. 236-246, available at: http://nbuv.gov.ua/ujrn/evngu_2021_1_26 (accessed 09 July 2024).
7. Rakcheev, I.A. (2019), “Scientific and theoretical basis for the development of infrastructure projects”, *Visnyk studentskoho naukovohto tovarystva navchalno-naukovoho instytutu biznesu i menedzhmentu. KhNTUSH: zbirnyk naukovykh prats*, vol. 2, pp. 159-162, available at: https://khntusg.com.ua/wp-content/uploads/2020/02/aref_rakchieiev-281.pdf (accessed 10 July 2024).
8. Bakulina, A., & Karpova, S. (2020), “Problems of pricing of the public procurement system in the conditions of stimulating competition”, *Practical Marketing*, vol. 7, pp. 3-9. <https://doi.org/10.3390/economies9040147>.

9. Drobot, I.O. (2021). "Reform of the administrative-territorial structure of Ukraine: a retrospective of the guarantee of local self-government", *Pravo ta derzhavne upravlinnia*, vol. 3, pp. 78–84. <https://doi.org/10.32702/2307-2156-2018.10.200>.

10. Melnyk, L. (2023), "Theoretical principles of formation of the capacity of territorial communities in Ukraine", *Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok*, vol. 9. <https://doi.org/10.32702/2307-2156-2020.9.54>.

11. Bakumenko, V. (2021), "Methodological means of systematization of studies of mechanisms of state administration", *Visnyk Natsionalnoi akademii derzhavnoho upravlinnia pry Prezydentovi Ukrainy. Derzhavne upravlinnia*, vol. 100, pp. 22-29.

12. Carlsson, F., Kataria, M., Krupnick, A., Lampi, E., Löfgren, Å., Qin, P., Sterner, T., & Yang, X. (2021), "The climate decade: Changing attitudes on three continents", *Journal of Environmental Economics and Management*, vol. 107. <https://doi.org/10.1016/j.jeem.2021.102426>.

13. The European PPP Expertise Centre (EPEC). The European Investment Bank (EIB) (2019), "Market Update Review of the European PPP Market in 2019", available at: https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2019_en.pdf (accessed 9 July 2024).

14. Drobot, I.O. (2014). *Mekhanizmy profesionalizatsii orhaniv mistsevoho samovriaduvannia v konteksti zabezpechennia staloho rozvytku hromady. Aktualna problematyka mistsevoho samovriaduvannia u konteksti staloho rozvytku* [Mechanisms of professionalization of local self-government bodies in the context of ensuring sustainable development of the community], NADU, Kyiv, Ukraine.

15. Sakhanenko, S. and Kolisnechenko, N. (2022), "Problems of determining the effectiveness of state experiments", *Teoretychni ta prykladni pytannia derzhavotvorennia*, vol. 2.

Стаття надійшла до редакції 30.07.2024 р.