

В. М. Харчун,
магістр системного аналізу та управління, Senior Manager, SoftServe
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0002-7374-2593>

DOI: 10.32702/2306-6814.2024.12.252

ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК МІСЬКОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ЗАСАДАХ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

V. Kharchun,
Master of Systems Analysis and Management, Senior Manager, SoftServe

RESTORATION AND DEVELOPMENT OF URBAN INFRASTRUCTURE ON THE BASIS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

У статті досліджено визначення сутності категорії "інфраструктура" у наукових працях, класифікаційні ознаки інфраструктури. Визначено значення міської інфраструктури для життєзабезпечення міста. Проаналізовано ступінь збитків для міської інфраструктури внаслідок повномасштабного вторгнення росії та необхідність залучення приватного бізнесу у процеси її відновлення та розвитку. У статті досліджено різні підходи до визначення сутності поняття "державно-приватне партнерство". Проаналізовано стан впровадження державно-приватного партнерства в Україні у динаміці. Визначено базові чинники стримування процесу розгортання державно-приватного партнерства. Досліджено макросередовище, у якому протікають економічні процеси, пов'язані з розвитком державно-приватного партнерства із використанням PESTLE-аналізу рамкових умов функціонування ДПП на даний час в Україні. Виявлено позитивні та негативні фактори, що впливають на впровадження ДПП, у політичній, економічній, соціальній, технологічній та екологічній сферах.

The relevance of the study is explained by the fact that proper functioning of urban infrastructure is one of the most important factors in ensuring the sustainable operation of a city, the development of its economy, and the creation of a comfortable living environment for its inhabitants. However, due to limited budgetary resources, there is a severe shortage not only for development, but also for the simple maintenance of infrastructure objects, which have also suffered significant damage as a result of Russia's military aggression. This necessitates the involvement of private investors in infrastructure projects through the establishment of public-private partnerships (PPPs). The research methodology is based on the analysis of scientific studies in the field of infrastructure development and the implementation of PPPs, Ukrainian legislation in this area, and strategies for Ukraine's recovery. To achieve the research goal, scientific papers were studied, expert materials on PPPs were considered, and special and general methods of scientific research were used, such as analysis, synthesis, abstract method, etc. The obtained results prove that PPPs in Ukraine should become a powerful tool for attracting

financial resources, private sector expertise for post-war restoration of urban infrastructure as the foundation for further economic growth of cities and improvement of living conditions for urban residents, creating a long-term basis for state-business cooperation. At the same time, it is emphasized that to achieve tangible results from the implementation of PPPs, it is necessary to systematically and persistently work towards improving the macroenvironment for the implementation of infrastructure projects, understanding the economic basis of PPPs as a form of equal and mutually beneficial cooperation between the public and private sectors, taking real steps to overcome corruption, demonstrating transparency in all necessary procedures, removing additional barriers to their implementation, improving the quality of PPP agreements, and creating a stable foundation for their implementation. Practical recommendations are proposed to increase the opportunities for using the PPP instrument for the reconstruction and development of urban infrastructure. The practical value of the article lies in the fact that its results can be used by municipal authorities to improve the effectiveness of infrastructure projects implementation based on PPPs.

Ключові слова: інфраструктура, відновлення міської інфраструктури, державно-приватне партнерство, PESTLE-аналіз.

Key words: infrastructure, urban infrastructure restoration, public-private partnership, PESTLE analysis.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Належне функціонування виробничої, житлово-комунальної, соціальної, інформаційно-комунікаційної та інших видів міської інфраструктури є одним з найважливіших факторів забезпечення стійкої діяльності міста, розвитку його економіки, створення нормальних умов проживання городян, надання жителям міста сучасних послуг. Саме тому одним з ключових завдань міської влади є розбудова та модернізація існуючої традиційної інфраструктури відповідно до потреб економіки та населення, сприяння розвитку сучасних видів інфраструктури (наприклад для забезпечення цифрової трансформації міста), впровадження сучасних методів управління наявними інфраструктурними об'єктами, пошук інвестиційних партнерів для їх реконструкції або будівництва нових.

Проте, реальна практика свідчить, що переважна більшість проєктів розвитку міської інфраструктури реалізується за кошти бюджетів різного рівня або запозичені кошти. Так, у м. Києві міська влада декілька разів здійснювала зовнішні запозичення для будівництва Подільсько-Воскресенського мостового переходу. Обслуговування існуючої міської інфраструктури, яка, в основному, перебуває в комунальній власності, також здійснюється переважно шляхом фінансування з міських бюджетів. З огляду на обмеженість бюджетних коштів цих ресурсів вкрай не вистачає не лише на розвиток, а й на просте утримання та поточний ремонт інфраструктурних

об'єктів. Наслідком подібної ситуації, яка спостерігається вже не один десяток років, є підвищення рівня фізичного та морального зносу житлово-комунальної та транспортної інфраструктури, недостатня забезпеченість населення освітніми та медичними закладами, незадовільний стан об'єктів сфери культури, тощо.

Сьогодні проблеми функціонування міської інфраструктури загострюються через повномасштабне вторгнення росії в Україну. За даними Київської школи економіки, від початку війни пошкоджено 19 аеропортів і цивільних аеродромів, щонайменше 126 залізничних вокзалів і станцій, руйнувань зазнали 25,4 тис. км доріг та 344 мостів і мостових переходів державного, місцевого або комунального значення, було підірвано Каховську ГЕС, понад 50% житлового фонду у значній кількості міст та містечок було пошкоджено чи зруйновано, дуже постраждав сектор енергетики, пошкоджено або зруйновано біля 1284 закладів охорони здоров'я, зруйновано 380 та пошкоджено 3429 об'єктів освітньої інфраструктури, зазнали ушкоджень 771 будинок культури тощо [1].

Відновлення зруйнованих доріг, енергетичних об'єктів, соціальних закладів, підприємств стає суттєвим викликом повоєнного розвитку міст України особливо на тлі накопичених у минулому проблем. На попередній конференції на шляху до Ukraine Recovery Conference (URC2024), яка відбулась в Берліні 7 березня 2024 року, було підкреслено, що "відновлення інфраструктури, будівництво та безпека житла, сталий розвиток міст є вирішальними факторами для орієнтованої на майбутнє відбудови" [3].

Тому на повістку дня виходять питання переосмислення підходів до відновлення та розвитку міської інфраструктури.

Представлений у Лугану урядовий план повоєнної відбудови передбачає, що значну частку потрібних фінансових ресурсів необхідно залучати з приватного сектора. Така ж теза анонсується як одна з ключових на Міжнародну конференцію з питань відновлення України — URC2024, яка відбудеться 11—12 червня 2024 року в Берліні.

Одним з інструментів залучення приватного інвестора в інфраструктурні проєкти може стати державно-приватне партнерство за умови забезпечення Україною прозорих і зрозумілих механізмів його реалізації та довгострокової політичної підтримки.

Загалом, державно-приватне партнерство довело свою ефективність для розвитку інфраструктури в багатьох країнах світу, оскільки відбувається залучення додаткових ресурсів на основі тривалої взаємодії між органами влади всіх рівнів і приватними інвесторами.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Ціла низка як вітчизняних, так і зарубіжних науковців досліджували питання функціонування міської інфраструктури та організації державно-приватного партнерства реалізації інфраструктурних проєктів.

Так, сутність поняття інфраструктури, її класифікації розглядалися у наукових працях Форда Р., Йохімсена Р., Фрішмана Б., Брунця Б. Р., Бураченка А. Є., Важинського Ф. А., Іванової Н. В., Жупаненка В. М., Лук'янчука О. М., Новикової В. І., Садчикової І. В. та ін.

У праці "Infrastructure and Private-Sector productivity" Форд Р. визначав інфраструктуру як сукупність секторів, що продукують необхідні для розвитку економіки послуги та надання яких пов'язано з об'єктами з тривалими термінами будівництва і служби [12].

Йохімсен Р. тлумачив інфраструктуру як "сукупність матеріальних, інституційних та індивідуальних умов, які є в розпорядженні господарських одиниць і відповідають вирівнюванню доходів, пов'язаних з рівною продуктивністю факторів, які дають при оптимальному розміщенні ресурсів забезпечити повну інтеграцію та, можливо, найвищий рівень господарської діяльності" [14].

Фрішманом Б. підкреслювалась суспільна значимість інфраструктури. За його твердженням остання являє собою дуже великий фізичний ресурс, необхідний для задоволення суспільних потреб [13].

Новикова В. трактувала інфраструктуру "як сукупність засобів, закладів, споруд, мереж та інших елементів матеріальнотехнічної бази, що допомагають здійснювати конкретний вид діяльності" [4]. Вона також вказувала на різні підходи до класифікації інфраструктури і той факт, що найчастіше виділяють два основні її види — соціальну та виробничу. Водночас дослідниця підкреслювала, що іноді складно чітко розділити ці два види, тому доречно виділяти універсальну інфраструктуру, послугами якої користаються як суб'єкти господарювання, так і населення. Також варто виокремлювати спеціалізовану інфраструктуру, яка обслуговує конкретні галузі [4].

Садчикова І. В. у своїх наукових працях досліджувала основні концепції поняття "інфраструктура" та доводила складність і багатоаспектність даної економічної категорії [9].

Питання державно-приватного партнерства, його сутності, переваг і проблемних аспектів застосування для реалізації інфраструктурних проєктів висвітлювались у наукових працях Винницького Б., Гриценка Л. Л., Гусєва Ю. В., Зайделя М. І., Лендєл М., Ляпіна Д., Маліна О. Л., Онищука Б., Сегварі П., Тверезовської О. І. та багатьох інших.

Водночас, нові реалії, які виникли в Україні, потребують додаткових досліджень запровадження державно-приватного партнерства для відновлення та розвитку міської інфраструктури.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Метою статті є визначення умов розвитку державно-приватного партнерства як інструменту розбудови міської інфраструктури.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

В умовах сьогодення, коли у багатьох містах України кожного дня оголошується повітряна тривога, а ворог ставить за мету знищити критичну інфраструктуру, наочно проявляється важливість останньої для нормальної діяльності міських громад. Будь-які порушення у функціонуванні міської інфраструктури, будь то дороги, енергетичні об'єкти, лікарні або школи, призводять до різкого погіршення базових умов життя городян, знижують продуктивність або повністю припиняють діяльність господарюючих суб'єктів. Тобто саме життя доводить беззаперечність факту, що без налагодженої роботи об'єктів інфраструктури неможливо забезпечити суспільні потреби, вона є базисом соціально-економічного благополуччя міст.

На офіційному сайті державної допомоги підтверджується наведена вище думка: "місцева інфраструктура — це інфраструктура, яка сприяє на місцевому рівні поліпшенню ділового та споживчого середовища або розвитку та модернізації промислової бази" [5].

Нами вже згадувалось, що у наукових дослідженнях пропонують різні підходи до класифікації інфраструктури. На нашу думку, при розгляді міської інфраструктури, найбільш релевантним є галузевий підхід. Це пояснюється тим, що управління інфраструктурними об'єктами різних сфер вноситься різними галузевими нормативно-правовими актами. А у практичній площині різні галузі інфраструктури суттєво відрізняються за інвестиційною привабливістю та потенційними можливостями створення державно-приватного партнерства.

З огляду на це, виокремлюємо такі галузі міської інфраструктури:

1. Житлово-комунальна галузь, яку можна віднести до універсальної інфраструктури, так як її належне функціонування спрямоване на задоволення потреб як побутових, так і виробничих споживачів. Це, передусім, відноситься до таких її підгалузей, як водопостачання та водовідведення, тепло-, газо-, електропостачання.

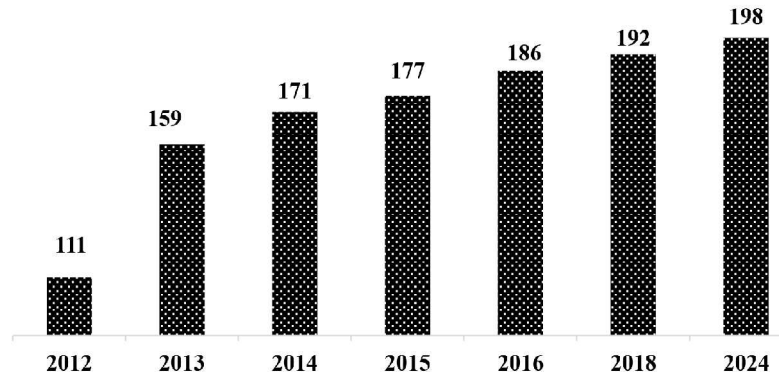


Рис. 1. Динаміка проектів ДПП в Україні

Джерело: сформовано на основі [10].

2. Транспортна галузь, яке теж має універсальний характер, так як забезпечує пасажирські та вантажні перевезення.

3. Дорожня галузь, яка включає "залізниці, залізничні вузли та станції; автомобільні дороги, автомагістралі, мости, тунелі, розв'язки, парковки; вулиці, тротуари та бульвари, велодоріжки, пішохідні зони; авіалінії та аеропорти; річкові шляхи та порти, морські порти тощо. та обслуговування економічного сектору" [11].

4. Комплекс галузей соціально-гуманітарної інфраструктури (освіта, охорона здоров'я, культура, фізкультура та спорт, соціальне обслуговування, тощо).

5. Рекреаційна інфраструктура, яка являє собою "сукупність засобів, закладів, споруд, мереж та інших елементів матеріально-технічної бази, що допомагають здійснювати рекреаційну діяльність" [4].

6. Комплекс галузей комерційної інфраструктури, наприклад, кредитно-фінансові організації, установи підтримки підприємництва, тощо.

7. Інформаційно-комунікаційна інфраструктура, яка представлена закладами зв'язку, сукупністю організаційних систем, що формують інформаційні потоки, центрами надання адміністративних послуг та ін.

8. Інноваційна інфраструктура, до якої слід віднести комплекс установ, закладів, що спрямовані на продукування, просування інновацій, підтримку інноваційного підприємництва.

Наведена класифікація відображає складну внутрішню будову міської інфраструктури. Водночас, на її основі можна виділити види інфраструктури, які традиційно формуються, утримуються та управляються органами міської влади або через створені ними організації та належать до комунальної власності (наприклад, житлово-комунальна, транспортна, дорожня, соціально-гуманітарна інфраструктура), та види інфраструктури, які за формою власності можуть бути і комунальними, і приватними, забезпечуючи при цьому відповідні суспільні потреби (наприклад, рекреаційна, комерційна, інформаційно-комунікаційна, інноваційна інфраструктура).

Необхідно звернути увагу, що через комунальну інфраструктуру міська влада реалізує дві основні функції. Перша (пряма) функція стосується надання конкретних послуг, які визначаються видом інфраструктури. Друга (опосередкована) функція полягає у реалізації соціальної політики міста через створення умов

доступності послуг для всіх верств населення. Тому тарифи на послуги комунальної інфраструктури часто регулюються або дані послуги надаються повністю на безоплатній основі. З огляду на високу вартість будівництва та утримання інфраструктурних об'єктів і неможливості повернути вкладені фінанси за рахунок плати за послуги такі об'єкти стають не дуже привабливими для приватних інвесторів.

Можна констатувати, що виникає дилема: приватні інвестиції дуже потрібні для відновлення та розвитку міської інфраструктури, але для недержавних інвесторів вкладення в інфраструктурні об'єкти є достатньо ризикованими.

Вирішенню даної дилеми має сприяти запровадження державно-приватного партнерства (ДПП), коли на законодавчо визначеній основі об'єднуються зусилля державного / комунального та приватного суб'єктів, у відповідний спосіб розподіляються вигоди та ризики.

У науковій площині можна виокремити широкий та вузький підходи до визначення ДПП. Наприклад, широкий підхід використовується у працях Комарницької Г. О., яка тлумачить ДПП так: "суспільний інститут, що включає сукупність формальних і неформальних правил, у рамках яких з метою задоволення потреб суспільства здійснюється спільна діяльність державних органів влади і приватного сектора на основі набору альтернатив поведінки" [2]. Проте, на нашу думку, подібне визначення ДПП дещо розмиває його сутність, при цьому стає важко відокремити ДПП від міжсекторного партнерства, соціально відповідального бізнесу або інвестиційного проекту, який реалізується на засадах співфінансування.

Тому більш доречним видається вузьке трактування ДПП, за яким чітко проглядається специфічний зміст даного інструменту. Наприклад, на сайті Світового банку ДПП характеризується так: "це механізм, за допомогою якого уряд закуповує та впроваджує державну інфраструктуру та/або послуги з використанням ресурсів і досвіду приватного сектору. Там, де уряди стикаються з проблемами старіння чи відсутності інфраструктури та потребують більш ефективних послуг, партнерство з приватним сектором може допомогти створити нові рішення та залучити фінансування" [7]. Вузький підхід до сутності ДПП закріплено й у Законі України "Про державно-приватне партнерство", а саме ДПП — це "співробітництво між державою Україна, Автономною

Таблиця 1. PESTLE-аналіз середовища розвитку ДПП в Україні

Сфера	Можливості	Загрози
Політична	Політична підтримка ДПП, що закріплено у низці державних програм. Розвинене інституційне середовище. Міжнародна підтримка розвитку ДПП у тому числі шляхом реалізації програм міжнародної технічної допомоги.	Продовження широкомасштабного вторгнення рф, що створює атмосферу невизначеності. Корупційні ризики. Недостатня прозорість і складність процедур у рамках ДПП.
Економічна	Зацікавленість інвесторів, у тому числі міжнародних, у відновленні міської інфраструктури.	Суттєве зменшення економічного потенціалу. Зростання державного боргу. Зменшення платоспроможного попиту на послуги інфраструктури. Нерозвиненість системи банківського довгострокового кредитування інфраструктурних проєктів. Встановлення державних тарифів на низку послуг інфраструктури. Підвищення інвестиційних ризиків внаслідок продовження війни. Непередбачуваність змін податкової політики. Непрозорість процедур управління державним і комунальним майном
Соціальна	Зростаюча потреба населення у відновленні інфраструктури на якісно новій основі. Збільшення поінформованості суспільства щодо корисності ДПП.	Взаємна недовіра партнерів (держави до бізнесу та навпаки). Недостатній рівень кваліфікації працівників органів місцевого самоврядування щодо проєктів ДПП. Зменшення кількості населення, тобто споживачів послуг.
Технологічна	Впровадження нових технологій будівництва, модернізації та управління інфраструктурними об'єктами.	Недостатність досвіду проєктування ДПП. Обмежений досвід управління проєктами ДПП. Відсутність програмного забезпечення розробки та реалізації проєкту ДПП. Відсутність технологічного забезпечення супроводу проєктів ДПП органами влади.
Правова	Активізація діяльності з вдосконалення нормативно-правової бази.	Наявність низки прогалин у нормативно-правових актах. Декларативність та часто відсутність реальної реалізації положень стратегічних документів щодо розвитку ДПП.
Екологічна	Впровадження енергозберігаючих технологій. Підтримка ДПП у сфері альтернативної енергетики	Накопичення екологічних проблем внаслідок бойових дій.

Джерело: сформовано автором.

Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних державних органів, що згідно із Законом України "Про управління об'єктами державної власності" здійснюють управління об'єктами державної власності, органів місцевого самоврядування, Національної академії 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" [8].

Загалом початок формуванню нормативно-правової бази ДПП був закладений у 2010—2011 рр. На сьогодні ДПП регулюється двома базовими законами — Закон України "Про державно-приватне партнерство" та Закон України "Про концесію". Крім того, прийнято цілу низку підзаконних актів, які в нормують різні аспекти створення ДПП.

Незважаючи на достатню розвиненість нормативно-правових засад, ДПП в Україні поки не стало потужним інструментом розвитку міської інфраструктури та не

демонструє тих успіхів, які можна спостерігати в багатьох країнах світу.

Підтвердженням цього є дані, наведені на офіційному сайті Міністерства економіки України, згідно яких на початок 2024 року на умовах ДПП було укладено 198 договорів, з яких реалізується всього 22 договори (10 — концесійних договорів, 6 — договорів про спільну діяльність, 6 — інших договорів), 166 договорів не реалізується (115 — не виконується, 51 — розірвані / закінчився термін дії), а 10 договорів були призупинені внаслідок збройної агресії росії [10]. На рис. 1 представлено динаміку укладання проєктів ДПП в Україні.

Після прийняття базових законів ДПП в Україні стало активно розвиватися (2012—2014 рр.). При цьому міста охоче включались у цей процес. Для прикладу, у м. Кіровоград намагались реалізувати на засадах ДПП проєкт будівництва комплексу з переробки твердих побутових відходів, у м. Краматорську реально діючим став проєкт реконструкції системи тепло- та водопостачання.

Але після 2014 року динаміка укладання договорів ДПП стає дуже повільною, продовжують діяти існуючі договори, а нових з'являється не так багато. У цей період починають проявлятися проблеми реалізації інфраструктурних проєктів на засадах ДПП, які викликані багатьма чинниками, серед яких: недостатня якість обґрунтування можливості створення ДПП для конкретного проєкту, виникаючі непорозуміння щодо оцінки внесків приватного та державного партнерів, розподілу між ними інвестиційних ризиків, недостатня прозорість проведення конкурсного відбору приватного партнера, що знижувало довіру до даного інструменту з боку бізнесу, особливо іноземного.

Відмітимо, що для активізації ДПП важливим є сприятливе макросередовище, у якому протікають економічні процеси, пов'язані з розвитком ДПП. PESTLE-аналіз рамок умов функціонування ДПП на даний час в Україні представлено в табл. 1.

За даними PESTLE-аналізу можна зробити висновок, що макросередовище для розвитку ДПП в Україні не може характеризуватися як дуже сприятливе. Існує ціла низка факторів, які серйозно ускладнюють процеси, вони проявились ще до початку повномасштабного вторгнення росії та позначилися на стані розвитку ДПП. До таких факторів, передусім, відносимо:

- у політичній сфері — корупційні ризики та недостатню прозорість процедур у рамках ДПП;
- в економічній сфері — державне регулювання тарифів та зменшення платоспроможного попиту на низку послуг інфраструктури;
- у соціальній сфері — взаємна недовіра державного та приватного партнерів і недостатній рівень кваліфікації публічних службовців щодо підготовки проєктів ДПП;
- у технологічній сфері — відсутність технологічного забезпечення супроводу проєктів ДПП органами влади;
- у правовій сфері — наявність низки прогалин у нормативно-правових актах.

На сьогодні до цих ризиків додалися фактори, викликані війною — економічний спад, звуження можливостей виконувати свої зобов'язання у державного партнера, зменшення кількості потенційних споживачів послуг інфраструктурного об'єкту, що діє на засадах ДПП, тощо.

Водночас, навіть за таких умов іноземні інвестори проявляють зацікавленість щодо їх входження у проєкти ДПП. Свідченням цього є, наприклад, готовність польського бізнесу до довгострокових інвестицій у відновлення інфраструктури Києва у межах ДПП, яку вони висловили на конференції "Europe-Poland-Ukraine: Cooperate Together" (відбулася у м. Києві 24 травня 2024 року) [6].

Практичними кроками до збільшення можливостей використання інструменту ДПП для відбудови та розвитку міської інфраструктури мають стати:

- визначення пріоритетних сфер застосування ДПП для відновлення та розвитку інфраструктури, які б включали як традиційні (комунальні та транспортні), так й соціальні, екологічні, інноваційні інфраструктурні об'єкти;

- більша обґрунтованість угод ДПП з чіткими критеріями до об'єктивних результатів проєкту, розподілом вигоди та ризиків, наслідками невиконання умов, тощо;

- підвищення прозорості конкурсного відбору приватного партнера та подальшої реалізації проєктів ДПП для зацікавлених сторін і населення, що сприятиме уникненню корупційної складової;

- створення системи методично-консультативної підтримки органів місцевого самоврядування щодо підготовки проєктів у межах ДПП;

- вдосконалення та технологічне забезпечення системи контролю за реалізацією проєктів ДПП;

- створення загальної бази даних щодо інфраструктурних проєктів, у тому числі міських, які пропонуються для реалізації на засадах ДПП;

- налагодження мережі підвищення кваліфікації публічних службовців щодо ДПП як інструменту відбудови та розвитку міської інфраструктури.

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

ДПП в Україні може та має стати потужним інструментом залучення фінансових ресурсів, досвіду приватних партнерів для повоєнного відновлення міської інфраструктури як фундаменту подальшого економічного зростання міст і покращення умов життя містян. ДПП створює довгострокову базу взаємодії держави та бізнесу, сприяє підвищенню якості послуг, при цьому інфраструктурні об'єкти залишаються у державній або комунальній власності. Але для того, щоб отримати відчутні результати від запровадження ДПП, необхідно системно і наполегливо працювати в напрямку вдосконалення макросередовища реалізації інфраструктурних проєктів, розуміти економічну основу ДПП як форми рівного і взаємовигідного співробітництва публічного і приватного секторів, здійснювати реальні кроки щодо подолання корупції, демонструвати прозорість усіх необхідних процедур, усувати додаткові перепони щодо їх здійснення, підвищувати якість угод ДПП та створювати стабільну основу їх реалізації.

Література:

1. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на початок 2024 року. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf (дата звернення: 25.05.2024).
2. Комарницька Г. О. Сутність державно-приватного партнерства та його активізування в умовах розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності. Проблеми економіки. 2019. № 1 (39). С. 46—51.
3. На шляху до URC 2024. URL: <https://ua.urb-international.com/road-to-urc-2024> (дата звернення: 25.05.2024).
4. Новикова В. Інфраструктура: сутність поняття, види, застосування у рекреаційній сфері. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія. 2016. № 1 (64). С. 18—22.
5. Офіційний сайт державної допомоги. Допомога для місцевої інфраструктури. URL: <https://pdd.amc.->

gov.ua/portal/main/instruction/detail?instructionId=167. (дата звернення: 16.04.2024).

6. Польський бізнес готовий інвестувати у столичну інфраструктуру та відновлення Києва. URL: <https://vechirniy.kyiv.ua/news/98739/> (дата звернення: 25.05.2024).

7. Про державно-приватне партнерство. URL: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/about-public-private-partnerships> (дата звернення: 25.04.2024).

8. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI (із змінами) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (дата звернення: 21.04.2024).

9. Садчикова І. В. Концептуальні положення обґрунтування сутності категорії "інфраструктура". Проблеми і перспективи економіки та управління. 2020. № 4 (24). С. 155—169.

10. Стан здійснення ДПП в Україні. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini> (дата звернення: 24.04.2024).

11. Сусак М. С. Визначення сутності поняття, критеріїв класифікації та механізмів модернізації міської інфраструктури. Південноукраїнський правничий часопис. 2023. № 3. С. 184—189.

12. Ford R. Infrastructure and Private-Sector productivity. Paris, 1991. 217 p.

13. Frischmann B. M. Infrastructure: the social value of shared resources. New York: Oxford University Press, 2013. 436 p.

14. Jochimsen, R., (Ed.). (1966). Theorie der Infrastruktur: Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung. Tubingen, J.C.B. Mohr.

References:

1. The official site of Kyiv School of Economics (2024), "Report on Direct Damage to Infrastructure from Destruction Due to Russian Military Aggression Against Ukraine as of Early 2024", available at: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf (accessed May 25, 2024).

2. Komarnytska, H. O. (2019), "The essence of public-private partnership and its activation in the context of the development of investment and innovation activities", Problemy ekonomiky, vol. 1 (39), pp. 46—51.

3. The official site of Ukrainian recovery conference (2024), "On the road to URC 2024", available at: <https://ua.unc-international.com/road-to-unc-2024> (accessed May 25, 2024).

4. Novikova, V. (2016), "Infrastructure: the essence of the concept, types, and application in the recreational sphere", Visnyk Kyivs'koho natsional'noho universytetu imeni Tarasa Shevchenka. Neohrafiia, vol. 1 (64), pp. 18—22.

5. The official site of State aid (2024), "Assistance for Local Infrastructure", available at: <https://pdd.amc.gov.ua/portal/main/instruction/detail?instructionId=167>. (accessed April 16, 2024).

6. Vechirnij Kyiv (2024), "Polish Businesses Ready to Invest in Capital Infrastructure and the Reconstruction of

Kyiv", available at: <https://vechirniy.kyiv.ua/news/98739/> (accessed May 25, 2024).

7. Public-private partnership legal resource Center (2022), "About Public-Private Partnership", available at: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/about-public-private-partnerships> (accessed April 25, 2024).

8. The 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 April 21, 2024).

9. Sadchykova, I. V. (2020), "Conceptual provisions justifying the essence of the "infrastructure" category", Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia, vol. 4 (24), pp. 155—169.

10. The official site of Ministry of Economy of Ukraine (2024), "The status of PPP implementation in Ukraine", available at: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini> (accessed April 24, 2024).

11. Susak, M. S. (2023), "Definition of the Essence of the Concept, Criteria for Classification and Mechanisms of Urban Infrastructure Modernization", Pivdenno-ukrains'kyj pravnychyj chasopys, vol. 3. pp. 184—189.

12. Ford, R. (1991), Infrastructure and Private-Sector productivity. Paris, France.

13. Frischmann, B. M. (2013), Infrastructure: the social value of shared resources, Oxford University Press, New York, USA.

14. Jochimsen, R. (Ed.) (1966), Theorie der Infrastruktur: Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung, J.C.B. Mohr, Tubingen, FRG.

Стаття надійшла до редакції 03.06.2024 р.

<https://nayka.com.ua>

Електронне фахове видання

ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ
удосконалення та розвиток

Виходить 12 разів на рік

включено до переліку наукових фахових видань України
з питань **ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ**
(Категорія «Б»)

Наказ Міністерства освіти і науки України
від 28.12.2019 №1643

Спеціальність 281

e-mail: economy_2008@ukr.net

viber: +38 050 3820663