

Р. М. Молибога,
к. політ. н., докторант,
Інститут держави і права імені В. М. Корецького НАН України
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0007-2950-5984>

DOI: 10.32702/2306-6814.2025.13.212

МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІЙ СФЕРІ УКРАЇНИ

R. Molyboha,
PhD in Political Sciences, Doctoral student, Institute of State and Law
named after V. M. Koretsky National Academy of Sciences of Ukraine

MECHANISMS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE TRANSPORT AND LOGISTICS SECTOR OF UKRAINE

У статті проаналізовані механізми державно-приватного партнерства у транспортно-логістичній сфері України. Зазначено, що у сучасних умовах обмежених бюджетних ресурсів, зруйнованої транспортної мережі через воєнні дії та потреби швидкого відновлення, саме партнерство держави з приватним сектором набуває критичного значення для відновлення та подальшого розвитку логістичних систем. Одним із ключових механізмів реалізації державно-приватного партнерства у транспортно-логістичній сфері України є концесійні угоди. Ще одним важливим механізмом державно-приватного партнерства в транспортно-логістичній сфері є реалізація інфраструктурних проєктів на умовах спільного інвестування (public co-financing), що передбачає комбіновану участь публічного та приватного секторів у фінансуванні, проектуванні, будівництві та подальшій експлуатації об'єктів логістичної інфраструктури. Ключовим механізмом ефективної реалізації ДПП у транспортно-логістичній сфері є гарантоване зобов'язання держави забезпечити сприятливе регуляторне середовище, що включає не лише загальну стабільність законодавчої бази, але й конкретні інструменти підтримки бізнесу: спрощення дозвільних процедур, зниження адміністративного тиску, пільгові митні та податкові режими, а також гарантований доступ до інфраструктури, земельних ділянок та інженерних мереж. Також застосовуються механізми державно-приватного партнерства у формі договорів про управління державними активами або майном. Інноваційним напрямом розвитку транспортно-логістичної сфери, який активно впроваджується як в Україні, так і у провідних країнах світу, є створення індустріальних логістичних хабів на основі державно-приватної кооперації з інтеграцією цифрових інструментів управління, моніторингу та контролю логістичних процесів. Невід'ємною складовою ефективною реалізації проєктів ДПП є формування та належне функціонування спеціалізованих інституцій, які забезпечують управлінську сталість, експертну підтримку, юридичне супроводження, а також моніторинг та оцінювання ефективності проєктів.

The article analyzes the mechanisms of public-private partnership in the transport and logistics sector of Ukraine. In the current conditions of limited budget resources, a destroyed transport network due to military operations and the need for rapid restoration, it is the partnership of the state with the private sector that acquires critical importance for the restoration and further

development of logistics systems. One of the key mechanisms for implementing public-private partnership in the transport and logistics sector of Ukraine is concession agreements. Another important mechanism of public-private partnership in the transport and logistics sector is the implementation of infrastructure projects on the terms of joint investment (public co-financing), which involves the combined participation of the public and private sectors in financing, design, construction and further operation of logistics infrastructure facilities. The key mechanism for the effective implementation of PPP in the transport and logistics sector is the guaranteed obligation of the state to provide a favorable regulatory environment, which includes not only the general stability of the legislative framework, but also specific business support tools: simplification of permit procedures, reduction of administrative pressure, preferential customs and tax regimes, as well as guaranteed access to infrastructure, land plots and engineering networks. Mechanisms of public-private partnership in the form of agreements on the management of state assets or property are also used. An innovative direction in the development of the transport and logistics sector, which is actively implemented both in Ukraine and in leading countries of the world, is the creation of industrial logistics hubs based on public-private cooperation with the integration of digital tools for management, monitoring and control of logistics processes. An integral part of the effective implementation of PPP projects is the formation and proper functioning of specialized institutions that ensure managerial stability, expert support, legal support, as well as monitoring and evaluation of project effectiveness.

Ключові слова: державне регулювання, державно-приватне партнерство, транспортно-логістична сфера, концесійний механізм, інфраструктурні проекти на умовах спільного інвестування, договори про управління державними активами або майном.

Key words: state regulation, public-private partnership, transport and logistics sector, concession mechanism, infrastructure projects under joint investment conditions, agreements on the management of state assets or property.

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

Механізми державно-приватного партнерства (далі — ДПП) у транспортно-логістичній сфері України набувають особливої ваги в умовах потреби у модернізації інфраструктури, підвищенні ефективності управління активами, забезпеченні сталого фінансування та зменшенні навантаження на державний бюджет. З огляду на складну безпекову ситуацію, потребу у швидкій реконструкції та розвитку критично важливих об'єктів, ДПП виступає важливим інструментом для залучення інвестицій, технологій і управлінських практик приватного сектору при збереженні стратегічного контролю держави.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Питання державного регулювання транспортно-логістичної системи, основних механізмів державного регулювання транспортно-логістичної системи, у тому числі державно-приватного партнерства, аналізуються

в багатьох публікаціях вітчизняних та зарубіжних економістів, фінансистів, соціологів. Однак, в публічному управлінні цей аспект розкрито несистемно. Так, серед тих, хто досліджує зазначені питання такі науковці як: А. Близнюк, Л. Демидчук, О. Ковбаса, О. Криворучко, О. Лебединська, С. Литвиненко, В. Марченко, Г. Нестеренко, А. Овчаренко, Н. Попова, В. Пугачова, Н. Резнік, В. Стаднік, В. Шинкаренко, П. Яновський та ін.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Метою статті є системний аналіз механізмів державно-приватного партнерства у транспортно-логістичній сфері України

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Юридичною основою для реалізації механізмів державно-приватного партнерства в Україні є Закон України "Про державно-приватне партнерство" [1], який визначає базові засади, механізми, принципи, а також форми та порядок укладення партнерських угод між державними органами (або органами місцевого самовря-

дування) та суб'єктами господарювання приватного сектору. Основною метою закону є створення сприятливого інституційного середовища для залучення приватного капіталу до реалізації суспільно важливих проєктів із збереженням пріоритетного впливу держави на стратегічні об'єкти.

Одним із ключових механізмів реалізації державно-приватного партнерства у транспортно-логістичній сфері України є концесійні угоди. Цей правовий інструмент передбачає передачу приватному інвестору права на управління державним активом — таким як морський або річковий порт, залізнична інфраструктура, логістичний хаб, вантажний термінал — на визначений строк. У межах концесії держава зберігає право власності на актив, однак надає приватному партнеру повноваження щодо його модернізації, експлуатації, технічного обслуговування та комерційного використання відповідно до умов договору.

Законодавча база концесій в Україні була суттєво оновлена у 2019 році із прийняттям нового Закону України "Про концесію" [2], який передбачає прозору процедуру відбору інвесторів через відкриті тендери, гарантує захист інтересів держави, визначає чіткий розподіл ризиків між сторонами, а також дозволяє укладення концесійних договорів за участі міжнародних фінансових інституцій.

У практиці української транспортної сфери найбільш знаковими прикладами застосування концесії стали морські порти "Ольвія" (Миколаїв) та "Херсон". Ці проєкти були реалізовані через відкриті конкурси у 2020 році за підтримки Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР) і Міжнародної фінансової корпорації (IFC). У випадку з портом "Ольвія" концесію отримала катарська компанія QTerminals, яка взяла на себе зобов'язання інвестувати понад 3 млрд грн у модернізацію інфраструктури, закупівлю сучасного обладнання, покращення логістичних процесів і підвищення пропускної спроможності порту [3; 4].

Загалом, концесійна модель доводить свою ефективність як довгостроковий механізм партнерства, який відповідає міжнародним стандартам, сприяє підвищенню інвестиційної привабливості транспортного сектору України та дозволяє гармонізувати розвиток логістичної інфраструктури з потребами ринку, безпеки, обороноздатності та євроінтеграційних прагнень держави.

Ще одним важливим механізмом державно-приватного партнерства в транспортно-логістичній сфері є реалізація інфраструктурних проєктів на умовах спільного інвестування (public co-financing), що передбачає комбіновану участь публічного та приватного секторів у фінансуванні, проектуванні, будівництві та подальшій експлуатації об'єктів логістичної інфраструктури. Цей механізм є особливо актуальним в умовах обмеженості бюджетних ресурсів, зростаючих потреб у відновленні й модернізації логістичних потужностей, а також підвищеної ризикованості капіталовкладень в умовах воєнного часу.

Перевагою механізму public co-financing є зменшення стартових ризиків для інвестора, що особливо важливо в нестабільному економічному середовищі. Приватні компанії, зменшуючи свої витрати на підготовку проєкту, отримують більше стимулів для участі в інвес-

тиційних ініціативах. Для держави та громад така модель дозволяє прискорити реалізацію інфраструктурних проєктів, отримати сучасні об'єкти з високою ефективністю, створити додаткові робочі місця, підвищити інвестиційну привабливість території та залучити додаткові доходи до місцевих бюджетів.

Так, можна навести приклади застосування механізму публічно-приватного співфінансування (public co-financing) в транспортно-логістичній інфраструктурі інших країн. У США реалізовано Port Miami Tunnel, загальною вартістю 341,5 млн USD. Федеральна дорога (FDOT) фінансувала частину робіт через milestone-платежі, а приватний консорціум (Meridiam Infrastructure та Bouygues) фінансував, будував, експлуатував і підтримував тунель впродовж 30 років [5]. Це класична модель DBFOM ("Проектування, будівництво, фінансування, експлуатація та обслуговування" (Design, Build, Finance, Operate, Maintain)), що ілюструє ефективність public co-financing у середовищі високого прибутку.

Загалом, у різних країнах світова практика public co-financing показує ефективність моделі, де держава забезпечує підготовчі інфраструктурні та регуляторні умови (землю, мережі, дозвільні процедури), а приватний сектор інвестує у будівництво, операційне витрачання, модернізацію й управління. Це дозволяє: зменшувати стартові ризики; пришвидшувати реалізацію проєктів; залучати великі приватні інвестиції; забезпечувати високу якість управління та інновацій при мінімальному бюджетному навантаженні.

У воєнний і повоєнний періоди, коли ресурси держави та місцевих бюджетів обмежені, а потреба у швидкому відновленні логістичних сполучень, зокрема в прикордонних регіонах або на напрямках евакуації й гуманітарної допомоги, є критичною, реалізація інфраструктурних проєктів на умовах спільного фінансування набуває особливого значення. Це дозволяє не лише модернізувати критичну інфраструктуру, а й забезпечити її сталість, цифровізацію, відповідність міжнародним стандартам екологічної та технічної безпеки, що, у свою чергу, відкриває шлях до подальшої інтеграції в європейський логістичний простір.

Також застосовуються механізми державно-приватного партнерства у формі договорів про управління державними активами або майном. Така форма партнерства передбачає передачу права управління об'єктами, що перебувають у державній власності, приватному партнеру на визначений строк із чіткою встановленими умовами щодо ефективного використання, модернізації, обслуговування та досягнення певних економічних і соціальних показників. У той же час право власності на відповідне майно залишається за державою, що гарантує збереження стратегічного контролю над важливою інфраструктурою.

У транспортно-логістичній сфері, особливо у залізничній галузі, така модель використовується з метою забезпечення більш ефективного функціонування окремих об'єктів інфраструктури, які мають потенціал для залучення інвестицій, проте потребують комерційної гнучкості та оперативного управлінського підходу, якого часто бракує державним підприємствам. Ідеться, зокрема, про залізничні вантажні станції, вантажні та сортувальні термінали, локомотивні і вагонні депо, колійні

господарства, під'їзні колії до промислових вузлів, логістичні центри, склади тощо.

У таких випадках держава, наприклад через АТ "Укрзалізниця", може укласти з приватними партнерами договори про управління окремими активами, передбачаючи обов'язки сторін щодо інвестування в модернізацію технічної бази, впровадження сучасних технологій управління, діджиталізації логістичних операцій, зростання обсягів перевезень або підвищення рентабельності експлуатації об'єкта. При цьому "Укрзалізниця" зберігає стратегічні функції регулятора і контролера доступу до інфраструктури, гарантує національні безпекові пріоритети, забезпечує дотримання стандартів безпеки та трудових прав працівників.

Подібні договори можуть мати форму: управлінських контрактів із фіксованою винагородою; контрактів з участю у прибутку (profit-sharing contracts); договорів з фіксованими інвестиційними зобов'язаннями; змішаних моделей, які передбачають як фінансову участь приватного партнера, так і забезпечення функціонального управління об'єктом.

Особливої актуальності ця модель набуває в умовах війни, коли критична інфраструктура часто працює в умовах підвищеного навантаження, потребує оперативного ремонту, адаптації до воєнних ризиків та забезпечення логістичних маршрутів для гуманітарних, військових і стратегічних вантажів. Участь приватного сектору дозволяє зменшити фінансовий тиск на державу, зберігаючи при цьому контроль над пріоритетними активами.

Інноваційним напрямом розвитку транспортно-логістичної сфери, який активно впроваджується як в Україні, так і у провідних країнах світу, є створення індустріальних логістичних хабів на основі державно-приватної кооперації з інтеграцією цифрових інструментів управління, моніторингу та контролю логістичних процесів. Такий підхід дозволяє забезпечити ефективну синергію державного регулятора та приватного бізнесу задля розвитку високотехнологічної інфраструктури, підвищення швидкості та прозорості переміщення товарів, мінімізації ручного втручання в логістичні й митні процедури, а також зниження адміністративного тиску.

Ключовим елементом таких хабів є цифровізація всіх операцій — від автоматизованого обліку руху транспортних засобів, електронного документообігу до систем митного оформлення в режимі реального часу. Це забезпечує безперервний інформаційний потік між усіма учасниками логістичного ланцюга — державними органами (митницями, прикордонною службою, податковими органами), приватними перевізниками, вантажоодержувачами, портовими операторами та фінансовими установами. Така інтеграція значно прискорює проходження формальних процедур, скорочує затримки на кордонах, зменшує витрати підприємств і, що особливо важливо, знижує рівень корупційних ризиків, адже всі дії фіксуються у цифровому середовищі та підлягають аудиту.

Одним із практичних прикладів реалізації такого підходу є створення системи "єдиного вікна" (Single Window) в Європейському Союзі. У країнах-членах ЄС, наприклад у Нідерландах, діє інноваційна система Port

Community System (PCS) у порту Роттердам, яка об'єднує всі логістичні й митні операції в один цифровий інтерфейс. Тут цифрова взаємодія держави і бізнесу дозволяє обробляти величезні обсяги вантажів з мінімальним втручанням людини, забезпечуючи вільний і безперервний рух товарів через митний кордон [6].

Подібні рішення застосовуються також у Сінгапурі, який вважається світовим лідером у сфері розумної логістики. У Сінгапурському логістичному парку діє система TradeNet — єдина точка подання всіх документів, пов'язаних з імпортом, експортом і транзитом. Крім того, в країні діють автоматизовані логістичні центри з елементами штучного інтелекту, де вантажі і транспортні потоки обробляються за допомогою роботизованих платформ, а митне оформлення відбувається за лічені хвилини [7].

У контексті України, враховуючи воєнні умови, подібні рішення набувають особливої актуальності. Створення таких цифрових логістичних хабів дозволить забезпечити швидке переміщення стратегічних вантажів, гуманітарної допомоги, військового обладнання, а також сприятиме розвитку експорту, зокрема аграрної продукції, через альтернативні сухопутні і залізничні маршрути. Інтеграція приватних операторів до цифрових систем управління рухом вантажів, зокрема в межах "єдиного вікна на кордоні", дає змогу оптимізувати логістичні ланцюги, полегшити доступ до європейських ринків і водночас забезпечити державний контроль над критично важливою інфраструктурою.

Ключовим механізмом ефективної реалізації ДПП у транспортно-логістичній сфері є гарантоване зобов'язання держави забезпечити сприятливе регуляторне середовище, що включає не лише загальну стабільність законодавчої бази, але й конкретні інструменти підтримки бізнесу: спрощення дозвільних процедур, зниження адміністративного тиску, пільгові митні та податкові режими, а також гарантований доступ до інфраструктури, земельних ділянок та інженерних мереж.

Особливої ваги ці інструменти набувають у воєнний період, коли приватні інвестори стикаються зі зростанням ризиків — політичних, економічних, безпекових. В умовах нестабільності, інвестор шукає гарантії непорушності контрактних умов, надійності державних зобов'язань та передбачуваності інституційного середовища. Саме тому держави, що перебувають у стані воєнного конфлікту або постконфліктного відновлення, застосовують розширені механізми правового захисту інвестора, зокрема укладають міжурядові угоди про захист інвестицій, передбачають компенсаційні пакети, страхування ризиків, а також участь міжнародних партнерів як гарантів угод.

Одним з ключових інструментів такого захисту є страхування політичних ризиків через механізми міжнародних фінансових інституцій, таких як Міжнародна фінансова корпорація (IFC) або Агентство багатосторонніх гарантій інвестицій (MIGA) при Світовому банку. Ці структури надають покриття від ризиків експропріації, обмеження переказу прибутку, політичного насильства або невиконання зобов'язань держави. Наприклад, MIGA активно працює в таких країнах, як Ірак, Ліван, Грузія чи Нігерія — де умови інвестування значно ускладнені безпековою ситуацією. У цих країнах страху-

вання дозволяє залучати капітал до стратегічних галузей (зокрема, логістики, енергетики, телекомунікацій) без прямого державного фінансування.

Для України в умовах воєнного стану особливо важливим є інструмент державних гарантій на період реалізації ДПП-проектів. Це може бути не лише класичне гарантування платежів або прибутковості проекту, а й політичні зобов'язання, зафіксовані в міждержавних угодах, участь міжнародних донорів і фінансових партнерів як третіх сторін або арбітрів у разі спорів. Уже зараз в Україні функціонують проекти, в яких передбачено часткове покриття інфраструктурних ризиків державою (наприклад, у рамках Європейського інвестиційного банку), а також запроваджується механізм страхування військових ризиків спільно з MIGA.

Окремої уваги в контексті механізмів державно-приватного партнерства заслуговують проекти, що реалізуються в межах міжнародних програм фінансової та технічної допомоги. Вони відіграють стратегічну роль у трансформації транспортно-логістичної інфраструктури України, оскільки дозволяють не лише мобілізувати додаткові фінансові ресурси, але й забезпечити впровадження сучасних стандартів управління, прозорих процедур, цифрових інструментів і міжнародного досвіду у сфері логістики. У сучасних умовах, коли країна перебуває в стані війни та економічної нестабільності, саме такі проекти стають каталізатором модернізації ключових об'єктів логістики та створення нових моделей партнерства між державним сектором, бізнесом і міжнародними інституціями.

За підтримки Європейського Союзу, Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР), Міжнародної фінансової корпорації (IFC), Агентства США з міжнародного розвитку (USAID), GIZ та інших донорів в Україні реалізуються важливі ініціативи, що охоплюють кілька напрямів. Зокрема, одним із найважливіших є модернізація прикордонної логістичної інфраструктури — пунктів пропуску, транспортно-митних терміналів, зон прикордонного контролю. Це включає оновлення технічної бази, будівництво нових логістичних коридорів, вдосконалення інженерних систем, а також впровадження інтелектуальних систем управління потоками людей і вантажів.

Особливої актуальності ці заходи набули в умовах блокування морських портів і необхідності переорієнтації експортно-імпорتنних потоків на західні сухопутні кордони. У відповідь на ці виклики Європейський Союз запустив ініціативу "Шляхи солідарності" (Solidarity Lanes), яка спрямована на підтримку експорту української продукції через залізничні та автомобільні пункти пропуску, розширення перевантажувальних можливостей на кордоні з Польщею, Румунією, Словаччиною та Угорщиною, а також поліпшення синхронізації процедур між митними і прикордонними службами [8; 9].

Крім того, значна частина міжнародної допомоги спрямовується на створення умов для розвитку мультимодальних транспортних вузлів — логістичних хабів, що поєднують різні види транспорту: залізничний, автомобільний, річковий, повітряний. У межах проектів за участі ЄБРР, Європейського інвестиційного банку (ЄІБ) та Програми підтримки транспортної політики (SETRIS) реалізуються інвестиційні ініціативи, спрямовані на роз-

виток транспортних коридорів TEN-T (Trans-European Transport Network) на території України, а також на створення логістичних кластерів поблизу міжнародних кордонів і великих промислових центрів (наприклад, у Львівській, Волинській, Закарпатській та Одеській областях [10]).

Міжнародні донори не лише надають фінансування, а й забезпечують інституційний супровід, включаючи оцінку ефективності проектів, проведення тендерів відповідно до стандартів ЄС, навчання персоналу, моніторинг дотримання екологічних та соціальних стандартів. Це дозволяє залучати до реалізації проектів приватних операторів з належною репутацією та досвідом, які здатні впроваджувати інновації, інвестувати в обладнання, обслуговування та логістичні сервіси.

Невід'ємною складовою ефективною реалізації проектів ДПП є формування та належне функціонування спеціалізованих інституцій, які забезпечують управлінську сталість, експертну підтримку, юридичне супроводження, а також моніторинг та оцінювання ефективності проектів. Ідеться про створення агентств ДПП, центрів компетенцій, консультативно-наглядових рад, координаційних платформ, що виступають незалежними або напівавтономними органами в структурі виконавчої влади, муніципалітетів або діють за участі міжнародних організацій.

Такі структури виконують низку критично важливих функцій. По-перше, вони забезпечують методичну і нормативну підтримку державних замовників: готують типові контракти, керівництва з підготовки техніко-економічного обґрунтування (ТЕО), аналізу життєвого циклу проектів, оцінки ризиків, фінансового моделювання. По-друге, вони проводять юридичну експертизу проектів, здійснюють перевірку відповідності договорів ДПП вимогам законодавства, міжнародним стандартам, а також технічним регламентам. По-третє, такі установи часто забезпечують комунікацію між інвесторами, урядом, муніципалітетами та громадськістю, виконуючи функції фасилітаторів та арбітрів у разі конфліктів інтересів.

У розвинених країнах ці інституції мають значний вплив на формування політики у сфері ДПП. Наприклад, у Великій Британії ключовою інституцією у сфері партнерства між державою і бізнесом був тривалий час підрозділ HM Treasury — "Infrastructure and Projects Authority" (IPA), який здійснює нагляд за інфраструктурними проектами, координує їхнє планування, а також надає підтримку в аналізі вартості, ризиків і джерел фінансування. IPA забезпечує проведення так званої "Gateway Review" — незалежної експертизи на кожному етапі підготовки та реалізації проекту, що дозволяє уникати надмірних витрат і корупційних ризиків [11].

У Канаді функціонує спеціалізована організація "Infrastructure Ontario" — державна корпорація, яка надає технічну, фінансову, юридичну підтримку міністерствам і муніципалітетам у процесі реалізації ДПП. Вона також формує "банки даних" про потенційні інфраструктурні проекти, проводить конкурентні процедури закупівель, виступає гарантом дотримання процедур та об'єктивного відбору партнерів [12].

Загалом, функціонування таких інституцій не лише підвищує якість реалізації ДПП-проектів, а й слугує важ-

ливим фактором довіри інвесторів, особливо в умовах високих ризиків, як це має місце в Україні. Створення або посилення національних та регіональних центрів підтримки ДПП, що базуються на міжнародному досвіді, може стати каталізатором розвитку транспортної інфраструктури, модернізації логістичних систем та підвищення інституційної спроможності держави. Україна вже має зачатки таких структур — зокрема, в рамках Мінекономіки працює Директорат ДПП, а також створено агентство SPILNO при Міністерстві розвитку громад, територій та інфраструктури. Їхній подальший розвиток із залученням міжнародних партнерів є стратегічно важливим кроком до сталої трансформації логістичної галузі.

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Механізми державно-приватного партнерства у транспортно-логістичній сфері України розглядаються як перспективний інструмент модернізації інфраструктури, підвищення ефективності управління та залучення інвестицій у стратегічно важливу галузь. У сучасних умовах обмежених бюджетних ресурсів, зруйнованої транспортної мережі через воєнні дії та потреби швидкого відновлення, саме партнерство держави з приватним сектором набуває критичного значення для відновлення та подальшого розвитку логістичних систем. Законодавча база України формально передбачає можливість реалізації проектів ДПП у таких формах, як концесія, спільна діяльність, оренда, управління майном, будівництво за принципом "будуй-володій-передай", але на практиці ефективність цих механізмів залишається обмеженою.

Література:

1. Закон України "Про державно-приватне партнерство". URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>
2. Закон України "Про концесію". URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text>
3. Specialized Seaport Olvia. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Specialized_Seaport_Olvia?utm
4. IFC Supports Government of Ukraine with Developing the Country's First Public-Private Partnership Based on Best International Standards. URL: <https://www.ifc.org/en/pressroom/2020/ifc-supports-government-of-ukraine-with-developing-the-countrys?utm>
5. Port Miami Tunnel. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Port_Miami_Tunnel?utm
6. Port Community System. URL: <https://www.portofrotterdam.com/en/services/online-tools/port-community-system?utm>
7. TradeNet. URL: <https://www.customs.gov.sg/businesses/national-single-window/tradenet/?utm>
8. EC to establish 'Solidarity Lanes' to help Ukraine with agricultural exports. URL: https://www.reddit.com/r/autotldr/comments/uo5qtn/ec_to_establish_solidarity_lanes_to_help_ukraine/?utm
9. EU-Ukraine Solidarity Lanes. URL: https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_en

10. EU supports improved Ukrainian-Moldovan border crossing cooperation as part of Solidarity Lanes. URL: https://enlargement.ec.europa.eu/news/eu-supports-improved-ukrainian-moldovan-border-crossing-cooperation-part-solidarity-lanes-2024-05-16_en?utm

11. Infrastructure and Projects Authority. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Infrastructure_and_Projects_Authority?utm

12. Infrastructure Ontario. URL: <https://www.infrastructureontario.ca/en/>

References:

1. The Verkhovna Rada of Ukraine (2010), Law of Ukraine "On Public-Private Partnership", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (Accessed 29 May 2025).
2. The Verkhovna Rada of Ukraine (2019), Law of Ukraine "On Concession", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text> (Accessed 29 May 2025).
3. Wikipedia (2022), "Specialized Seaport Olvia", available at: https://en.wikipedia.org/wiki/Specialized_Seaport_Olvia?utm (Accessed 29 May 2025).
4. IFC (2020), "IFC Supports Government of Ukraine with Developing the Country's First Public-Private Partnership Based on Best International Standards", available at: <https://www.ifc.org/en/pressroom/2020/ifc-supports-government-of-ukraine-with-developing-the-countrys?utm> (Accessed 29 May 2025).
5. Wikipedia (2014), "Port Miami Tunnel", available at: https://en.wikipedia.org/wiki/Port_Miami_Tunnel?utm (Accessed 29 May 2025).
6. Port Community System (2025), available at: <https://www.portofrotterdam.com/en/services/online-tools/port-community-system?utm> (Accessed 20 May 2025).
7. Singapore Customs (2025), "TradeNet", available at: <https://www.customs.gov.sg/businesses/national-single-window/tradenet/?utm>
8. Reddit (2022), "EC to establish 'Solidarity Lanes' to help Ukraine with agricultural exports", available at: https://www.reddit.com/r/autotldr/comments/uo5qtn/ec_to_establish_solidarity_lanes_to_help_ukraine/?utm (Accessed 21 May 2025).
9. EC (2025), "EU-Ukraine Solidarity Lanes", available at: https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_en (Accessed 21 May 2025).
10. EC (2024), "EU supports improved Ukrainian-Moldovan border crossing cooperation as part of Solidarity Lanes", available at: https://enlargement.ec.europa.eu/news/eu-supports-improved-ukrainian-moldovan-border-crossing-cooperation-part-solidarity-lanes-2024-05-16_en?utm (Accessed 22 May 2025).
11. Wikipedia (2025), "Infrastructure and Projects Authority", available at: https://en.wikipedia.org/wiki/Infrastructure_and_Projects_Authority?utm (Accessed 29 May 2025).
12. Infrastructure Ontario (2025), available at: <https://www.infrastructureontario.ca/en/> (Accessed 29 May 2025).

Стаття надійшла до редакції 17.06.2025 р.