УДК 330.322.16:656.078

Вікторія Будник, к.е.н, доц.
(професор каф. «Бізнес-логістики та транспортних технологій», Державний університет інфраструктури та технологій)

ВИБІР ФОРМ ТА МОДЕЛЕЙ УПРОВАДЖЕННЯ ПРОЕКТІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ТРАНСПОРТІ

Особливої уваги при розробці механізму взаємодії державних та приватних структур в ході обґрунтування проектів державно-приватного партнерства (ДПП) на транспорті потребує вибір форм та моделей реалізації партнерства. Різноманітні форми та моделі партнерської взаємодії держави й бізнесу відрізняються кількістю зобов'язань, ступенем ризику, що приймають на себе сторони, організаційною формою, характером завдань у межах конкретного проекту, формою власності, управління та фінансування тощо.

Вибір форм та моделей партнерства держави та бізнесу повинен ґрунтуватися на врахуванні особливостей окремих секторів транспортної інфраструктури та низки чинників, обумовлених реалізацією конкретних проектів партнерства на транспорті.

Задля обґрунтування вибору форм та моделей реалізації проектів ДПП на транспорті були розроблені відповідні методичні положення, що складаються з таких послідовних блоків: врахування впливу чинників (в т.ч. чинників макрорівня, галузевих, а також чинників, характерних для окремого проекту партнерства), що обумовлюють визначення форм та моделей ДПП на транспорті; визначення варіантів щодо можливих форм та моделей ДПП на транспорті; розрахунок показників оцінки ефективності проектів ДПП з позицій державного та приватного партнерів за розробленими варіантами; кінцевий вибір такого варіанта моделі партнерства, за яким значення показників оцінки ефективності проекту досягатиме максимуму для всіх заінтересованих сторін проекту, чим забезпечуватиметься баланс інтересів державних та приватних учасників угод ДПП.

Використання запропонованих положень дозволить удосконалити механізм партнерства держави та бізнесу та здійснювати техніко-економічне обґрунтування проектів розвитку об'єктів транспортної інфраструктури з урахуванням узгодження інтересів учасників угод ДПП.

***Ключові слова**: державно-приватне партнерство, форми та моделі державно-приватного партнерства, проекти розвитку транспортної інфраструктури.*

Постановка проблеми. Державно-приватне партнерство (ДПП) визначено серед ключових механізмів реалізації політики модернізації економіки України, вирішення важливих соціально-економічних проблем.

© Будник В., 2018

Висока ефективність ДПП як форми взаємодії держави та бізнесу доведена досвідом багатьох країн світу. Одними з пріоритетних завдань, визначеними Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року [1] задля розв'язання проблем функціонування транспортної сфери, є запровадження механізму стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури; удосконалення механізму використання державно-приватного партнерства під час реалізації проектів з розбудови транспортної інфраструктури; поліпшення інвестиційного клімату в транспортній сфері шляхом підвищення привабливості галузі для залучення інвестицій, зокрема іноземних, з метою оновлення та модернізації матеріально-технічної бази транспорту. При цьому світовий досвід також переконливо свідчить про доцільність залучення інвестицій в розвиток об'єктів транспортної інфраструктури з використанням державно-приватного партнерства.

При розробці механізму взаємодії державних та приватних структур в ході обґрунтування проектів ДПП на транспорті особливої уваги потребує вибір форм та моделей реалізації партнерства. Різноманітні форми та моделі партнерської взаємодії держави й бізнесу відрізняються кількістю зобов'язань, ступенем ризику, що приймають на себе сторони, організаційною формою, характером завдань у межах конкретного проекту, формою власності, управління та фінансування тощо. Вибір базових моделей реалізації проектів ДПП здійснюється з урахуванням стратегічних напрямків розвитку окремих сфер застосування партнерства, потреб у модернізації або новому будівництві в указаних сферах, наявності коштів державного бюджету, що спрямовуватимуться на розвиток об'єктів партнерства тощо.

При цьому вибір форм та моделей партнерства держави та бізнесу повинен ґрунтуватися на врахуванні особливостей окремих секторів транспортної інфраструктури та низки чинників, обумовлених реалізацією конкретних проектів партнерства на транспорті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання сутності й доцільності застосування визначених форм державно-приватного партнерства вивчались в працях таких зарубіжних та вітчизняних науковців: P. Burns, A.Estache, J. Delmon, Н. М. Бондар, В. Г. Варнавський, В. М. Геєць, Т. І. Єфіменко, І. В. Запатріна, Ю. В. Зворикіна та ін. Вирішенню проблем удосконалення управління підприємствами транспорту, реформування відносин власності на транспорті присвячені праці С. М. Боняр, В. В. Вінникова, В. В. Жихарєвої, О. М. Кібік, В. Г. Коби, О. Й. Косарева, В. М. Парія, П. І. Підлісного, М. Т. Примачова та багатьох інших.

Віддаючи належне попереднім розробкам, слід зазначити, що в Україні в даний час відсутній відпрацьований механізм запровадження державно-приватного партнерства в процесі реалізації проектів розвитку об'єктів транспортної інфраструктури, а наявний інструментарій державно-приватного партнерства потребує подальшого наукового обґрунтування в частині вирішення питань оцінки доцільності застосування визначених форм та моделей партнерства з урахуванням інтересів всіх сторін, що беруть участь у реалізації проектів ДПП на транспорті.

Мета статті полягає в розробці методичних положень щодо вибору форм та моделей реалізації проектів ДПП на транспорті.

Виклад основного матеріалу дослідження. Впровадження партнерства держави і приватного бізнесу при реалізації проектів розвитку державної та комунальної власності передбачає залучення позабюджетних фінансових коштів до

інвестування об'єктів, що традиційно фінансуються за рахунок бюджету, та ґрунтується на реалізації низки переваг взаємовигідного співробітництва. Значення ДПП у розвитку економіки полягає в можливості інвестування розвитку соціально значущих інфраструктурних проектів в умовах браку бюджетних коштів, у використанні інноваційних технологій при функціонуванні об'єктів державної власності, в розподілі ризиків вкладень фінансових ресурсів і в збереженні контролю з боку держави при одночасному доступі приватного бізнесу до операційної діяльності в державному секторі.

Державно-приватне партнерство базується на принципах рівності перед законом державних та приватних партнерів; заборони будь-якої дискримінації прав учасників партнерства; узгодження інтересів партнерів з метою отримання взаємної вигоди; забезпечення цільового призначення та форми власності об'єктів, що перебувають у державній або комунальній власності, переданих приватному партнеру; справедливого розподілу між державним та приватним партнерами ризиків, пов'язаних з виконанням договорів, укладених в рамках державно-приватного партнерства; визначення приватного партнера на конкурсних засадах [2].

Активізація запровадження ДПП у інфраструктурних проектах є запорукою успішної модернізації економіки і проведення структурних реформ, оскільки використання зазначеного партнерства сприяє скороченню видатків бюджету на фінансування утримання державного майна, активізації інвестиційної діяльності та реалізації великих капіталомістких проектів розвитку інфраструктури, ефективному управлінню об'єктами державної власності приватними партнерами, які привносять при цьому свій комерційний досвід, професіоналізм і знання, що забезпечує конструктивний діалог між владою і бізнесом.

У капіталомістких галузях, таких як транспорт (насамперед, транспортна інфраструктура – автомобільні дороги та залізничне сполучення, складні інженерні споруди, інфраструктура морських портів, транспортні вузли тощо), на перший план виходить потреба в приватних інвестиціях на додаток до бюджетних коштів для спорудження інфраструктурних об'єктів високої вартості.

Законом України «Про державно-приватне партнерство» передбачено такі форми здійснення партнерства [2]:

– концесія;
– спільна діяльність;
– розподіл продукції;
– інші договори.

Вид договору, що укладається в рамках державно-приватного партнерства, визначається органом, який приймає рішення про здійснення державно-приватного партнерства.

При цьому існуючі форми партнерства держави та бізнесу передбачають різний ступінь залучення приватного та державного секторів та різний рівень ризику, що беруть на себе учасники партнерства.

Так, в даний час в Україні найбільш поширеними формами ДПП виступають контракти, які державні та місцеві органи влади укладають з приватними компаніями на виконання робіт, суспільних послуг, на поставку продукції для державних потреб тощо.

Інша розповсюджена форма ДПП – орендні (лізингові) угоди щодо передачі державою в оренду приватному сектору своєї власності: майнових комплексів, будівель, виробничого обладнання тощо.

Ще однією поширеною формою партнерства державного та приватного секторів є державно-приватні компанії. Участь приватного сектору в капіталі державного підприємства може передбачати акціонування (корпоратизацію) і створення спільних підприємств. Ступінь свободи приватного сектору в прийнятті адміністративно-господарських рішень визначається в такому випадку його часткою в акціонерному капіталі.

Водночас у міжнародній економічній практиці найпоширенішою контрактною формою партнерства державного і приватного секторів, що використовується при реалізації масштабних інфраструктурних проектів, вважається концесія, в рамках якої публічний сектор передає об'єкт інфраструктури або право надання послуг приватному оператору, який здійснює управління об'єктом концесії впродовж установленого терміну [3].

Відповідно до Закону України «Про концесії» [4] концесія – це надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (суб'єкту підприємницької діяльності) права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов'язань по створенню (будівництву) та (або) управлінню (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику.

Отже, концесія – це угода про передачу державних чи комунальних об'єктів в експлуатацію концесіонеру – суб'єкту підприємницької діяльності, що передбачає умови вкладення коштів в освоєння та розвиток об'єкта концесії відповідно до умов концесійного договору на платній та строковій основі.

Залежно від повноважень, зобов'язань, розподілу ризиків між учасниками державно-приватного партнерства можна виділити такі його моделі [5,6,7]:

«Придбання – будівництво – експлуатація»« (ВВО: Buy – Build – Operate): передача державної власності приватній структурі на умовах контракту, згідно з яким майно повинно бути модернізоване та експлуатуватись упродовж встановленого терміну. Державний контроль здійснюється впродовж терміну дії контракту про передачу майна у власність.

«Будівництво – володіння – експлуатація» (ВОО: Build – Own – Operate): приватний сектор фінансує, будує, володіє та експлуатує споруду або надає послугу на основі безстрокового володіння або оренди.

«Будівництво – володіння – експлуатація – передача» (BOOT: Build – Own – Operate – Transfer): структура приватного сектору отримує право на фінансування, будівництво та експлуатацію об'єкта (а також на стягнення сплати за користування) на певний період, після закінчення якого право власності повертається державі.

«Будівництво – оренда – експлуатація – передача» (BLOT: Build – Lease – Operate – Transfer): структура приватного сектору отримує право на фінансування, проектування, будівництво та експлуатацію орендованого об'єкта (а також на стягнення сплати за користування) на період оренди; при цьому вноситься орендна плата.

«Будівництво – експлуатація – передача» (ВОТ: Build – Operate – Transfer): приватний сектор проектує, фінансує і будує нову споруду на основі довгострокової концесійної угоди та експлуатує її упродовж терміну дії цієї угоди.

Після закінчення терміну дії угоди право власності повертається державному сектору. Фактично така форма охоплює моделі BOOT і BLOT з єдиною відмінністю – щодо форми власності об'єкта.

«Проектування – будівництво – фінансування – експлуатація» (DBFO: Design – Build – Finance – Operate): приватний сектор проектує, фінансує, будує та експлуатує новий об'єкт на основі та в період довгострокової оренди. Приватний сектор передає новий об'єкт державному сектору після закінчення терміну дії оренди.

«Участь у фінансуванні» (Finance Only): структура приватного сектору (зазвичай, компанія з надання фінансових послуг) фінансує проект напряму або за допомогою різних фінансових механізмів, наприклад, через випуск цінних паперів (облігацій).

«Контракт на експлуатацію та обслуговування» (O&M – Operation & Maintenance Contract): приватна компанія згідно з умовами контракту впродовж встановленого терміну експлуатує майно, яке належить державному сектору. Право власності на майно зберігається за державою.

«Проектування – будівництво» (DB – Design – Build): приватний сектор проектує і будує об'єкти інфраструктури на основі будівельного контракту для задоволення потреб державного сектору в послугах, які часто надаються за фіксованою вартістю. Таким чином, ризик перевищення бюджету покладається на приватний сектор.

«Право на експлуатацію» (Operation License): приватний оператор отримує право (ліцензію) на виробництво і надання суспільної послуги, зазвичай, на певний період.

Поряд з існуючим широким спектром видів і форм партнерства державного і приватного секторів Європейська Комісія розрізняє державно-приватне партнерство контрактної природи – партнерства держави і приватного сектору виключно на базі контрактних зв'язків, та інституціональне ДПП (зі змішаним капіталом).

За механізмом сплати за продукцію (товари, послуги), що виробляється за угодами партнерства, можна виділити дві моделі ДПП: так звана класична модель, за якої плата здійснюється за рахунок кінцевих споживачів продукції, та модель, заснована на приватній фінансовій ініціативі (контракти щодо державних послуг і робіт, які фінансуються приватним сектором, але зазвичай сплачуються не споживачами, а державою), поширена в сфері реалізації соціальних проектів публічно-приватного партнерства в таких сферах як охорона здоров'я, освіта, оборона.

Оскільки узгодженої класифікації проектів державно-приватного партнерства наразі не існує, в таблиці 1 наведена систематизація існуючих видів партнерства за вищенаведеними класифікаційними ознаками.

У галузі транспорту різноманітні форми ДПП активно застосовуються у всіх секторах транспортної інфраструктури і стосуються будівництва, експлуатації, обслуговування автомобільних доріг, мостів, тунелів, аеропортів, морських та річкових портів, колій залізничного транспорту, гілок метрополітену, упровадження систем управління рухом, розвитку міського наземного транспорту тощо.

Таблиця1. **Класифікація видів державно-приватного партнерства**

Класифікаційна ознака	Види ДПП
– за формами ДПП	концесія
	спільна діяльність
	розподіл продукції
	інші договори
– за характером угод	угоди про ДПП договірного характеру
	угоди про ДПП інституційного характеру
– за механізмом сплати за продукцію (товари, послуги), що виробляється за угодами партнерства	класичні моделі партнерства
	моделі, засновані на приватній фінансовій ініціативі
– залежно від повноважень, зобов'язань, розподілу ризиків між партнерами (моделі ДПП)	придбання – будівництво – експлуатація (ВВО)
	будівництво – володіння – експлуатація (ВОО)
	будівництво – володіння – експлуатація – передача (ВООТ)
	будівництво – оренда – експлуатація – передача (BLOT)
	будівництво – експлуатація – передача (ВОТ)
	проектування – будівництво – фінансування – експлуатація (DBFO)
	участь у фінансуванні (Finance Only)
	контракт на експлуатацію та обслуговування (O&M)
	проектування – будівництво (DB)
	право на експлуатацію (Operation License)

Джерело: узагальнено автором за [5,6,7]

У даний час спостерігається широке різноманіття форм та моделей ДПП, що використовуються на транспорті: від контрактів на управління вже наявними об'єктами до передавання приватним компаніям повного циклу будівництва, довгострокового та середньострокового володіння (користування) та експлуатації нового об'єкта інфраструктури [5].

Кожен з видів ДПП має свої переваги і недоліки, тому структура проекту публічно-приватного партнерства повинна узгоджуватись з пріоритетними потребами сфери, в якій укладаються угоди партнерства, та цілями проекту. При цьому за окремим проектом ДПП на транспорті пропонуємо вибір окремих форм та моделей партнерства здійснювати за критерієм ефективності проекту з точки зору заінтересованих сторін проекту, що беруть участь у його реалізації.

Методологічні засади оцінки ефективності проектів державно-приватного партнерства визначені Методикою проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства [8] та передбачають визначення таких загальновідомих показників оцінки ефективності, але розрахованих як для проекту в цілому, так і для його учасників (державних та приватних партнерів) окремо: індекс прибутковості (співвідношення доходів і витрат на здійснення ДПП), розрахований для проекту ДПП (PI1); індекс прибутковості, розрахований для

заінтересованих сторін проекту (PI2), в т.ч. бюджетна ефективність (співвідношення доходів і видатків державного та місцевих бюджетів у зв'язку із здійсненням ДПП); чиста приведена вартість здійснення ДПП, розрахована для проекту (NPV1); чиста приведена вартість здійснення ДПП, розрахована для заінтересованих сторін проекту (NPV2); внутрішня норма рентабельності, розрахована для проекту (IRR1); внутрішня норма рентабельності, розрахована для заінтересованих сторін проекту (IRR2); дисконтований період окупності (DPP).

Задля обґрунтування вибору форм та моделей реалізації проектів ДПП на транспорті були розроблені відповідні методичні положення, що складаються з таких послідовних блоків:

✓ Врахування впливу чинників, що обумовлюють визначення форм та моделей ДПП на транспорті.

Чинники, що обумовлюють визначення форм та моделей партнерства, які використовуватимуться при реалізації окремих проектів ДПП, можна поділити на три рівня:

1. Чинники макрорівня, до яких належать:

– соціально-економічний розвиток країни (рівень валового внутрішнього продукту, національного доходу та темпи їх зростання; дефіцит державного бюджету; рівень інфляції; розподіл доходів на споживання та відтворення; рівень податкового навантаження, забезпеченість країни трудовими та матеріальними ресурсами тощо);

– нормативно-правове регулювання ДПП, чинна законодавчо-нормативна база у сфері партнерства держави та бізнесу.

2. Галузеві чинники, а саме:

– стратегічні напрями розвитку окремих сфер транспортної галузі;

– чинники розвитку галузі (попит продукцію; нормативно-правове регулювання господарської діяльності у галузі; рівень конкуренції; інвестиційна активність, належність об'єкта ДПП до сфери природної монополії, тарифна політика тощо).

3. Чинники, що обумовлені реалізацією окремого проекту партнерства:

– об'єкт та цілі проекту ДПП;

– необхідний обсяг інвестицій та структура джерел фінансування проекту ДПП

– техніко-економічна обґрунтованість проекту;

– економічна ефективність окремого проекту ДПП;

– інтереси державного та приватного партнерів, що беруть участь у проекті;

– розподіл доходів, ризиків та відповідальності між учасниками проекту.

– розподіл операційних функцій щодо проектування, будівництва, експлуатації та управління об'єктом партнерства між приватним та державним сектором тощо.

✓ Визначення варіантів щодо можливих форм та моделей ДПП на транспорті.

Вибір базових форм та моделей реалізації проектів ДПП здійснюється державними органами влади з урахуванням стратегічних напрямів розвитку окремих сфер застосування партнерства, потреб у модернізації або новому будівництві у вказаних сферах, наявності коштів державного бюджету, що спрямовуватимуться на розвиток об'єктів партнерства тощо.

Наприклад, якщо предметом угоди ДПП є будівництво нових об'єктів із залученням коштів приватного партнера, а сфера операційної діяльності приватного сектору включатиме проектування, будівництво, управління та обслуговування об'єкта партнерства, то доцільною формою ДПП виступатиме концесія за моделлю будівництво – володіння – експлуатація або будівництво –

володіння – експлуатація – передача. Якщо ж предметом угоди партнерства виступатиме лише експлуатація та обслуговування існуючого об'єкта, що перебуватиме у державній власності – серед можливих форм ДПП слід розглядати оренду та контракти на управління та/або обслуговування [5].

✓ Розрахунок показників оцінки ефективності проектів ДПП з позицій державного та приватного партнерів за розробленими варіантами.

Різні варіанти можливих форм та моделей угод партнерства відрізнятимуться значеннями низки таких параметрів угод ДПП: перелік та вартість майна, що є об'єктом ДПП; коло учасників проекту та перелік їхніх функцій у межах проекту ДПП; схема розподілу витрат на будівництво між учасниками проекту; схема джерел фінансування для кожного учасника; величина орендних або концесійних платежів та ін. Відповідно, у наведеному блоці здійснюється розрахунок таких фінансових критеріїв оцінки ефективності проектів ДПП: індекс прибутковості; чиста приведена вартість здійснення ДПП; внутрішня норма рентабельності; дисконтований період окупності – за розробленими варіантами з позицій державного та приватного партнерів.

✓ Вибір варіанта моделі ДПП за критерієм максимізації значення показників оцінки ефективності проектів з позицій учасників.

Остаточний вибір форми та моделі, за якими здійснюватиметься реалізація проекту розвитку транспортної інфраструктури на засадах партнерства, серед можливих варіантів, розглянутих на попередніх етапах, передбачить визначення організаційно-фінансових параметрів угоди ДПП, а саме: об'єкта угоди, повноважень та зобов'язань державного та приватного партнерів, розподілу витрат на розвиток транспортно-інфраструктурного об'єкта за джерелами фінансування, терміну дії договору партнерства тощо.

Структурно-логічна схема розроблених методичних положень щодо вибору моделі впровадження проектів ДПП на транспорті подана на рис. 1.

Отже, останнім структурним елементом розроблених методичних положень щодо вибору форм та моделей реалізації проектів ДПП на транспорті є кінцевий вибір такого варіанта моделі партнерства, за яким значення показників оцінки ефективності проекту досягатиме максимального значення для всіх заінтересованих сторін проекту, чим забезпечуватиметься баланс інтересів державних та приватних учасників угод ДПП.



Рис.1. **Структурно-логічна схема розроблених методичних положень щодо вибору форм та моделей упровадження проектів ДПП на транспорті**

Джерело: розроблено автором

Висновки та пропозиції. Задля обґрунтування вибору форм та моделей реалізації проектів ДПП на транспорті були розроблені відповідні методичні положення, що складаються з таких послідовних блоків: врахування впливу чинників (в т.ч. чинників макрорівня, галузевих, а також чинників, характерних для окремого проекту партнерства), що обумовлюють визначення форм та моделей ДПП на транспорті; визначення варіантів щодо можливих форм та моделей ДПП на транспорті; розрахунок показників оцінки ефективності проектів ДПП з позицій державного та приватного партнерів за розробленими варіантами; кінцевий вибір такого варіанта моделі партнерства, за яким значення показників оцінки ефективності проекту досягатиме максимального значення для всіх заінтересованих сторін проекту, чим забезпечуватиметься баланс інтересів державних та приватних учасників угод ДПП.

Використання запропонованих положень дозволить удосконалити механізм партнерства держави та бізнесу та здійснювати техніко-економічне обґрунтування проектів розвитку об'єктів транспортної інфраструктури з урахуванням узгодження інтересів учасників угод ДПП.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року*, схв. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80.
2. *Закон України «Про державно-приватне партнерство»* від 1.07.2010 2404-VI. // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – № 40 – 524 с.
3. *Варнавский В. Г.* Управление государственно-частными партнерствами за рубежом / В. Г. Варнавский // Вопросы государственного и муниципального управления. – 2012. – № 2. – С. 134 – 147.
4. *Закон України «Про концесії»* від 16 липня 1999 року N 997-XIV. // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 41. – 372 с.
5. *Бондар Н. М.* Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія / Н. М. Бондар. – К.: НТУ, 2014. – 336 с.
6. *Шилепницький П. І.* Державно-приватне партнерство: теорія і практика: монографія / П. І. Шилепницький. – Інститут регіональних досліджень НАН України. – Чернівці, 2011. – 455 с.
7. *Грищенко С.* Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства: практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу / С. Грищенко – К.: ФОП Москаленко О.М, 2011. – 140 с.
8. *Методика проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства.* Затв. Наказом Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 27.02.2012 № 255 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0399-12/page/.

REFERENCES

1. *Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 roku*, skhv. rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 travnia 2018 r. № 430-r [National Transport Strategy of Ukraine till 2030, appr. by the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 30, 2018, No. 430-p]. Available at: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80/
2. *Zakon Ukrainy «Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo»* vid 1.07.2010 2404-VI [Law of Ukraine "On Public-Private Partnership" of 01.07.2010 2404-VI] - Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Information from the Verkhovna Rada of Ukraine, 2010, No. 40, art. 524.
3. Varnavskiy, V. G. (2012), Upravleniye gosudarstvenno-chastnymi partnerstvami za rubezhom [Management of public-private partnerships abroad]. *Voprosy gosudarstvennogo i munitsipalnogo upravleniya* [Issues of state and municipal government], no. 2, pp. 134-147.
4. *Zakon Ukrainy «Pro kontsesii»* vid 16 lypnia 1999 roku N 997-XIV [Law of Ukraine "On Concessions" of 16 July 1999 N 997-XIV] - Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Information from the Verkhovna Rada of Ukraine, 1999, No. 41, art. 372.
5. Bondar, N.M. (2014), *Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva: monohrafiia* [Development of transport infrastructure of Ukraine on the basis of public-private partnership: monograph]. K,NTU Publ., 336 p.
6. Shylepnytskyi, P.I. (2011), *Derzhavno-pryvatne partnerstvo: teoriia i praktyka: monohrafiia* [Public-Private Partnership: Theory and Practice: Monograph]. Instytut rehionalnykh doslidzhen NAN Ukrainy Publ., Chernivtsi, 455 p.
7. Hryshchenko, S. (2011), *Pidhotovka ta realizatsiia proektiv publichno-pryvatnoho partnerstva: Praktychnyi posibnyk dlia orhaniv mistsevoi vlady ta biznesu* [Preparation and implementation of public-private partnership: A practical guide for local authorities and businesses] K., FOP Moskalenko O.M. Publ., 140 p.
8. *Metodyka provedennia analizu efektyvnosti zdiisnennia derzhavno-pryvatnoho partnerstva*, zatv. Nakazom Ministerstva ekonomichnoho rozvytku i torhivli Ukrainy vid 27.02.2012 № 255 [Methodology for conducting an analysis of the effectiveness of public-private partnership implementation, appr. by the Order of the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine dated February 27, 2012 No. 255]. Available at: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0399-12/page/.

Виктория Будник, к.э.н., доц.
(профессор каф. «Бизнес-логистики и транспортных технологий», Государственный университет инфраструктуры и технологий)

ВЫБОР ФОРМ И МОДЕЛЕЙ ВНЕДРЕНИЯ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ТРАНСПОРТЕ

Особого внимания при разработке механизма взаимодействия государственных и частных структур в ходе обоснования проектов государственно-частного партнерства (ГЧП) на транспорте требует выбор форм и моделей реализации партнерства. Различные формы и модели партнерского взаимодействия государства и бизнеса отличаются количеством обязательств и степенью риска, которые принимают на себя стороны, организационной формой, характером задач в рамках конкретного проекта, формой собственности, управления и финансирования и другими параметрами.

Выбор форм и моделей партнерства государства и бизнеса должен основываться на учете особенностей отдельных секторов транспортной инфраструктуры и ряда факторов, обусловленных реализацией конкретных проектов партнерства на транспорте.

Для обоснования выбора форм и моделей реализации проектов государственно-частного партнерства на транспорте были разработаны соответствующие методические положения, состоящие из таких последовательных блоков: учет влияния факторов (в т.ч. факторов макроуровня, отраслевых, а также факторов, характерных для отдельного проекта партнерства), которые обуславливают определение форм и моделей ГЧП на транспорте; определение вариантов возможных форм и моделей ГЧП на транспорте; расчет показателей оценки эффективности проектов ГЧП с позиций государственного и частного партнеров по разработанным вариантам; конечный выбор такого варианта модели партнерства, при котором значения показателей оценки эффективности проекта достигают максимума для всех заинтересованных сторон проекта, благодаря чему будет обеспечиваться баланс интересов государственных и частных участников соглашений ГЧП.

Использование предложенных методических положений позволит усовершенствовать механизм партнерства государства и бизнеса и осуществлять технико-экономическое обоснование проектов развития транспортно-инфраструктурных объектов с учетом согласования интересов всех участников договоров государственно-частного партнерства.

***Ключевые слова**: государственно-частное партнерство, формы и модели государственно-частного партнерства, проекты развития транспортной инфраструктуры.*

Victoriya Budnyk, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor
(Professor of Department «Business logistics and transport technologies», the State University of Infrastructure and Technology)

CHOICE OF FORMS AND MODELS OF PROJECTS IMPLEMENTATION PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN TRANSPORT

When designing a mechanism for interaction between public and private structures, the choice of forms and models of partnership implementation should be highlighted in the course of the substantiation of public-private partnership (PPP) projects in transport. Various forms and models of partnership between the state and business are different in number of commitments, the degree of risk that parties are taking, the organizational form, the nature of tasks within a specific project, the form of ownership, management and financing, etc.

The choice of forms and models of partnership between the state and business should be based on considering the features of particular sectors of transport infrastructure and a number of factors arising from the implementation of specific transport partnership projects.

In order to justify the choice of forms and models for implementation of PPP projects in transport, appropriate methodological provisions have been developed that consist of the following consecutive blocks: taking into account the influence of factors (including factors of the macro level, sectoral, as well as factors specific to a separate project of the partnership) that determine the definition of PPP forms and models in transport; identification of options for possible forms and models of PPP in transport; calculation of indicators for assessing the effectiveness of PPP projects from the standpoint of public and private partners on the options developed; the final choice of such a model of a partnership, according to which the value of the indicators of project effectiveness assessment will reach the maximum for all stakeholders of the project, which will ensure the balance of interests of public and private parties to the PPP agreements.

The use of the proposed provisions will make it possible to improve the mechanism of partnership between the state and business and to carry out a feasibility study on transport infrastructure projects, taking into account the coordination of the interests of PPP participants.

Keywords: *public-private partnership, forms and models of public-private partnership, developments projects towards improving transport infrastructure.*