

Бататін Олександр Юрійович

аспірант кафедри парламентаризму

Навчально-наукового інституту публічного управління та державної служби

Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Batatin Oleksandr

Postgraduate Student of the Department of Parliamentarism of the

Educational and Scientific Institute of Public Administration and Civil Service

Taras Shevchenko National University of Kyiv

ORCID: 0000-0003-0574-8619

DOI: 10.25313/2617-572X-2024-2-9675

ОЦІНКА СОЦІАЛЬНОГО ТА ЕКОНОМІЧНОГО ВПЛИВУ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ НА ПАРТНЕРСТВО У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

ASSESSMENT OF THE SOCIAL AND ECONOMIC IMPACT OF STATE POLICY ON PARTNERSHIP IN THE FIELD OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Анотація. Вступ. Актуальність дослідження обумовлена необхідністю розуміння взаємозв'язків між державними ініціативами та приватним сектором у контексті розвитку транспортної інфраструктури. У сучасних умовах глобалізації та зростаючих вимог до сталого розвитку транспортні системи відіграють ключову роль у підтримці економічного зростання та соціального добробуту. Державно-приватне партнерство являє собою ефективний механізм для досягнення цих цілей, однак його потенціал та наслідки потребують детального аналізу для оптимізації взаємодії між усіма зацікавленими сторонами.

Мета. Метою дослідження є глибоке аналітичне вивчення та оцінка впливу державних ініціатив на формування та розвиток державно-приватного партнерства в транспортній інфраструктурі. Дослідження має на меті визначити, як державна політика сприяє залученню приватних інвестицій, підвищенню ефективності проектів у цій сфері, а також оцінити соціальні та економічні наслідки такої взаємодії для різних груп суспільства та економіки в цілому.

Матеріали і методи. Основні джерела дослідження включають регуляторні документи та закони, аналіз від рейтингових агентств як «Standard & Poor's», а також деталі реалізованих транспортних проектів, охоплюючи фінанси, інвестиції та їх соціально-економічний вплив. Методологія базується на порівняльному аналізі практик ДПП між країнами для ідентифікації оптимальних моделей, оцінці ефективності через аналіз сильних і слабких сторін, та залученні експертних думок для глибокого розуміння викликів і перспектив.

Результати. Дослідження підтвердило, що державна політика, спрямована на розвиток державно-приватного партнерства у транспортній інфраструктурі, має суттєвий позитивний вплив на економічний розвиток. Залучення приватних інвестицій і знань в транспортну інфраструктуру сприяє підвищенню ефективності транспортних послуг, оптимізації витрат і створенню нових робочих місць. ДПП в транспортній інфраструктурі також сприяє покращенню соціальних умов, зокрема через забезпечення доступності та якості транспортних послуг для широких верств населення, що, у свою чергу, підвищує рівень життя та сприяє соціальній інтеграції. Для досягнення максимальної ефективності державно-приватного партнерства необхідно адаптувати державну політику, забезпечити наявність чіткої нормативної бази, прозорості та взаємної вигоди у співпраці між державою та приватним сектором. Державно-приватне партнерство визнається як ключовий інструмент для покращення транспортної інфраструктури, що сприятиме не тільки економічному зростанню, але й підвищенню соціального благополуччя населення.

Перспективи. Поглиблене вивчення інших аспектів та секторів, де державно-приватне партнерство може бути застосоване, наприклад, водопостачання, енергетика, медична інфраструктура. Це дозволить узагальнити отримані

результати та виявити універсальні фактори успіху та проблеми ДПП. Аналіз та порівняння досвіду різних країн у сфері державно-приватного партнерства, що дозволить виявити найкращі практики та помилки, яких слід уникати при формуванні відповідної політики. Дослідження може розширити свій фокус на оцінку впливу державно-приватного партнерства у транспортній інфраструктурі на зміну клімату та його внесок у досягнення цілей сталого розвитку.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, державне управління, транспортна галузь, соціально-економічний ефект, інфраструктурний проект, органи влади.

Summary. Introduction. The relevance of the study is due to the need to understand the relationships between state initiatives and the private sector in the context of the development of transport infrastructure. In today's conditions of globalization and growing demands for sustainable development, transport systems play a key role in supporting economic growth and social welfare. Public-private partnership is an effective mechanism for achieving these goals, but its potential and implications need detailed analysis to optimize interaction between all stakeholders.

Purpose. The purpose of the research is a deep analytical study and assessment of the impact of state initiatives on the formation and development of public-private partnerships in transport infrastructure. The research aims to determine how public policy contributes to the attraction of private investment, increasing the efficiency of projects in this area, as well as to assess the social and economic consequences of such interaction for various groups of society and the economy as a whole.

Materials and methods. The main sources of research include regulatory documents and laws, analysis from rating agencies such as Standard & Poor's, as well as details of implemented transport projects, covering finance, investment and their socio-economic impact. The methodology is based on a comparative analysis of PPP practices between countries to identify optimal models, assess effectiveness through analysis of strengths and weaknesses, and involve expert opinions for a deep understanding of challenges and prospects.

Results. The study confirmed that the state policy aimed at the development of public-private partnerships in transport infrastructure has a significant positive impact on economic development. Involvement of private investments and knowledge in the transport infrastructure contributes to increasing the efficiency of transport services, optimizing costs and creating new jobs. PPP in transport infrastructure also contributes to the improvement of social conditions, in particular by ensuring the availability and quality of transport services for the general population, which, in turn, raises the standard of living and promotes social integration. In order to achieve the maximum effectiveness of public-private partnership, it is necessary to adapt state policy, ensure the presence of a clear regulatory framework, transparency and mutual benefit in cooperation between the state and the private sector. Public-private partnership is defined as a key tool for improving transport infrastructure, which will contribute not only to economic growth, but also to increasing the social well-being of the population.

Discussion. In-depth study of other aspects and sectors where public-private partnerships can be applied, for example, water supply, energy, medical infrastructure. This will make it possible to generalize the obtained results and identify universal success factors and problems of PPPs. Analysis and comparison of the experience of different countries in the field of public-private partnership, which will allow to identify the best practices and mistakes that should be avoided in the formation of the relevant policy. The research could expand its focus to assess the impact of public-private partnerships in transport infrastructure on climate change and its contribution to the achievement of sustainable development goals.

Key words: public-private partnership, public administration, transport industry, socio-economic effect, infrastructure project, authorities.

Постановка проблеми. Актуальність дослідження полягає в тому, що у сучасному світі транспортна інфраструктура відіграє ключову роль у соціально-економічному розвитку країн, визначаючи ефективність міжнародної торгівлі, доступність регіонів, а також рівень життя населення. Враховуючи це, стратегічне партнерство між державним та приватним секторами у розвитку та управлінні транспортною інфраструктурою стає не просто актуальним, але й необхідним інструментом для досягнення вищої ефективності інвестицій і підвищення якості послуг. Дослідження актуальності державної політики у цій сфері дозволяє виявити і оцінити як прямі, так і непрямі впливи на економіку та соціальну сферу, включаючи створення робочих місць, зростання ВВП, покращення доступності та мобільності громадян, а також зменшення вуглецевого сліду та підвищення екологічної

безпеки. В умовах глобалізації і постійно зростаючих вимог до ефективності та сталого розвитку, аналіз державної політики у сфері транспортної інфраструктури та її впливу на формування та розвиток партнерських відносин стає особливо важливим. Це дозволить не тільки оптимізувати існуючі процеси, але й виявити нові можливості та напрямки для інвестицій, що сприятиме загальному економічному зростанню та соціальному благополуччю.

Таким чином, актуальність даного дослідження обумовлена необхідністю глибокого аналізу та розуміння механізмів взаємодії між державою та приватним сектором у контексті розвитку транспортної інфраструктури, що в кінцевому підсумку сприятиме прийняттю більш ефективних управлінських рішень, підвищенню конкурентоспроможності країни та покращенню якості життя населення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Застосування механізмів державно-приватного партнерства (ДПП) особливо актуально для етапу розвитку української економіки. Такі науковці як Данилишин В., Стефанків О., Ціжма О. [3]; Македон В., Маковецька А. [6] зазначають, що державно-приватне партнерство є збалансованим поєднанням державного сектора з його регулюючою та захисною функціями та приватного сектору, що володіє ресурсами, управлінськими навичками та технологіями. В роботах: Дробот І.О., Барбір І.М. [4], Полякова О., Ліпська Т., Кучинська О. [10] говориться про те, що співпраця передбачає взаємний інтерес обох сторін угоди. У разі держава домагається реалізації соціально спрямованих проектів, скорочуючи обсяг бюджетних коштів, витрачених з їхньої здійснення, приватний сектор підвищує таким чином конкурентоспроможність бізнесу, отримує економічні вигоди в результаті здійснення партнерських проектів, збільшує якість та ефективність впровадження результатів наукових розробок, розширює можливості для інновацій [7].

Існує об'єктивна потреба державної підтримки розвитку економіки загалом та сфери транспорту зокрема в роботі Черніхової О. [12] говориться, що з урахуванням недостатності бюджетних коштів на фінансування проектів будівництва інфраструктури виникає необхідність пошуку та обґрунтування різних схем фінансування. Отже ми бачимо недостатній рівень опрацювання питання інтенсифікації розвитку транспортної інфраструктури для забезпечення економічного впливу державної політики на партнерство у цій сфері.

Метою статті є аналіз впливу державної політики на розвиток державно-приватного партнерства (ДПП) у транспортній галузі та оцінка його соціальних та економічних наслідків.

Завдання дослідження:

- проаналізувати поточний стан державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури, що включає огляд діючих проектів;
- обґрунтувати соціальні наслідки державно-приватного партнерства, які охоплюють вплив на зайнятість, доступність та якість транспортних послуг для населення, а також вплив на соціальну інтеграцію та мобільність;
- розробити рекомендації щодо оптимізації державної політики в області ДПП у транспортній інфраструктурі, спрямованих на підвищення її ефективності, збільшення соціальних та економічних вигод для держави та суспільства.

Матеріали і методи. Первинні матеріали дослідження: 1) Законодавчі та нормативні документи, що регулюють державно-приватне партнерство у транспортній сфері, включаючи міжнародні угоди та національні закони; 2) Аналітичні дані рейтингових агентств, зокрема, матеріали від «Standard & Poor's», щодо оцінки ефективності

державно-приватного партнерства; 3) організаційні матеріали і характеристики про реалізовані проекти в сфері транспортної інфраструктури, включаючи фінансові показники, обсяги приватних інвестицій, соціальні та економічні ефекти.

Методи дослідження: 1) компаративний аналіз, який дозволяє порівняти практики державно-приватного партнерства в Україні та інших країнах, виявити успішні моделі та адаптувати їх до українських умов; 2) порівняльний аналіз допомагає визначити сильні та слабкі сторони державно-приватного партнерства, можливості для розвитку та потенційні негаразди; 3) експертні оцінки та показники, що забезпечують збір якісних даних про досвід реалізації проектів ДПП, проблеми, з якими зіштовхуються сторони, та перспективи розвитку.

Виклад основного матеріалу. Сучасна інфраструктура транспорту є ключовою для економічного росту та покращення соціальних умов у країні. Інфраструктурні ініціативи пропонують важливі макроекономічні переваги, сприяючи стратегічному просуванню на довготривалу перспективу через розвиток ефективних транспортно-логістичних рішень, підвищення рівня життя та вирішення соціальних питань.

За визначенням рейтингового агентства «Standard & Poor's», державно-приватне партнерство розглядається як довгострокова співпраця між приватним сектором та державними органами, що має на меті вирішення публічних завдань шляхом об'єднання знань та ресурсів обох сторін та розподілу фінансових ризиків і вигод [15]. В зарубіжних країнах таке партнерство часто використовується як засіб вирішення бюджетних питань, де приватний бізнес бере на себе створення інфраструктурних об'єктів, які він подальше обслуговує, отримуючи від держави кошти на покриття витрат і повернення інвестованих коштів протягом певного часу. Цей підхід має потенціал для впровадження в Україні, хоча наразі в країні відсутній необхідний досвід та відповідна законодавча підтримка для реалізації такого партнерства [11].

Для успішного впровадження проектів державно-приватного партнерства (ДПП) важливо дотримуватися кількох ключових принципів [1]:

- проект має залучати обидві сторони: державний сектор та приватний бізнес;
- кожен проект передбачає наявність офіційно укладеного контракту;
- співпраця між сторонами має бути заснована на принципах рівноправності;
- обидві сторони повинні переслідувати спільні інтереси, які відповідають державним цілям;
- інвестиції обох сторін мають спрямовуватись на досягнення цих спільних цілей;
- розподіл доходів та ризиків має відбуватися між сторонами, причому держава гарантує покриття фінансових ризиків проекту.

Таблиця 1

Переваги державно-приватного партнерства для держави та приватного сектору [2]

Держава (включаючи центральні та регіональні органи влади)	Приватний бізнес
Економія витрат на реалізацію проекту за рахунок залучення приватних інвестицій	Можливість вийти на ринок, що традиційно є державною монополією
Високий рівень якості проекту внаслідок зацікавленості виконавця у подальшій ефективній експлуатації	Прискорений дозвіл формальностей, можливість уникнути зайвої бюрократичної тяганини
Прискорення темпів реалізації соціально значущих проектів	Довгострокові гарантії держави
Залучення технологій та досвідчених фахівців, у тому числі із західних країн	Можливість отримати податкові пільги та режим «найбільшого сприяння» у межах території випереджувального розвитку
Спільний поділ ризиків	Спільний поділ ризиків

Державно-приватне партнерство виступає як важливий інструмент, що вносить значний вклад у розвиток ринкової та соціально-економічної сфери. В контексті України особлива увага приділяється проектам у сфері транспортної інфраструктури, оскільки вони мають прямий зв'язок з рівнем розвитку країни та добробутом її громадян. Визнання цієї галузі пріоритетною для державно-приватного партнерства підкреслює її значення [9]. Вигоди від такої співпраці розділені на переваги для держави та приватного сектору, що детально висвітлено у таблиці 1, згідно з аналізом дослідників.

В межах державно-приватного партнерства використовуються різні економічні та юридичні моделі співпраці, серед яких [10; 14]:

- 1) Державні контракти, що надають можливість приватним компаніям виконувати громадські роботи та надавати послуги. Це включає угоди на обслуговування, поставку товарів та послуг, необхідних для державних потреб.
- 2) Лізингові або орендні угоди, за якими приватний сектор орендує державне майно, таке як будівлі, споруди або виробниче обладнання, з подальшою оплатою за користування до державного чи місцевого бюджету.



Рис. 1. Особливості вибору механізму реалізації інфраструктурних проектів на основі ДПП з дотриманням соціально-економічних результатів

Джерело: авторська розробка

- 3) Угоди про розподіл продукції (УРП), які є договорами, де держава надає підприємцю права на відшкодування дослідження, розвідку та видобуток корисних копалин на певній території на визначений час. Інвестор бере на себе витрати та ризики виконання робіт, а отримана продукція розподіляється між державою та інвестором згідно з умовами договору.
- 4) Державно-приватні підприємства, де участь обох секторів є загальноприйнятою практикою в нашій державі, служать яскравим прикладом форми ДПП. В Україні, наприклад, багато великих корпорацій мають структуру, у якій держава володіє контрольними пакетами акцій, тоді як приватні інвестори, включаючи великі компанії, володіють рештою. При цьому, чим менший пакет акцій у приватних інвесторів порівняно з державним, тим менший вплив вони мають на управління компанією [13].

- 5) Концесії становлять найбільш розповсюджену модель державно-приватного партнерства, особливо ефективну для втілення масштабних інвестиційних проектів. У цьому контексті, держава (концедент) надає приватній особі (концесіонеру) право на використання державного майна через договір на платній та зворотній основі, а також право на здійснення діяльності.

Транспортна інфраструктура варіюється за характеристиками, і не всі об'єкти приваблюють інвесторів, що вимагає різноманітних підходів до реалізації та фінансування. Вирішальним аспектом є вибір оціночних критеріїв для проектів, які дозволяють порівнювати різні варіанти впровадження, враховуючи проектні ризики, та вибирати ті, що можуть бути ефективно реалізовані через державно-приватне партнерство. Цей процес можна візуально представити за допомогою спеціальної схеми (рис. 1).



Рис. 2. Модель формування та розвитку державно-приватного партнерства у напрямку розвитку транспортної інфраструктури

Джерело: авторська розробка

Таблиця 2

Оцінка економічного і соціального ефект від державно-приватного партнерства
у сфері транспортної інфраструктури

Вид державно-приватного партнерства	Економічний ефект	Соціальний ефект	Перспективи розвитку партнерства
Концесії	Залучення приватних інвестицій, підвищення ефективності проектів	Покращення доступності та якості транспортних послуг	Розширення сфер застосування, залучення міжнародних інвесторів
Лізингові операції	Зниження фінансового навантаження на держбюджет, оптимізація витрат	Створення нових робочих місць, підвищення рівня зайнятості	Адаптація до нових технологій, цифровізація процесів
Спільні підприємства	Поєднання ресурсів та компетенцій для реалізації масштабних проектів	Стимулювання розвитку регіонів, зростання соціальної інфраструктури	Впровадження інноваційних моделей фінансування та управління
Договори про управління	Покращення управління активами, зростання якості послуг	Підвищення рівня задоволеності громадян, соціальна інтеграція	Збільшення прозорості та відповідальності у взаєминах між партнерами

Джерело: авторська розробка

У сфері транспорту виділяють дві основні категорії: надання транспортних послуг і дорожнього будівництва. Розглядаючи кожну з них окремо, можна виявити унікальні особливості впровадження державно-приватних партнерств. У сфері транспортних послуг, зокрема, застосування ДПП спрямоване на досягнення цілей в соціальному, ринковому та екологічному аспектах, що було систематизовано нами і представлено на рис. 2 [8].

Вибір стратегій для реалізації проектів з дотриманням соціально-економічних результатів, зазвичай базується на оцінці їхньої прибутковості, яка служить показником комерційної успішності проекту і є важливим для держави та громадськості. Комерційна успішність вимірюється балансом між прибутками від експлуатації проекту та витратами на його створення та утримання, а також залежить від проектних ризиків. Таким чином, представлена на рис. 2 модель створення і розвитку державно-приватного партнерства в області транспортних послуг сприятиме оптимізації у транспортному секторі та забезпечить соціально-економічні вигоди на національному рівні.

На основі проведених досліджень, ми можемо сформулювати підсумкову таблицю, яка відображає складові державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури (табл. 2).

Наведена таблиця ілюструє вплив різноманітних форм державно-приватного партнерства на економіку та суспільство, а також висвітлює можливості для їх майбутнього розвитку. Ключовою метою державно-приватних партнерств є усунення суперечностей між соціальною потребою і ринковими умовами: з одного боку, вони сприяють інноваціям і покращенню в транспортній галузі, а з іншого — залучають інвестиції приватного

сектору [5]. Ця модель пропонує шляхи удосконалення законодавчої та нормативної бази в межах державно-приватного партнерства у транспортному секторі та активізації участі громадських організацій у проектах обслуговування, що сприятиме покращенню управління транспортною інфраструктурою.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Визначено, що державно-приватне партнерство виступає як важливий інструмент для запуску масштабних ініціатив по поліпшенню транспортної інфраструктури з дотриманням соціально-економічних результатів. Використання цього підходу допомагає ефективно адресувати ключові виклики у транспортній галузі в короткі терміни, приносячи водночас додаткові переваги для інших секторів економіки. Це включає покращення умов проживання завдяки розвитку інфраструктури, стимулювання зайнятості через створення нових місць праці, а також підтримку суміжних індустрій, що постачають ресурси для транспортного сектору.

Аналіз показав, що ДПП може значно покращити якість та доступність транспортних послуг, забезпечивши при цьому економічну вигоду обох сторонам: державі та приватному бізнесу. Зокрема, впровадження ДПП сприяло залученню приватних інвестицій, оптимізації витрат, підвищенню рівня зайнятості, а також стимулюванню розвитку суміжних галузей. Висновки дослідження підтверджують критичну роль сучасної транспортної інфраструктури у стимулюванні економічного зростання та покращенні соціальних умов в країні. Державно-приватне партнерство виявилось ефективним механізмом для реалізації масштабних інфраструктурних проектів, особливо в умовах обмеженого державного фінансування.

Література

1. Бондар Н. Перспективи використання заходів державно-приватного партнерства для забезпечення конкурентоспроможності сфери послуг. *Таврійський науковий вісник. Серія: Економіка*. 2023. № 16. С. 62–69. doi: <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2023.16.8>.
2. Гарбариніна В.Ю., Федорчак О.В. Роль державно-приватного партнерства у відбудові транспортної інфраструктури України. *Демократичне врядування*. 2020. Вип. 2(30). С. 44–57.
3. Данилишин В.І., Стефанків О.М., Ціжма О.А. Зарубіжний досвід державно-приватного партнерства та пропозиції щодо його вдосконалення в Україні. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2016. № 11. 332 с.
4. Дробот І.О., Барбір І.М. Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України. *Ефективність державного управління*. 2019. Вип. 4. С. 98–109. doi: <https://doi.org/10.33990/2070-4011.61.2019.198503>.
5. Кібік О.М., Котлубай В.О., Калмикова Н.Ю. Стартап-проекти в системі розвитку транспортної інфраструктури України. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2023. № 2(83). С. 68–82. doi: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2023-2-68-82>.
6. Македон В.В., Маковецька А.О. Інформаційне забезпечення економічної безпеки підприємств в умовах ринкової нестабільності. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія: «Економічні науки»*. 2023. № 12. doi: <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2023-12-9477>; URL: <https://www.inter-nauka.com/issues/economic2023/12/9477> (дата звернення: 10.02.2024).
7. Масик М.З. Зарубіжний досвід реалізації ДПП-проектів. *Державне управління*. 2018. № 1. 61 с.
8. Михальченко О.А., Райчева Л.І. Державно-приватне партнерство як стратегічний інструмент розвитку транспортного комплексу України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2023. Вип. 46. с. 51–57. doi: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2023-46-9>.
9. Подольчак Н.Ю., Карковська В.Я., Левицька Я.В. Екосистеми розвитку стартапів як принцип здійснення державної інноваційної політики. *Інвестиції: практика та досвід*. 2021. № 8. С. 82–87.
10. Полякова О.М., Ліпська Т.І., Кучинська О.М. Державно-приватне партнерство як елемент механізму розвитку транспортної інфраструктури України. *Економічний вісник Національного гірничого університету*. 2020. № 2. С. 44–52.
11. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018. № 430-р. URL: <http://surl.li/elixwv> (дата звернення: 10.02.2024).
12. Черніхова О.С. Проблеми та перспективи розвитку транспортної галузі України. *Наукова думка сучасності і майбутнього: Двадцята всеукраїнська практично-пізнавальна інтернет-конференція. Наукове мислення*. URL: <https://naukam.triada.in.ua/index.php/konferentsiji/50-dvadtysyavseukrajinska-praktichno-piznavalna-internet-konferentsiya/461-problemi-ta-perspektivirozvitku-transportnoji-galuzi-ukrajini> (дата звернення: 10.02.2024).
13. Щодо розвитку державно-приватного партнерства як механізму активізації інвестиційної діяльності в Україні. Аналітична записка. *Нац. ін-т стратег. дослідж.* URL: <http://old2.niss.gov.ua/articles/816/> (дата звернення: 10.02.2024).
14. Makedon V., Hetman O., Yemchuk L., Paranytsia N., Petrovska S. Human resource management for secure and sustainable development. *Journal of security and sustainability issues*. 2019. 8(3). P. 345–354.
15. Transportation and Transportation Infrastructure Questionnaire and Rationale. *S&P Global Corporate Sustainability Assessment*. 2021. URL: <https://www.spglobal.com/esg/perspectives/csa-2021-transportation-and-transportation-infrastructure-industry-new.pdf> (дата звернення: 10.02.2024).

References

1. Bondar, N. (2023). Perspektyvy vykorystannya zakhodiv derzhavno-pryvatnoho partnerstva dlya zabezpechennya konkurentospromozhnosti sfery posluh [Prospects of using public-private partnership to ensure the competitiveness of the services sector]. *Taurida Scientific Herald. Series: Economics*, 16, 62–69. doi: <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2023.16.8> [in Ukrainian].
2. Harbarynina, V. Yu., & Fedorchak, O. V. (2020). Rol' derzhavno-pryvatnoho partnerstva u vidbudovi transportnoyi infrastruktury Ukrayiny [The role of public-private partnership in rebuilding the transport infrastructure of Ukraine]. *Demokratychnye vryaduvannya*, 2(30), 44–57 [in Ukrainian].
3. Danylyshyn, V. I., Stefankiv, O. M., & Tsizhma, O. A. (2016). Zarubizhnyi dosvid derzhavno-pryvatnoho partnerstva ta propozyitsii shchodo yoho vdoskonalennia v Ukraini [Foreign experience of public-private partnership and offers for its improvement in Ukraine]. *Hlobalni ta natsionalni problemy ekonomiky*, 11, 332 [in Ukrainian].
4. Drobot, I. O., Barbir, I. M. (2019). Mekhanizm derzhavno-pryvatnoho partnerstva u sferi transportnoyi infrastruktury Ukrayiny [Mechanism of public-private partnership in the field of transport infrastructure of Ukraine]. *Efektivnist' derzhavnoho upravlinnya*, 4, 98–109. doi: <https://doi.org/10.33990/2070-4011.61.2019.198503> [in Ukrainian].

5. Kibik, O. M., Kotlubay, V. O., & Kalmykova, N. Yu. (2023). Startup-proyekty v systemi rozvytku transportnoyi infrastruktury Ukrainy [Startup projects in the transport infrastructure development system of Ukraine]. *Rozvytok metodiv upravlinnya ta hospodaryuvannya na transporti*, 2(83), 68–82. <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2023-2-68-82> [in Ukrainian].
6. Makedon, V. V., & Makovets'ka, A. O. (2023). Informatsiyne zabezpechennya ekonomichnoyi bezpeky pidpryyemstv v umovakh rynkovoyi nestabil'nosti [Information provision of economic security of enterprises in conditions of market instability]. *Mizhnarodnyy naukovy zhurnal "Internauka". Seriya: "Ekonomichni nauky"*, 12. doi: <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2023-12-9477>; Retrieved from <https://www.inter-nauka.com/issues/economic2023/12/9477> [in Ukrainian].
7. Masyk, M. Z. (2018). Zarubizhnyi dosvid realizatsii DPPproektiv [Foreign experience in implementing PPP projects]. *Derzhavne upravlinnia*, 1, 61 [in Ukrainian].
8. Mykhal'chenko, O. A., & Raycheva, L. I. (2023). Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak stratehichnyy instrument rozvytku transportnoho kompleksu Ukrainy [Public-private partnership as a strategic tool for the development of the transport complex of Ukraine]. *Naukovyy visnyk Uzhhorods'koho natsional'noho universytetu. Seriya: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo*, 46, 51–57. doi: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2023-46-9> [in Ukrainian].
9. Podolchak, N., Karkovska, V., & Levitska, Ia. (2021). Ekosystemi rozvutka start-apiv yak printsip zdiisnennia derjavnoi innovatsiinoi polityki [Ecosystems of startup development as a principle of implementation of state innovation policy]. *Investitsii: praktika ta dosvid*, 8, 82–87 [in Ukrainian].
10. Poliakova, O. M., Lipska, T. I., & Kuchynska, O. M. (2020). Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak element mekhanizmu rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy [Public-private partnership as an element of the transport infrastructure development mechanism of Ukraine]. *Ekonomichniy visnyk Natsionalnoho hirnychoho universytetu*, 2, 44–52 [in Ukrainian].
11. National transport strategy of Ukraine for the period until 2030. (2018). *Cabinet of Ministers of Ukraine*. Retrieved from <http://surl.li/elxwv> [in Ukrainian].
12. Chernikhova, O. S. (2022). Problems and prospects of the development of the transport industry of Ukraine. Retrieved from <https://naukam.triada.in.ua/index.php/konferentsiji/50-dvadtsyatavseukrajinska-praktichno-piznavalna-internet-konferentsiya/461-problemi-ta-perspektivirozvitku-transportnoji-galuzi-ukrajini> [in Ukrainian].
13. Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen. Shchodo rozvytku derzhavno-pryvatnoho partnerstva yak mekhanizmu aktyvizatsii investytsiinoi diialnosti v Ukraini [Regarding the development of public-private partnership as a mechanism for intensifying investment activities in Ukraine]. *Analitichna zapyska*. Retrieved from <http://old2.niss.gov.ua/articles/816/> [in Ukrainian].
14. Makedon, V., Hetman, O., Yemchuk, L., Paranytsia, N., Petrovska, S. (2019). Human resource management for secure and sustainable development. *Journal of security and sustainability issues*, 8(3), 345–354.
15. Transportation and Transportation Infrastructure Questionnaire and Rationale. (2021). *S&P Global Corporate Sustainability Assessment*. Retrieved from <https://www.spglobal.com/esg/perspectives/csa-2021-transportation-and-transportation-infrastructure-industry-new.pdf>.

Стаття надійшла до редакції 23.02.2024