

УДК 351:69

ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Матвіїшин Євген Григорович

*доктор економічних наук,
професор кафедри регіонального та місцевого розвитку
Національний університет «Львівська політехніка»*

Matviishyn Yevhen

*Doctor of Economic Sciences, Professor of the
Department of Regional and Local Development,
Lviv Polytechnic National University*

Вершигора Юрій Захарович

*аспірант кафедри регіонального та місцевого розвитку
Національного університету «Львівська політехніка»*

Vershyhora Yuri

*PhD Student of the Department of Regional and Local Development
Lviv Polytechnic National University*

DOI: 10.25313/2617-572X-2025-2-10748

ПРОСТОРОВИЙ РОЗВИТОК СИСТЕМ ІНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ЗАСАДАХ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

SPATIAL DEVELOPMENT OF ENGINEERING AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE SYSTEMS ON THE BASIS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Анотація. Вступ. В Україні інженерно-транспортна інфраструктура перебуває у критичному стані через зношеність і наслідки війни, тому вимагає термінового відновлення. Брак фінансування, бюрократичні перешкоди та нестача сучасних технологій уповільнюють модернізацію. Зарубіжний досвід демонструє ефективність державно-приватного партнерства (ДПП) у відновленні та просторовому розвитку систем інженерно-транспортної інфраструктури.

Мета. Метою дослідження є розкриття підходів до просторового розвитку інженерно-транспортних систем на засадах державно-приватного партнерства.

Матеріали і методи. Матеріалами дослідження є: нормативно-правові акти щодо відновлення регіонів і територій, їхнього просторового планування та використання механізму ДПП в Україні; публікації з проблем розвитку інженерно-транспортної інфраструктури та ДПП. У процесі дослідження було використано наступні методи: теоретичного узагальнення та групування (для характеристики систем інженерно-транспортної інфраструктури); формалізації, аналізу та синтезу (для оцінки викликів, які постають у сфері просторового розвитку цих систем); логічного узагальнення результатів (формулювання висновків).

Результати. Ефективний розвиток інженерно-транспортної інфраструктури можливий через механізм ДПП, що забезпечує взаємовигідну співпрацю держави та бізнесу. В Україні нормативна база для ДПП уже сформована, а відповідні договори дозволяють інвесторам керувати інфраструктурними об'єктами й отримувати прибуток. Просторовий розвиток систем інженерно-транспортної інфраструктури має відповідати стратегічним планам місцевих органів влади, зокрема закріпленим у комплексних планах просторового розвитку територій громад. Проте їх розробка є складною й дорогою, тому запропоновано, що громади можуть використовувати концепції інтегрованого розвитку, які можна сформувати з меншими затратами часу і коштів. У регіонах і громадах, віднесених до «територій відновлення», потрібно брати до уваги відповідні плани відновлення. Запропоновано алгоритм дій державного партнера щодо ініціалізації проекту ДПП.

Перспективи. Перспективним напрямом досліджень є застосування проектного підходу в управлінні просторовим розвитком систем інженерно-транспортної інфраструктури.

Ключові слова: національна система стійкості; дорожнє господарство; системи теплопостачання; водопостачання; енергетична безпека; національна безпека.

Summary. Introduction. In Ukraine, the engineering and transport infrastructure is in a critical state due to deterioration and the consequences of war, necessitating urgent restoration. Insufficient funding, bureaucratic obstacles, and a lack of modern technologies hinder modernization efforts. International experience highlights the effectiveness of public-private partnerships (PPPs) in the reconstruction and spatial development of engineering and transport infrastructure systems. Further research is required to explore the implementation of PPPs under martial law and in the post-war recovery of Ukraine.

Purpose. This study aims to explore revealing approaches to the spatial development of engineering and transport systems based on the principles of public-private partnership.

Materials and methods. The research materials include regulatory and legal acts on the restoration of regions and territories, their spatial planning, and the use of the public-private partnership (PPP) mechanism in Ukraine, as well as scientific studies on the development of engineering and transport infrastructure and PPP. The study employs the following methods: theoretical generalization and classification (to characterize engineering and transport infrastructure systems); formalization, analysis, and synthesis (to assess the challenges in the spatial development of these systems); and logical generalization of results (to formulate conclusions).

Results. The effective development of engineering and transport infrastructure can be achieved through the PPP mechanism, which ensures mutually beneficial cooperation between the state and the private sector. In Ukraine, the regulatory framework for PPPs is already in place, allowing investors to manage infrastructure assets and generate revenue. The spatial development of engineering and transport infrastructure systems should align with the strategic plans of local authorities, particularly those outlined in comprehensive spatial development plans for territorial communities. However, since their implementation is complex and costly, it is proposed that communities adopt integrated development concepts, which require less time and financial resources. In regions and communities classified as «recovery territories» relevant recovery plans should also be considered. Additionally, an algorithm has been proposed to guide public partners in initiating PPP projects.

Discussion. A promising research direction is the application of a project-based approach to managing the spatial development of engineering and transport infrastructure systems.

Key words: national sustainability system; road infrastructure; heat supply systems; water supply; energy security; national security.

Постановка проблеми. В Україні значна частина інженерних мереж і транспортної інфраструктури перебуває у критичному стані через застарілість, зношеність і наслідки воєнних дій. Масштабні руйнування доріг, мостів, систем водопостачання, теплопостачання та енергетичних мереж потребують термінового відновлення для забезпечення базових потреб населення та економічного розвитку. Відсутність належного фінансування, складні бюрократичні процедури та нестача сучасних технологій уповільнюють модернізацію та будівництво нових об'єктів. Також важливим викликом є необхідність інтеграції європейських стандартів у проектування та реалізацію інфраструктурних проєктів. Державна політика має бути спрямована на розвиток державно-приватного партнерства, залучення міжнародної підтримки та впровадження інноваційних рішень для ефективного оновлення інженерних мереж і транспортної інфраструктури. В умовах війни системи енергозабезпечення, теплопостачання та дорожнє господарство є серед базових елементів національної системи стійкості. Тому вже зараз одним із ключових пріоритетів стає пошук нових альтернативних джерел фінансування для відбудови та розвитку України, зокрема через використання переваг державно-приватного партнерства (далі — ДПП).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Українські науковці обґрунтовували доцільність використання в наукових публікаціях і нормативних документах терміну «публічно-приватне партнерство», що більше відповідає змісту такого механізму,

ніж термін ДПП (див., наприклад, [1]). Але в чинному законодавстві України усталився термін ДПП, тому й у цій статті використано його.

Враховуючи наслідки руйнування систем інженерно-транспортної інфраструктури через військові дії, доцільно враховувати досвід інших країн, які стикалися із проблемами повоєнної відбудови. Ґрунтовний аналіз розвитку ДПП у східноєвропейських країнах виконали Єгоричева С. Б. та Лахижа М. І. [2]. Переважна частина постсоціалістичних європейських країн є членами ЄС або кандидатами на вступ до Європейського Союзу. Це сприяло їхній інтеграції в європейські економічні та управлінські моделі. Одним із напрямів такої підтримки стало впровадження механізмів ДПП, зокрема в галузі інфраструктурного розвитку. Досвід Хорватії є особливо цінним для України, оскільки після військових конфліктів 1990-х років ця країна активно реалізовувала проєкти відновлення та розширення мережі автомагістралей. У межах програми будівництва та експлуатації автомобільних доріг було запроваджено нові фінансові та управлінські моделі, що сприяли ефективному розвитку дорожнього господарства. Зокрема, утримання наявної мережі доріг передбачалося виключно за рахунок державного бюджету, тоді як фінансування будівництва та управління новими автомагістралями здійснювалося здебільшого шляхом залучення довгострокових зовнішніх позик і приватних інвестицій. Такий підхід доцільно буде використовувати й в Україні, проте необхідно враховувати, що просторовий розвиток автодорожніх

і залізничних магістралей, ліній електропередач і різноманітних трубопроводів відбувається в набагато розгалуженіших мережах і на більших територіях, ніж у згаданих країнах. Рішення про просторове розташування об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури повинні старанно обґрунтовуватися, особливо в умовах відбудови та з погляду національної безпеки. Суходоля О.М. приділив увагу проблемам енергетичної безпеки за такими напрямками: наявність енергозабезпечення (підтримання працездатності систем); доступність енергозабезпечення (взаємне узгодження економічної діяльності енергетичного сектору та спроможності споживачів придбати його послуги); прийнятність моделі енергозабезпечення (екологічні, соціальні та економічні питання життєдіяльності суспільства загалом) [3]. Очевидно, що доцільно брати до уваги також напрям просторового розвитку систем енергозабезпечення з метою, щоб він відповідав можливостям і потребам національної, регіональної та місцевої економіки [4]. Те ж стосується й інших систем інженерно-транспортної інфраструктури. При цьому доцільно опиратися на поєднання державних і приватних інтересів.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Питання використання механізму ДПП для відбудови країни у повоєнний період залишається недостатньо вивченим в Україні. Для вдосконалення нормативно-правових та інституційних механізмів у сфері ДПП та інвестиційної діяльності необхідні подальші дослідження, спрямовані на аналіз специфіки функціонування таких партнерств в умовах воєнного стану та післявоєнної відбудови. Недостатньо висвітленими є питання використання ДПП для просторового розвитку складних інженерно-транспортних систем.

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є розкриття підходів до просторового розвитку інженерно-транспортних систем на засадах державно-приватного партнерства.

Виклад основного матеріалу. Термін «інженерно-транспортна інфраструктура» визначено Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності» (пункт 5 частини 1 статті 1) як комплекс інженерних, транспортних споруд і комунікацій [5]. У цій системі виокремлюють лінійні об'єкти інженерно-транспортної інфраструктури. Так, відповідно до пункту 3.9 ДБН А.2.2–3:2014 під ними розуміють «різновид наземних, надземних або підземних лінійних споруд для пересування людей, транспортних засобів, вантажів, переміщення рідких та газоподібних продуктів, передачі електроенергії тощо» [6]. Тобто мова йде про різноманітні транспортні споруди (дороги, трубопроводи тощо), проте інженерно-транспортна інфраструктура охоплює також споруди для видобутку і транспортування води, різних видів палива, виробництва енергії тощо. Очевидно, що сюди потрібно віднести й комунальні підприємства, які надають відповідні послуги, наприклад, постача-

ють теплову енергію, воду, здійснюють водовідведення тощо. Основне завдання такої складної системи полягає в задоволенні попиту населення, суб'єктів господарювання та інших споживачів у відповідних ресурсах, продукції і послугах. Тут поєднуються приватні та державні інтереси. Суб'єкти підприємницької діяльності зацікавлені у можливості надавати продукцію і послуги на основі співпраці «державний-приватний сектор», що значною мірою підвищує їх якість. Така взаємодія бізнесу та державного сектора (зокрема і місцевого самоврядування) для реалізації певного проекту дає змогу ефективно втілити його в життя, де приватний сегмент отримує гроші, а державний — інфраструктурний об'єкт, наприклад, автомобільну дорогу, котельню тощо.

За своїм змістом згадані об'єкти є складними інженерно-будівельними системами, просторовий розвиток яких повинен узгоджуватися зі стратегічними баченнями місцевих органів влади. В Україні такі бачення фіксуються в документах стратегічного планування, зокрема — в комплексних планах просторового розвитку територій територіальних громад. Хоча було передбачено, що до 1 січня 2025 року усі територіальні громади розроблять ці плани, проте відповідно до законопроекту № 12283 [7] повсюдне впровадження комплексних планів просторового розвитку територій територіальних громад планують відтермінувати. Окремим видом стратегічних документів місцевого рівня є ті, що стосуються розвитку енергетичної сфери. На муніципальному рівні передбачено, зокрема, розроблення місцевих енергетичних планів, під час чого можуть застосуватися підходи просторового планування, як це вказано у Наказі Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 21 грудня 2023 року № 1163 [8]. Ефективне використання ресурсів у просторовому розвитку систем інженерно-транспортної інфраструктури для взаємної вигоди споживачів і постачальників може бути забезпечене через механізм ДПП.

Нормативно-правова та методична основа для використання механізму ДПП в Україні достатньо розроблена. Зокрема, співпраця на основі концесійних договорів приносить вигоди обох сторонам: органи влади передають приватному інвестору інфраструктурний об'єкт або проект для управління на визначений період, дозволяючи отримувати прибуток від його експлуатації. Водночас бізнес отримує права на створення або управління об'єктом за певних умов, зобов'язуючись забезпечити надання якісних послуг споживачам [9]. Україні варто орієнтуватися на позитивний досвід країн, де ДПП стало основою для реалізації великих інфраструктурних проектів. Це дає змогу швидше вирішувати актуальні проблеми розвитку територій і залучити іноземні інвестиції. У низці країн приватні компанії та муніципалітети використовують проекти ДПП як засіб для подолання проблем браку фінансування

та недостатніх знань у працівників місцевих органів влади в конкретній комунальній сфері. Наприклад, проекти ДПП реалізовували, щоб допомогти забезпечити сільські громади якісною питною водою [10; 11]. У Великобританії в межах проекту «Private Finance Initiative» було реалізовано понад 700 проектів, серед яких будівництво шкіл, лікарень, доріг та іншої критичної інфраструктури [12]. Тут механізм ДПП дав змогу суттєво знизити навантаження на державний бюджет та підвищити ефективність управління об'єктами.

Приватні компанії, що залучаються до реалізації проектів ДПП, зазвичай володіють інноваційними підходами, сучасними технологіями, мають краще управління, що може суттєво підвищити якість комунальних послуг. Наприклад, будівництво сучасних очисних споруд або систем водопостачання може забезпечити мешканців чистою водою та екологічно безпечним середовищем. Оскільки приватний партнер зацікавлений у прибутковості та якості, то механізм ДПП стимулює ефективніше планування та виконання робіт, а також дає змогу розподілити фінансові ризики між публічним та приватним секторами. Приватні компанії можуть брати на себе не лише будівництво, але й обслуговування об'єктів. Наприклад, системи водопостачання або утилізації відходів можуть бути побудовані приватним партнером і ним же управлятися.

У зв'язку з масштабними руйнуваннями, заданими російським агресором в Україні, існує постійна потреба у відбудові різноманітних об'єктів, насамперед критичної інфраструктури. З метою розробки та якісної реалізації плану відбудови для України було прийнято за основу проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення механізму залучення приватних інвестицій з використанням механізму державно-приватного партнерства для пришвидшення відновлення зруйнованих війною об'єктів та будівництва нових об'єктів, пов'язаних з післявоєнною перебудовою економіки України». Цей законопроект (включений у порядок денний тринадцятої сесії Верховної Ради України дев'ятого скликання на 2025 рік [13]) передбачає: впровадження електронної системи закупівель для проектів ДПП за стандартами ЄС; повноцінне впровадження типу проектів ДПП, заснованих на платежах із бюджету, де держава не передає інвестору ризик попиту, а, по суті, оплачує «інфраструктуру в розстрочку» для післявоєнного відновлення України; спрощення процедури підготовки проектів ДПП, особливо, що стосуватимуться відновлення інфраструктури у післявоєнний період, проектів нового будівництва, що пов'язані з поствоєнною перебудовою економіки, а також «малих» проектів до 5,382 млн. євро. Завдяки застосуванню системи електронних закупівель не тільки пришвидшаться терміни підготовки проектів ДПП, але й очікується підвищення прозорості їх підготовки і реалізації.

У межах Програми з розвитку державно-приватного партнерства в Україні «Public-Private partnership development program (P3DP) in Ukraine», яка створена за підтримки Програми USAID «Конкурентоспроможна економіка України», було проведено різносторонній аналіз розвитку ДПП в Україні. На його основі було визначено основні напрями для його активізації: 1) покращення інституціонального забезпечення ДПП; 2) розвиток знань і навичок фахівців зі сфери ДПП; 3) вдосконалення нормативно-правового забезпечення; 4) створення пілотних проектів впровадження ДПП на муніципальному рівні [14]. Зарубіжний досвід показує, що ініціатива реалізації ДПП повинна йти від органів влади і громадськості [15]. Для України ДПП може стати ключовим інструментом для комплексного просторового розвитку територій. Щоправда для невеликих територіальних громад участь у проектах ДПП може мати малий ефект. У такому випадку доцільно розглянути підхід, за яким витрати й ризики могли б розділити між собою кілька громад. Нормативним підґрунтям тут може бути Закон України «Про співробітництво територіальних громад», яким передбачено (стаття 14) можливість утворення спільного органу управління у складі певного виконавчого органу сільської, селищної, міської ради (як структурного підрозділу — департамент, відділ, управління тощо) [16]. За участю приватного учасника ДПП територіальні громади зможуть швидше отримати доступ до важливих об'єктів інфраструктури, підвищити якість життя та залучити нові інвестиції. Важливо, щоб такі проекти були ретельно плановані та враховували просторово-географічні умови конкретного регіону і територіальних громад, а також їх повоєнний стан.

Для громад, які зазнали значних руйнувань внаслідок війни, (віднесених до «територій відновлення»), стратегічні питання просторового розвитку відображаються у програмах комплексного відновлення території територіальних громад, планах відновлення та розвитку територіальних громад, а на рівні регіонів — у програмах комплексного відновлення області, плані відновлення та розвитку регіонів і в регіональних планах відновлення та розвитку [17; 18]. Було згадано, що просторовий розвиток складних систем інженерно-транспортної інфраструктури має узгоджуватися з документами стратегічного планування, зокрема з комплексними планами просторового розвитку територій територіальних громад. Проте незважаючи на можливості використання субвенції на їхню розробку відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 28 липня 2021 р. № 853, до планового терміну (1 січня 2025 року) далеко не всім громадам вдалося розробити ці плани. Їхня розробка дорогавартісна і вимагає багато часу. Для того, щоб у просторовому розвитку систем інженерно-транспортної інфраструктури було враховано стратегічні бачення місцевих рад,

доцільно опиратися на інші стратегічні документи. Наприклад, корисною може стати концепція інтегрованого розвитку території територіальної громади, яка формується із залученням місцевих мешканців і суб'єктів господарювання [19]. Тривалість і вартість

розробки цього документа порівняно невеликі, тому він може бути відносно швидко підготовлений і далі врахований для обґрунтування просторового розвитку систем інженерно-транспортної інфраструктури у межах територіальної громади.

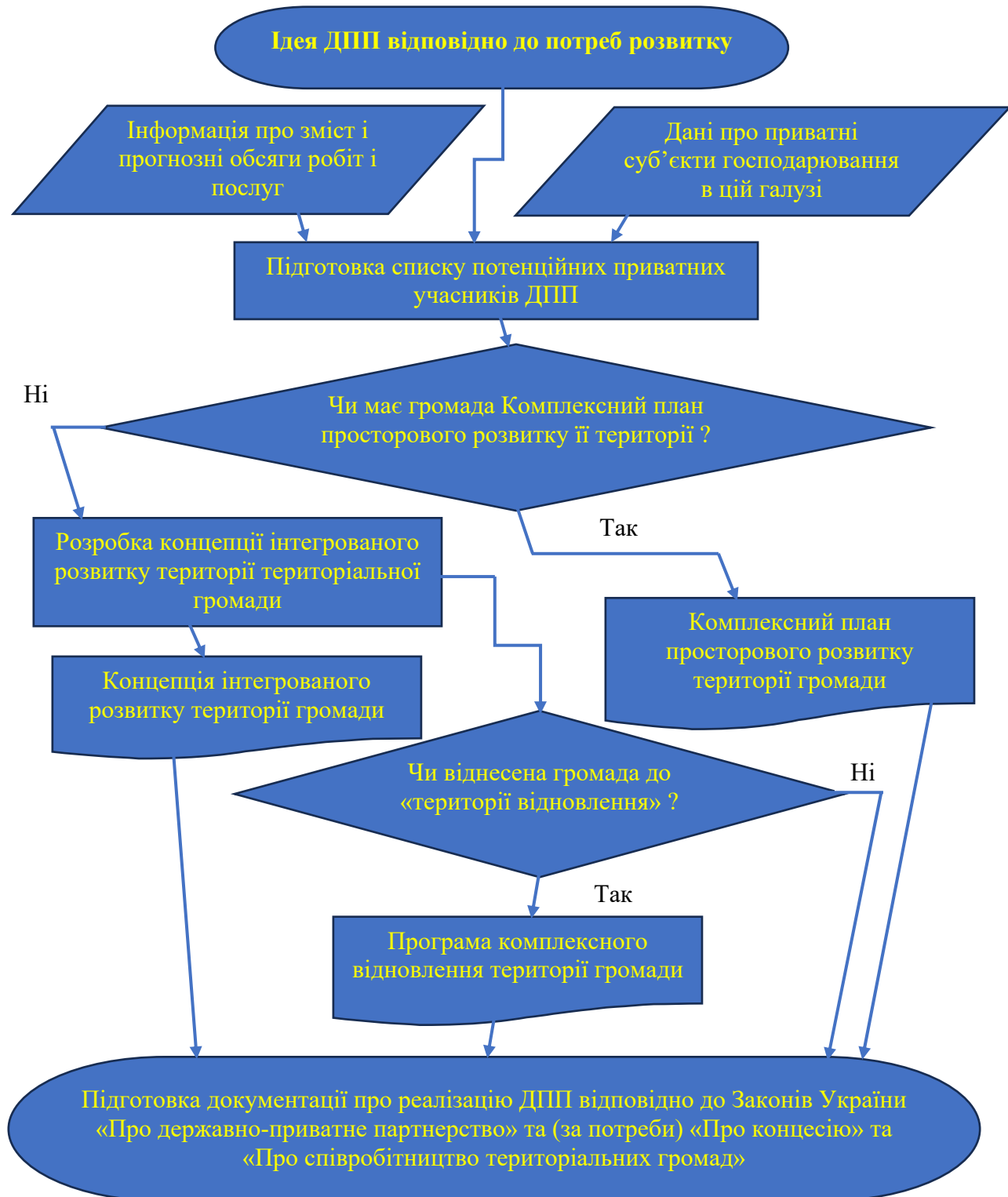


Рис. 1. Алгоритм дій державного партнера (органу місцевого самоврядування) щодо підготовки проекту ДПП з просторового розвитку систем інженерно-транспортної інфраструктури

Джерело: узагальнено авторами

Відповідно до викладених аспектів, дії державного партнера щодо ініціації ДПП з розвитку інфраструктури на місцевому рівні доцільно планувати за наведеним алгоритмом (рис. 1), який враховує наявність у територіальній громаді документації з просторового розвитку.

На регіональному і національному рівнях алгоритми дій державних партнерів щодо ініціалізації проектів ДПП з просторового розвитку систем інженерно-транспортної структури можуть бути подібними до описаного. А стратегічними документами, які в цих випадках повинні братися до уваги, є серед іншого ті, які визначають стратегічне бачення просторового розвитку відповідних територій, зокрема Генеральна схема планування території України, схеми планування території на регіональному рівні, план відновлення та розвитку регіонів, програми комплексного відновлення областей, а також стратегії розвитку тих галузей, яких стосуються відповідні системи інженерно-транспортної структури.

Висновки із цього дослідження і подальші перспективи в цьому напрямку. Відновлення та модернізація інженерно-транспортної інфраструктури України є критично важливою через значний знос і руйнування, спричинені війною. Ефективним ме-

ханізмом відновлення інфраструктури є взаємовигідна співпраця між державою та приватним сектором на засадах ДПП. Просторовий розвиток інженерно-транспортної інфраструктури має узгоджуватися з комплексними планами просторового розвитку територій і планами розвитку та відновлення регіонів і громад. Складність і значна вартість підготовки комплексних планів просторового розвитку територій територіальних громад вимагають альтернативних простіших підходів, зокрема розробки концепцій їх інтегрованого розвитку. Врахування положень комплексних планів просторового розвитку територій громад, планів розвитку та відновлення регіонів і громад, концепцій інтегрованого розвитку територій громад дасть змогу повніше врахувати потреби мешканців та інших стейкхолдерів у проектах просторового розвитку інженерно-транспортних систем.

Потрібні подальші дослідження щодо реалізації ДПП у воєнних та післявоєнних умовах для сталого розвитку територій та інфраструктури. Зважаючи на комплексність проблем просторового розвитку систем інженерно-транспортної інфраструктури подальші дослідження доцільно скерувати на застосування проектного підходу в управлінні цим розвитком.

Література

1. Гарбариніна В. Ю. Сутність і принципи впровадження державно-приватного партнерства в Україні. *Актуальні проблеми державного управління*. 2014. № 2 (46). С. 43–49.
2. Єгоричева С. Б., Лахижа М. І. Публічно-приватне партнерство в посткомуністичних країнах : монографія. Київ : ІПК ДСЗУ, 2020. 304 с.
3. Суходоля О. М. Проблеми визначення сфери регулювання енергетичної безпеки. *Стратегічні пріоритети*. 2019. № 1. С. 5–17.
4. Матвіїшин Є. Г., Луговий Л. Ю. Управління просторовим розвитком систем енергозабезпечення територій в Україні. *Публічне адміністрування та національна безпека*. 2024. 06/47. С. 35–42.
5. Про регулювання містобудівної діяльності : Закон України від 17 лютого 2011 року № 3038-VI. (Редакція від 9 лютого 2025 року). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text> (дата звернення: 26.02.2025).
6. Склад та зміст проектної документації на будівництво: Державні будівельні норми ДБН А.2.2-3:2014 (із Зміною № 1 та Зміною № 2). Київ : Мінрегіон України, 2022. 33 с. URL: https://e-construction.gov.ua/files/new_doc/3022061165539755805/2023-01-24/e1b8ce85-2a40-4095-a380-9e5d9c637912.pdf (дата звернення: 26.02.2025).
7. Проект Закону про внесення змін до деяких законів України щодо продовження термінів дії документів з планування територій № 12283 від 3 грудня 2024 року. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/45368> (дата звернення: 26.02.2025).
8. Про затвердження Методики розроблення місцевих енергетичних планів : Наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 21 грудня 2023 року № 1163. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0245-24#Text> (дата звернення: 26.02.2025).
9. Вступ до Посібника з питань державно-приватного партнерства для України. Проект Світового банку «Посилення використання державно-приватного партнерства шляхом кращого управління державними капітальними інвестиціями в Україні». 2021. 40 с. URL: <https://www.me.gov.ua/Files/GetFile?lang=uk-UA&fileId=e76d7cbe-0434-4fe4-9219-9d46b7c4efc9> (дата звернення: 26.02.2025).
10. Kolman J. Engaging External Stakeholders to Improve Public-Private Partnership Water Project Completion Rates. 2020. URL: https://scholarworks.waldenu.edu/context/dissertations/article/9338/viewcontent/Kolman_waldenu_0543D_23748.pdf (дата звернення: 26.02.2025).
11. Mathur Sh. Public-private partnership for municipal water supply in developing countries: Lessons from Karnataka, India, Urban Water Supply Improvement Project. *Cities*. 2017. 68. pp. 56–62. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.05.007>

12. Private Finance Initiative and Public Private Partnerships. *The European Services Strategy Unit*. 2017. URL: <https://www.european-services-strategy.org.uk/outsourcing-ppp-library/pfi-ppp> (дата звернення: 26.02.2025).
13. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення механізму залучення приватних інвестицій з використанням механізму державно-приватного партнерства для пришвидшення відновлення зруйнованих війною об'єктів та будівництва нових об'єктів, пов'язаних з післявоєнною перебудовою економіки України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/CardByRn?regNum=7508&conv=9> (дата звернення: 26.02.2025).
14. Програма з розвитку державно-приватного партнерства в Україні «USAID Public Private Partnership Development Program (P3DP) in Ukraine». URL: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/ppp.worldbank.org/files/2022-03/PA00KTHT.pdf> (дата звернення: 26.02.2025).
15. Saadeh D., Al-Khatib I. A., Anayah F. M. Evaluating strategies for sustainable recovery and recycling of plastic waste in the West Bank of Palestine: The perspectives of plastic companies. *Environ Monit Assess*. 2023. 195, 233. <https://doi.org/10.1007/s10661-022-10842-x>.
16. Про співробітництво територіальних громад : Закон України від 17 червня 2014 року № 1508-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1508-18#Text> (дата звернення: 26.02.2025).
17. Про затвердження порядків з питань відновлення та розвитку регіонів і територіальних громад: Постанова Кабінету Міністрів України від 18 липня 2023 року № 731. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/731-2023-%D0%BF#Text> (дата звернення: 26.02.2025).
18. Про затвердження Порядку розроблення, проведення громадського обговорення, погодження програм комплексного відновлення області, території територіальної громади (її частини) та внесення змін до них : Постанова Кабінету Міністрів України від 14 жовтня 2022 року № 1159. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1159-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 26.02.2025).
19. Про затвердження Порядку формування Концепції інтегрованого розвитку території територіальної громади: Наказ Міністерства розвитку громад та територій України 22 вересня 2022 року № 172. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1421-22#Text> (дата звернення: 26.02.2025).

References

1. Harbarynina V. Yu. Sutnist i pryntsyipy vprovadzhennia derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini. *Aktualni problemy derzhavnoho upravlinnia*. 2014. № 2 (46). pp. 43–49 [in Ukrainian].
2. Yehorycheva S. B., Lakhyzha M. I. Publichno-pryvatne partnerstvo v postkomunistychnykh krainakh: monohrafiia. Kyiv: IPK DSZU, 2020. 304 p. [in Ukrainian].
3. Sukhodolia O. M. Problemy vyznachennia sfery rehuliuвання enerhetychnoi bezpeky. *Stratehichni priorytety*. 2019. № 1. pp. 5–17 [in Ukrainian].
4. Matviishyn Ye. H., Luhovyi L. Yu. Upravlinnia prostorovym rozvytkom system enerhozabezpechennia terytorii v Ukraini. *Publichne administruvannia ta natsionalna bezpeka*. 2024. 06/47. pp. 35–42 <https://doi.org/10.25313/2617-572X-2024-6-9976> [in Ukrainian].
5. Pro rehuliuвання mistobudivnoi diialnosti: Zakon Ukrainy vid 17 liutoho 2011 roku № 3038-VI. (Redaktsiia vid 9 liutoho 2025 roku). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text> [in Ukrainian].
6. Sklad ta zmist proektnoi dokumentatsii na budivnytstvo: Derzhavni budivelni normy DBN A.2.2–3:2014 (iz Zminoiu № 1 ta Zminoiu № 2). Kyiv: Minrehion Ukrainy, 2022. 33 p. URL: https://e-construction.gov.ua/files/new_doc/3022061165539755805/2023-01-24/e1b8ce85-2a40-4095-a380-9e5d9c637912.pdf [in Ukrainian].
7. Projekt Zakonu pro vnesennia zmin do deiakyykh zakoniv Ukrainy shchodo prodovzhennia terminiv dii dokumentiv z planuvannia terytorii № 12283 vid 3 hrudnia 2024 roku. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/45368> [in Ukrainian].
8. Pro zatverdzhennia Metodyky rozroblennia mistsevykh enerhetychnykh planiv: Nakaz Ministerstva rozvytku hromad, terytorii ta infrastruktury Ukrainy vid 21 hrudnia 2023 roku № 1163. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0245-24#Text> [in Ukrainian].
9. Vstup do Posibnyka z pytan derzhavno-pryvatnoho partnerstva dlia Ukrainy. Projekt Svitovoho banku "Posylennia vykorystannia derzhavno-pryvatnoho partnerstva shliakhom krashchoho upravlinnia derzhavnymy kapitalnymy investytsiiami v Ukraini". 2021. 40 p. URL: <https://www.me.gov.ua/Files/GetFile?lang=uk-UA&fileId=e76d7cbe-0434-4fe4-9219-9d46b7c4efc9> [in Ukrainian].
10. Kolman J. Engaging External Stakeholders to Improve Public-Private Partnership Water Project Completion Rates. 2020. URL: https://scholarworks.waldenu.edu/context/dissertations/article/9338/viewcontent/Kolman_waldenu_0543D_23748.pdf.
11. Mathur Sh. Public-private partnership for municipal water supply in developing countries: Lessons from Karnataka, India, Urban Water Supply Improvement Project. *Cities*. 2017. 68. pp. 56–62. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.05.007>.
12. Private Finance Initiative and Public Private Partnerships. *The European Services Strategy Unit*. 2017. URL: <https://www.european-services-strategy.org.uk/outsourcing-ppp-library/pfi-ppp>.
13. Projekt Zakonu pro vnesennia zmin do deiakyykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo vdoskonalennia mekhanizmu zaluchennia pryvatnykh investytsii z vykorystanniam mekhanizmu derzhavno-pryvatnoho partnerstva dlia pryshvydshennia

vidnovlennia zruinovanykh viinoiu ob'ektiv ta budivnytstva novykh ob'ektiv, poviazanykh z pisliavoiennoiu perebudovoiu ekonomiky Ukrainy. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/CardByRn?regNum=7508&conv=9> [in Ukrainian].

14. Prohrama z rozvytku derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini "USAID Public Private Partnership Development Program (P3DP) in Ukraine". URL: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/ppp.worldbank.org/files/2022-03/PA00KTHHT.pdf> [in Ukrainian].

15. Saadeh, D., Al-Khatib, I.A. & Anayah, F.M. Evaluating strategies for sustainable recovery and recycling of plastic waste in the West Bank of Palestine: The perspectives of plastic companies. *Environ Monit Assess.* 2023. 195, 233. <https://doi.org/10.1007/s10661-022-10842-x>.

16. Pro spivrobitnytstvo terytorialnykh hromad: Zakon Ukrainy vid 17 chervnia 2014 roku № 1508-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1508-18#Text> [in Ukrainian].

17. Pro zatverdzhennia poriadkiv z pytan vidnovlennia ta rozvytku rehioniv i terytorialnykh hromad: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 18 lypnia 2023 roku № 731. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/731-2023-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

18. Pro zatverdzhennia Poriadku rozroblennia, provedennia hromadskoho obhovorennia, pohodzhennia prohram kompleksnoho vidnovlennia oblasti, terytorii terytorialnoi hromady (ii chastyny) ta vnesennia zmin do nykh: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 14 zhovtnia 2022 roku № 1159. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1159-2022-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

19. Pro zatverdzhennia Poriadku formuvannia Kontseptsii integrovanoho rozvytku terytorii terytorialnoi hromady: Nakaz Ministerstva rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy 22 veresnia 2022 roku № 172. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1421-22#Text> [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 28.02.2025