

ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ІНСТРУМЕНТ МОДЕРНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НАСЕЛЕНОГО ПУНКТУ

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A TOOL FOR MODERNIZATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF A SETTLEMENT

Діхтієвський П.В., д.ю.н., професор,
завідувач кафедри адміністративного права та процесу

*Навчально-науковий інститут права
Київського національного університету імені Тараса Шевченка,*

Сусак М.С., докторка філософії в галузі права,
асистентка кафедри адміністративного права та процесу

*Навчально-науковий інститут права
Київського національного університету імені Тараса Шевченка*

У статті досліджено публічно-приватне партнерство як ефективний інструмент модернізації транспортної інфраструктури населеного пункту. Розкрито зміст та основні ознаки поняття публічно-приватного партнерства у світлі оновленого законодавства. Зроблено висновок, що в умовах правового режиму воєнного стану, обмеженості бюджетних ресурсів та необхідності повоєнної відбудови зруйнованих транспортних об'єктів саме публічно-приватне партнерство дозволяє забезпечити безперервність процесів містобудівної діяльності, підвищити якість послуг, прискорити повоєнне відновлення інфраструктури населеного пункту, зокрема і транспортної інфраструктури населеного пункту та зменшити фінансове навантаження на місцеві бюджети.

Визначено, що саме розвиток транспортної інфраструктури населеного пункту визначає конкурентоспроможність територіальної громади, ефективність оборонних, евакуаційних та гуманітарних заходів під час збройної агресії та надзвичайних заходів, швидкість відновлення пошкоджених критичних інфраструктурних об'єктів та, в цілому, якість проживання її мешканців (відвідувачів) населеного пункту.

Запропоновано авторське визначення поняття публічно-приватне партнерство в транспортній інфраструктурі населеного пункту слід розуміти довгострокову співпрацю між державою та приватними інвесторами для створення, модернізації, відновлення та експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури, таких як дороги, порти, аеропорти, мости тощо з дотриманням як національного так і спеціального законодавства.

Наведено переваги використання публічно-приватного партнерства в транспортній інфраструктурі населеного пункту до яких нами запропоновано віднести: можливість впровадження інноваційних технологічних рішень приватними інвесторами; прискорення темпів реалізації проєктів; надання якісних послуг населенню; розвиток сучасної транспортної інфраструктури; отриманню прибутку приватними інвесторами.

Окремо висвітлено інституційну роль Державної організації «Агенція з питань підтримки державно-приватного партнерства» та Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України у забезпеченні підготовки та реалізації проєктів у сфері транспортної інфраструктури населених пунктів. Зроблено висновок, що співпраця цих двох інституцій формує цілісну модель впровадження публічно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури населеного пункту – від професійної підготовки моделей публічно-приватного партнерства до їх практичного втілення.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, публічно-приватне партнерство, суб'єкти публічно-приватного партнерства, інфраструктура, транспортна інфраструктура, інфраструктура населеного пункту, органи місцевого самоврядування, публічний інтерес, повоєнна відбудова.

The article examines public-private partnership as an effective tool for modernizing the transport infrastructure of a settlement. The content and main features of the concept of public-private partnership are revealed in the light of the updated legislation. It is concluded that under the conditions of the legal regime of martial law, limited budget resources and the need for post-war reconstruction of destroyed transport facilities, it is public-private partnership that allows ensuring the continuity of urban development processes, improving the quality of services, accelerating the post-war restoration of the infrastructure of a settlement, including the transport infrastructure of the settlement, and reducing the financial burden on local budgets.

It has been determined that it is the development of the transport infrastructure of a settlement that determines the competitiveness of a territorial community, the effectiveness of defense, evacuation and humanitarian measures during armed aggression and emergency measures, the speed of restoration of damaged critical infrastructure facilities and, in general, the quality of life of its residents (visitors) of the settlement.

The author's definition of the concept of public-private partnership in the transport infrastructure of a settlement is proposed. It should be understood as long-term cooperation between the state and private investors for the creation, modernization, restoration and operation of transport infrastructure facilities, such as roads, ports, airports, bridges, etc., in compliance with both national and special legislation.

The advantages of using public-private partnerships in the transport infrastructure of a settlement are presented, which we propose to include: the possibility of implementing innovative technological solutions by private investors; acceleration of the pace of project implementation; provision of quality services to the population; development of modern transport infrastructure; profit generation by private investors.

The institutional role of the State Organization "Agency for Support of Public-Private Partnership" and the State Agency for Infrastructure Restoration and Development of Ukraine in ensuring the preparation and implementation of projects in the field of transport infrastructure of settlements is separately highlighted. It is concluded that the cooperation of these two institutions forms a holistic model of implementing public-private partnership in the field of transport infrastructure of settlements – from professional preparation of public-private partnership models to their practical implementation.

Key words: public-private partnership, public-private partnership, public-private partnership entities, infrastructure, transport infrastructure, infrastructure of a settlement, local governments, public interest, post-war reconstruction.

Постановка проблеми. Сучасний розвиток територіальних громад зумовлює потребу у формуванні нових, більш ефективних моделей управління інфраструктурою населених пунктів, здатних забезпечити їх сталий соціально-економічний розвиток. Особливого значення

це питання набуло в умовах російської збройної агресії проти України, що призвело до величезних руйнувань інфраструктурних об'єктів та потреби їх невідкладного відновлення. Важливу складовою такої інфраструктури виступає транспортна інфраструктура населеного пункту,

яка є однією із складових життєдіяльності території населеного пункту, передусім вона забезпечує мобільність населення, доступ населення до соціальних послуг, логістику товарів, послуг та формує інвестиційну привабливість території. Значна частина транспортних об'єктів є зношеною (застарілою), експлуатується з перевищенням нормативних строків або зазнала руйнувань, що потребує модернізації та повного їх відновлення. Проте можливості місцевих бюджетів є обмеженими, а традиційні механізми фінансування (державні програми, кошти місцевих бюджетів, субвенції) не забезпечують достатнього обсягу коштів для реалізації таких проєктів. Це призводить до затримки чи неможливості реконструкції транспортних об'єктів інфраструктури населеного пункту. За таких умов виникає потреба у пошуку нових управлінських і фінансових механізмів, здатних забезпечити модернізацію та відновлення транспортної інфраструктури, зокрема автомобільних доріг, мостів, транспортних розв'язок та об'єктів громадського транспорту та інших інфраструктурних об'єктів на рівні населеного пункту. Одним із таких підходів, який дає змогу поєднати ресурси приватного сектора і забезпечувати публічний інтерес суб'єктів публічно-приватного партнерства, а саме органів місцевого самоврядування, є публічно-приватне партнерство. Застосування публічно-приватного партнерства відкриває можливості для залучення інвестицій, інноваційних технологій, сучасних управлінських практик з метою реалізації соціально значущих проєктів у сфері транспортної інфраструктури населеного пункту.

В умовах правового режиму воєнного стану, обмеженості бюджетних ресурсів та необхідності повоєнної відбудови зруйнованих транспортних об'єктів саме публічно-приватне партнерство дозволяє забезпечити безперервність процесів містобудівної діяльності, підвищити якість послуг, прискорити повоєнне відновлення інфраструктури населеного пункту та зменшити фінансове навантаження на місцеві бюджети.

Метою даної статті є розкриття публічно-приватного партнерства як інструменту модернізації транспортної інфраструктури населеного пункту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Інфраструктура населеного пункту займає ключове місце в розвитку життєзабезпечення всього населення та формуванні комфортного, безпечного середовища для проживання її мешканців (відвідувачів). Вона є основою соціального та економічного розвитку території, визначає якість публічних послуг та рівень інвестиційної привабливості населеного пункту. Саме стан інфраструктури населеного пункту дає змогу публічним суб'єктам, зокрема органам місцевого самоврядування, державним та комунальним підприємствам, установам та іншим організаціям, що виконують публічні функції залучати інвестиції та реалізовувати проєкти в суспільно значущих сферах шляхом публічно-приватного партнерства.

З огляду на важливість ролі інфраструктури населеного пункту у забезпеченні якості життя для її мешканців (відвідувачів), а також ефективного, сталого розвитку, відновлення території населеного пункту, виникає необхідність уточнення змісту та складових елементів інфраструктури населеного пункту. Адже саме від правильного розуміння змісту та складових інфраструктури населеного пункту залежить можливість модернізації, обґрунтованого застосування інструментів публічно-приватного партнерства для підвищення якості життя її мешканців (відвідувачів) населеного пункту.

Відтак, під інфраструктурою населеного пункту слід розуміти мережі споруд, сукупність засобів, які забезпечують життєдіяльність мешканців, відвідувачів населеного пункту [1, С. 805], фактично виступає цілісною системою, без якої жоден населений пункт не може функціонувати повноцінно.

Разом із тим інфраструктура населеного пункту характеризується складною внутрішньою будовою та включає різні її складові: соціальну, виробничу, інноваційну, інформаційну, геопросторових даних, рекреаційну інфраструктуру, ринкову, фінансову, екологічну, житлово-комунальну, критичну, курортну, інженерну транспортну, транспорту тощо. З огляду на багатокомпонентність видів інфраструктури населеного пункту однією із найважливіших складових, особливо в умовах правового режиму воєнного стану, яку доцільно виділити є транспортна інфраструктура населеного пункту, яка забезпечує мобільність населення, логістику, доступ до адміністративних, освітніх, медичних та інших соціальних послуг та економічну активність громади. Адже саме розвиток транспортної інфраструктури населеного пункту визначає конкурентоспроможність територіальної громади, ефективність оборонних, евакуаційних та гуманітарних заходів під час збройної агресії та надзвичайних заходів, швидкість відновлення пошкоджених критичних інфраструктурних об'єктів та, в цілому, якість проживання її мешканців (відвідувачів) населеного пункту. За таких умов особливої актуальності набуває застосування механізмів публічно-приватного партнерства як дієвого інструменту залучення ресурсів та прискорення в реалізації критично важливих проєктів у транспортній інфраструктурі населеного пункту.

На сьогодні визначення поняття «транспортна інфраструктура» не закріплено в базовому Законі України «Про транспорт». Однак, в ч. 2 ст. 21 Закону України «Про транспорт» зазначено, що єдина транспортна система України повинна «...мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг...». Водночас у цьому базовому законі у сфері транспорту розкриваються основні складові елементи транспортної інфраструктури. А саме, у ст.ст. 23, 25, 28, 31, 33, розкриваючи склад земель залізничного, морського, внутрішньо водного, автомобільного та авіаційного транспорту, законодавець надає перелік об'єктів транспортної інфраструктури кожного виду транспорту, що знаходяться на таких землях [2].

Таким чином, на сьогодні поняття «транспортна інфраструктура» не закріплено на законодавчому рівні. Водночас у різних нормативно-правових актах зустрічаються різні поняття, зокрема такі як: «інженерно-транспортна інфраструктура» у Законі України «Про регулювання містобудівної діяльності» [3], «інфраструктура об'єкта транспорту» у Законі України «Про доступ до об'єктів будівництва, транспорту, електроенергетики з метою розвитку електронних комунікаційних мереж» [4], «інфраструктура внутрішнього водного транспорту» закріплено у Законі України «Про внутрішній водний транспорт» [5], «об'єкти портової інфраструктури» Законом України «Про морські порти» [6], «інфраструктура залізничного транспорту» закріплено у Технічному регламенті безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України [7].

Таким чином, відсутність на законодавчому рівні закріплення поняття «транспортна інфраструктура», наявність різноманітних визначень, пов'язаних з інфраструктурою різних видів транспорту вказує на фрагментований підхід у правовому регулюванні і свідчить про потребу закріплення більш уніфікованого поняття «транспортна інфраструктура», і більш конкретизованого поняття «транспортної інфраструктури населеного пункту» у Законі України «Про транспорт».

У цьому контексті важливо окреслити основні елементи транспортної інфраструктури населеного пункту, яка включає різні складові, що забезпечують процеси переміщення людей та вантажів. Відтак, до складу транспортної інфраструктури відносять: залізничні, залізничні вузли й станції, автомобільні дороги, автомагістралі, вулиці, авіалінії та аеропорти, річкові шляхи й порти, мор-

ські порти, канатні дороги, монорейкові шляхи, складські та ремонтні заклади, вантажні термінали, а також рухомий склад транспорту. Кожен із цих видів виконує свою власну функцію, проте всі разом забезпечують мобільність населення, доступ до послуг, економічну активність територіальної громади та інтеграцію населеного пункту в регіональний й національний транспортний мережі.

Враховуючи, що транспортна інфраструктура населеного пункту є основним елементом життєдіяльності територіальних громад, її розвиток і модернізація потребують значних фінансових ресурсів, впровадження сучасних технологій та ефективного управління. У сучасних умовах, особливо в період правового режиму воєнного стану та повоєнного відновлення, можливості місцевих бюджетів є обмеженими, що суттєво ускладнює реалізацію капіталомістких інфраструктурних та соціально значущих проєктів. Враховуючи це, суб'єктам публічно-приватного партнерства, зокрема органам місцевого самоврядування, необхідно застосовувати додаткові та інноваційні механізми фінансування та реалізації проєктів у транспортній інфраструктурі, зокрема, як публічно-приватне партнерство.

В цьому аспекті поняття «публічно-приватне партнерство» має різне смислове навантаження все залежить від сфер діяльності, в яких це партнерство реалізується. До жовтня 2025 року в Україні діяв Закон України «Про державно-приватне партнерство» № 2404-VI від 01.07.2010 року [8]. Однак, у зв'язку із необхідністю створення сприятливих умов для реалізації проєктів публічно-приватне партнерство, спрямованих на відновлення України, перебудови її економіки після війни та відновлення інфраструктури населених пунктів законодавство про публічно-приватне партнерство зазнало оновлення. І з жовтня 2025 року у дію вступив новий Закон України «Про публічно-приватне партнерство» [9].

Такі законодавчі зміни в умовах сьогодення від «державно-приватного партнерства» до «публічно-приватного партнерства» є логічним кроком у напрямі гармонізації національного законодавства з правовими нормами та підходами Європейського Союзу. У європейській правовій та інституційній практиці використовується саме термін *public-private partnership (PPP)*, який охоплює не лише центральні органи виконавчої влади, а й ширший спектр публічних суб'єктів, зокрема органи місцевого самоврядування, державні та комунальні підприємства, установи та інші організації, що виконують публічні функції. У цьому контексті термін «публічно-приватне партнерство» точніше відображає сутність партнерських відносин, що можуть виникати між суб'єктами публічного управління та приватним сектором, на відміну від попереднього формулювання, яке обмежувало сферу таких взаємодій лише до «держави» в традиційному розумінні [10, С.128].

Відповідно до нового закону під поняттям публічно-приватного партнерства розуміється співробітництво між публічним та приватним партнерами, що здійснюється на основі договору та відповідає ознакам публічно-приватного партнерства [9].

Публічно-приватне партнерство ґрунтується на розподілі відповідальності, ризиків та результатів між публічними і приватними партнерами. Основними ознаками публічно-приватного партнерства є внесення приватним партнером інвестицій, а саме забезпечення приватним партнером повного або часткового фінансування, створення, будівництва (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт, технічне переоснащення) і технічного обслуговування об'єкта публічно-приватного партнерства. У межах такого партнерства допускається передача приватному партнеру права на управління та експлуатацію об'єкта публічно-приватного партнерства, або права на надання суспільно значущих послуг.

Характерною рисою публічно-приватного партнерства також є і довготривалість партнерства, яка визначається в Договорі, який укладається на строк, достатній для реалізації інфраструктурного проєкту. На цей період приватний партнер бере на себе частини ризиків, що пов'язані із забезпеченням приватним партнером повного або часткового фінансування, створення та/або будівництва (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт, технічне переоснащення) і технічного обслуговування та/або управління, та/або експлуатації об'єкта публічно-приватного партнерства, та інших ризиків, що виникають під час реалізації проєкту публічно-приватного партнерства. Перелік ризиків визначається умовами договору та чинним законодавством України. Такий механізм дозволяє оптимізувати бюджетне навантаження та прискорити реалізацію проєктів у сфері інфраструктури населеного пункту.

Статтею 4 Закону України «Про публічно-приватне партнерство», визнано широке коло сфер можливого залучення інституту публічно-приватного партнерства, і саме транспорт та транспортна інфраструктура (залізничної, морської, річкової, автомобільної, трубопровідної, авіаційної, інфраструктури аеродромів та злітно-посадкових майданчиків, міського електротранспорту, метрополітену тощо) є тими сферами, у яких дозволено і рекомендовано застосовувати публічно-приватне партнерство [9].

В той же час правовими засадами реалізації публічно-приватного партнерства на місцевому рівні, щодо транспортної інфраструктури населеного пункту є норми загального та спеціального законодавства, що визначають правовий режим співпраці держави, органів місцевого самоврядування та приватних інвесторів. До основних нормативних актів варто віднести Закони України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про концесії», «Про публічно-приватне партнерство», Бюджетний кодекс України, а в частині транспортної інфраструктури – Закони України «Про регулювання містобудівної діяльності», «Про транспорт», «Про автомобільні дороги», «Про залізничний транспорт», «Про міський електричний транспорт», «Про морські порти України», «Про трубопровідний транспорт», Державні будівельні норми, рішення суб'єктів публічно-приватного партнерства, зокрема органів місцевого самоврядування.

Таким чином, пропонуємо під публічно-приватним партнерством в транспортній інфраструктурі населеного пункту слід розуміти довгострокову співпрацю між державою та приватними інвесторами для створення, модернізації, відновлення та експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури, таких як дороги, порти, аеропорти, мости тощо з дотриманням як національного так і спеціального законодавства.

Ефективність використання механізму публічно-приватного партнерства для забезпечення транспортної галузі України і транспортної інфраструктури населеного пункту не викликає сумнівів. Як зазначає І. І. Килимник державні і приватні інвестиції в транспортну інфраструктуру є важливим інструментом економічної політики, оскільки сприяють стабільному економічному зростанню, підвищенню рівня життя населення, а також забезпеченню безперебійних надходжень до Державного бюджету України [11, С. 111].

Серед науковців є думка, що найкращим серед відомих шляхів підвищення ефективності транспортної інфраструктури є державно-приватне партнерство (публічно-приватне партнерство), суть якого полягає у спільних діях держави й бізнесу щодо оптимального розподілу повноважень із контролю над співпрацею сторін щодо узгодження ризиків, винагород, ролей, стимулів і використання гнучких підходів з метою отримання наперед визначених результатів під час виробництва товарів та надання послуг [12, С. 105].

Як зазначає автор Н. М. Бондар, реалізація завдань з розвитку транспортної інфраструктури не може і не повинна цілком лежати на плечах держави. Саме тому, перспективним механізмом залучення недержавних коштів є державно-приватне партнерство (публічно-приватне партнерство), яке в усьому світі стало одним із головних інструментів державної інвестиційної політики. Практика свідчить про все більше застосування у транспортних галузях різних моделей державно-приватного партнерства (публічно-приватного партнерства), особливо в будівництві автомобільних доріг, великих мостів та тунелів, що під контролем держави забезпечують успішне виконання програм розвитку транспортних комплексів [13, С. 157].

Подібну точку зору підтримують і В. Ю. Гарбариніна та О. В. Федорчак, які зазначають, що державно-приватне партнерство (публічно-приватне партнерство) між органами державної влади, органами місцевого самоврядування та юридичними особами є ефективним інструментом співпраці для реалізації інвестиційних проєктів [14, С. 52].

На нашу думку, реалізація публічно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури населеного пункту, є надзвичайно ефективним механізмом для досягнення стратегічних цілей розвитку території. Саме публічно-приватне партнерство найчастіше використовується для будівництва та модернізації об'єктів транспортної інфраструктури населеного пункту, зокрема доріг, аеропортів, мостів, стадіонів та інших споруд, що потребують значних інвестицій, реконструкції й суттєвого оновлення.

Така форма взаємодії є вигідною для обох договірних сторін, бо дозволяє отримувати її учасникам певні переваги у досягненні кінцевої мети. Серед основних переваг публічно-приватного партнерства варто у сфері транспортної інфраструктури населеного пункту, на нашу думку варто відзначити:

1. **Можливість впровадження інноваційних технологічних рішень приватними інвесторами.** Приватний сектор має значний досвід та ресурси для впровадження новітніх технологій і передових практик управління у сфері транспортної інфраструктури населеного пункту. Це може включати використання «розумних» систем управління дорожнім рухом (системи вагового контролю в русі (WiM), електронні системи оплати проїзду тощо), новітніх матеріалів для будівництва, цифрових платформ для моніторингу та обслуговування об'єктів.

2. **Прискорення темпів реалізації проєктів.** Завдяки гнучкості приватного сектору, меншій бюрократії та стабільного фінансування приватних інвесторів, проєкти у сфері транспортної інфраструктури населеного пункту, реалізовані за механізмом публічно-приватного партнерства, часто виконуються швидше, ніж традиційні державні проєкти.

3. **Надання якісних послуг населенню.** У рамках публічно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури населеного пункту приватний інвестор зазвичай отримує винагороду за надання якісних послуг протягом тривалого періоду, а не лише за сам факт будівництва чи реконструкції об'єкта. Такий підхід стимулює його підтримувати об'єкт у належному, безпечному стані. Це, у свою чергу, гарантує високий рівень доступності та комфорту у сфері транспортної інфраструктури населеного пункту для кінцевих споживачів – мешканців (відвідувачів) населеного пункту.

4. **Розвиток сучасної транспортної інфраструктури.** Впровадження публічно-приватного партнерства допомагає швидше відновлювати та модернізувати застарілу транспортну інфраструктуру населеного пункту. Адже, сучасна та ефективна транспортна інфраструктура населеного пункту зменшує витрати на логістику, підвищує швидкість та регулярність пасажирських і вантажних

перевезень, що напряму впливає на рівень мобільності мешканців (відвідувачів) населеного пункту.

5. **Отримання прибутку приватними інвесторами.** Можливість отримання прибутку є головним стимулом для приватних інвесторів брати участь у проєктах публічно-приватного партнерства в сфері транспортної інфраструктури населеного пункту. Це, наприклад, може бути плата за проїзд, що дозволяє інвесторам повернути свої вкладення та отримати дохід. Проєкти публічно-приватного партнерства в сфері транспортної інфраструктури населеного пункту зазвичай укладаються на тривалий термін, що забезпечує приватним інвесторам стабільний і прогнозований потік доходу.

Таким чином, у транспортній галузі України, зокрема в сфері транспортної інфраструктури населеного пункту є значний потенціал для реалізації публічно-приватного партнерства, адже саме механізми публічно-приватного партнерства можуть сприяти будівництву нових автомобільних доріг, модернізації аеропортів, розвитку портової інфраструктури або впровадженню сучасних технологій у громадському транспорті. Для приватних інвесторів участь у таких проєктах забезпечує можливість отримання стабільного довгострокового доходу, що стимулює їхню активність у публічному секторі. Одночасно публічно-приватне партнерство позитивно впливає на макроекономічні показники, сприяючи зростанню економіки, створенню нових робочих місць і підвищенню конкурентоспроможності України на міжнародному ринку та реалізації ключової мети задоволення публічного інтересу.

В Україні, попри складні умови повномасштабної війни, реалізуються пілотні проєкти реконструкції міжнародних магістралей за моделлю публічно-приватного партнерства, за рахунок приватних підрядників та кредитів міжнародних фінансових інституцій (зокрема дорога М-07/М-19 Київ-Ковель-Ягодин (на м. Люблін)). Ці проєкти демонструють можливість ефективної мобілізації інвестицій у транспортну галузь України та доводять, що публічно-приватне партнерство може бути дієвим інструментом відновлення та модернізації інфраструктури навіть в умовах високих ризиків. Разом з тим практика впровадження та реалізації публічно-приватного партнерства у транспортній галузі України на національному рівні безпосередньо впливає на можливість застосування такої моделі на рівні населених пунктів. На сьогодні реалізація проєктів публічно-приватного партнерства в сфері транспортної інфраструктури населеного пункту перебуває на етапі планування, пошуку інвесторів та розробки конкретних проєктів, що можуть бути реалізовані в майбутньому.

Особливої уваги потребує розвиток інституційної спроможності органів місцевого самоврядування, адже ефективність публічно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури населеного пункту безпосередньо залежить від професійності підготовки проєктів, якості фінансово-економічних розрахунків, прозорості конкурсних процедур та здатності публічної адміністрації здійснювати належний моніторинг виконання договірних зобов'язань.

У цьому контексті Державна організація «Агенція з питань підтримки державно-приватного партнерства» (підпорядкована Міністерству економіки України) відіграє важливу інституційну та методичну роль у формуванні та реалізації інфраструктурних проєктів публічно-приватного партнерства. Її діяльність спрямована на забезпечення експертного супроводу органів місцевого самоврядування, підготовку техніко-економічних обґрунтувань, проведення аналітичних досліджень, навчальних програм та професійних консультацій. Завдяки такій підтримці, територіальні громади відповідного населеного пункту отримують можливість якісно підготувати та реалізувати інфраструктурні проєкти, що значно зменшують ризики їх помилкової структуризації та створює передумови для

залучення приватних інвесторів.

Водночас у сфері транспортної інфраструктури населеного пункту ключову роль відіграє Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра з відновлення України – Міністра розвитку громад та територій [15], яке відповідає зокрема і за управління, утримання, реконструкцію, будівництво та розвиток інфраструктури населеного пункту.

Державна організація «Агенція з питань підтримки державно-приватного партнерства» та Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України тісно взаємопов'язані й доповнюють одне одного в процесі реалізації інфраструктурних проєктів. Агенція забезпечує методичний, експертний та аналітичний супровід підготовки проєктів публічно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури населеного пункту, включаючи розробку техніко-економічних обґрунтувань, оцінку ризиків і професійний супровід органів місцевого самоврядування. Натомість Агентство відновлення та розвитку інфраструктури України виконує функції замовника дорожніх і мостових проєктів, здійснює орга-

нізацію, будівництво, реконструкцію та контроль експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури населеного пункту. Співпраця цих двох інституцій формує цілісну модель впровадження публічно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури населеного пункту – від професійної підготовки моделей публічно-приватного партнерства до їх практичного втілення.

Висновки. Тому, доцільно сказати, що публічно-приватне партнерство є ефективним механізмом модернізації транспортної інфраструктури населеного пункту, особливо в умовах правового режиму воєнного стану та обмеженості бюджетних ресурсів суб'єктів публічно-приватного партнерства, зокрема органів місцевого самоврядування. Застосування проєктів публічно-приватного партнерства в транспортній інфраструктурі населеного пункту стає одним із ключових інструментів повоєнного відновлення та модернізації транспортної інфраструктури населеного пункту, забезпечуючи поєднання ресурсів та компетенцій держави і бізнесу. Впровадження таких механізмів відповідає публічному інтересу, сприяє сталому економічному розвитку населеного пункту та створює умови для підвищення рівня доступності, мобільності та якості життя мешканців (відвідувачів) населеного пункту.

ЛІТЕРАТУРА

1. Сусак М.С. Концептуальні засади розвитку вітчизняного адміністративного права та процесу : тенденції, перспективи, практика : колективна монографія. Є. Герасименко, П. Діхтієвський, Н. Задирака, Т. Коломоєць, В. Клиничук та ін. За заг. ред. П. Діхтієвського, В. Пашинського. Рига, Латвія : «Baltija Publishing», 2022. 986 с.
2. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
3. Про регулювання містобудівної діяльності : Закон України від 17.02.2011 № 3038-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>
4. Про доступ до об'єктів будівництва, транспорту, електроенергетики з метою розвитку електронних комунікаційних мереж : Закон України від 07.02.2017 № 1834-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1834-19#Text>
5. Про внутрішній водний транспорт : Закон України від 03.12.2020 № 1054-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
6. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>
7. Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту : постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 494. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-%D0%BF/ed20240203#n89>
8. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01 липня 2010 р. № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>
9. Про публічно-приватне партнерство : Закон України від 19 червня 2025 р. № 4510-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4510-20#Text>
10. Діхтієвський П. В. Державно-приватне партнерство в Україні: тенденції розвитку в умовах європейської інтеграції. *Юридичний науковий електронний журнал*, (9). 2025. С.126-130 URL: http://lsej.org.ua/9_2025/28.pdf
11. Килимник І. І. Господарсько-правові аспекти державно-приватного партнерства в галузі транспорту України. *Форум права*. 2016. № 3. С. 111–115. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2016_3_22
12. Дробот І. О., Барбір І. М. Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України. Ефективність державного управління. 2019. Вип. 4 (61). Ч. 1. С. 98–109. URL: <https://epa.ntu.edu.ua/index.php/journal/article/view/122/119>
13. Боднар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія. Київ : НТУ. 2014. 336 с.
14. Гарбарініна В. Ю., Федорчук О. В. Роль державно-приватного партнерства у відбудові транспортної інфраструктури України. *Демократичне врядування*. 2022. Вип. 2. С. 44–57. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/DeVr_2022_2_6
15. Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 р. № 439-2014-п. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#Text>

Дата першого надходження рукопису до видання: 21.09.2025
Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 23.10.2025
Дата публікації: 29.10.2025