

**Ясінський Володимир Богданович**

*аспірант,*

*Інститут адміністрування, державного управління*

*та професійного розвитку,*

*Національний університет «Львівська політехніка»*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-439-2-57>

## **ДОСВІД ТА РОЗВИТОК ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В КАНАДІ**

Модель співпраці державного сектору з приватним у вигляді ДПП (державно-приватного партнерства) поширена більш ніж у 120 країнах світу. Найбільш успішно реалізують ДПП у Великій Британії, Франції, Канаді, Австралії, Японії та інших країнах, які на сьогоднішній день нагромадили значний досвід у даній сфері. Світовий лідер з точки зору ефективної реалізації проектів ДПП є Канада, вивчення досвіду якої є важливим і може бути застосований в Україні.

Успішний досвід Канади реалізації ДПП розпочинався із застосуванням британської моделі, коли приватний капітал залучався до інфраструктурних проектів, і сягав до 17% від загального обсягу інвестицій, що суттєво перевищувало показники в порівнянні з іншими країнами.

Перший проект державно-приватного партнерства (ДПП) в Канаді було реалізовано у 1990-х роках, і одним з перших прикладів є проект швидкісної магістралі Highway 407 в провінції Онтаріо. Цей проект був розпочатий у 1993 році і став однією з перших великих ініціатив ДПП у країні, став знаковим прикладом успішної співпраці між державою та приватним сектором, сприяючи подальшому розвитку інфраструктури в Канаді через моделі державно-приватного партнерства [2].

Ключовими та успішними прикладами реалізації ДПП в автомобільному транспорті Канади є платні автостради, зокрема:

Highway 407 ETR (Express Toll Route) (провінція Онтаріо) – платна автострада, що обслуговує регіон Торонто і є одним з перших великих проектів ДПП у Канаді. Побудована і керована приватною

компанією, яка відповідає за фінансування, будівництво, управління та технічне обслуговування. Зазначена автострада використовує електронну систему збору оплати, що підвищує ефективність і зручність для користувачів;

Sea-to-Sky Highway (провінція Британська Колумбія) – модернізація та розширення автостради між Ванкувером і Вістлером у рамках підготовки до Зимових Олімпійських ігор 2010 року. Проект включав фінансування, будівництво та управління приватними партнерами. Загалом модернізація цієї автостради підвищила безпеку та зменшила час подорожі.

Окрім платних автострад в Канаді успішно реалізовано дорожні концесії:

– Autoroute 25 (провінція Квебек) – платна автострада та міст, що з'єднує Монреаль з Лавалем. В проекті приватні партнери відповідальні за фінансування, будівництво, експлуатацію та обслуговування автостради, а система збору плати забезпечує фінансову сталість проекту;

– South Fraser Perimeter Road (провінція Британська Колумбія) – нова автострада, що обслуговує передмістя Ванкувера з метою покращення транспортної доступності та зниження заторів. Проектом передбачено, що фінансування, будівництво та експлуатацію здійснюється приватними партнерами.

Варто зазначити, що у Канаді державно-приватне партнерство регулюється і підтримується рядом ключових організацій та нормативно-правових документів, які забезпечують ефективну співпрацю між державним і приватним секторами. Основною організацією, яка сприяє розвитку та регулюванню ДПП є Канадська рада державно-приватного партнерства (ССРРР), яка була заснована у 1993 році, і яка відіграє важливу роль у формуванні політики та найкращих практик ДПП, забезпечуючи, щоб дані проекти партнерства приносили користь канадцям.

Законодавча база для ДПП у Канаді не є централізованою, а включає різні рівні уряду, включаючи федеральний, провінційний та муніципальний. Кожен рівень уряду може мати власний набір політик та регламентів, що враховують їхні специфічні потреби та

проекти. Однак, спільними елементами цих регламентів є прозорість, підзвітність та орієнтація на надання суспільної користі.

Основними законодавчими актами та керівними документами, які регулюють ДПП у Канаді, за рівнями управління уряду можна виокремити наступні:

Провінційні керівні документи та акти з ДПП – кожна провінція може мати власні законодавчі акти та керівні документи, які регулюють впровадження ДПП проектів. Наприклад, у провінції Британська Колумбія існують специфічні керівні документи для проектів ДПП, які визначають процеси та стандарти для ініціації та управління цими партнерствами.

Федеральна підтримка та політики – федеральний уряд також підтримує ініціативи ДПП через різні програми та механізми фінансування. Інфраструктура Канади, зокрема, відіграє значну роль у наданні фінансової підтримки для проектів ДПП, які відповідають національним пріоритетам.

Муніципальні регламенти – муніципалітети також можуть мати власні рамки для ДПП, часто зосереджуючись на місцевих інфраструктурних проектах, таких як транспорт, водопостачання та громадські будівлі.

Таким чином, узагальнюючи вищенаведене, можна зробити висновок, що регуляторне середовище ДПП у Канаді акцентує увагу на важливості співпраці між державним та приватним сектором, гарантуючи ефективне виконання проектів на користь громадському сектору. Вивчення успішного досвіду Канади у застосуванні ДПП для розвитку транспортної інфраструктури є важливим і доцільним для впровадження, розвитку та модернізації транспортної інфраструктури в Україні.

### **Список використаної літератури:**

1. Powering Partnerships to Build a Better Canada. URL: <https://pppcouncil.ca>
2. PPP Canada's role in building infrastructure. Centre for public impact. URL: <https://www.centreforpublicimpact.org/case-study/ppp-canada>
3. Matti Siemiatycki. Public-Private Partnerships in Canada: Reflections on twenty years of practice. *Canadian public Administration*. 2015. № 58(3). URL: [https://www.researchgate.net/publication/281608347Public\\_Private\\_Partnerships\\_in\\_Canada\\_Reflections\\_on\\_twenty\\_years\\_of\\_practice](https://www.researchgate.net/publication/281608347Public_Private_Partnerships_in_Canada_Reflections_on_twenty_years_of_practice)