

**ДЕРЖАВНЕ-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО (ДПП)
ЯК ІНСТРУМЕНТ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЧНИХ РІШЕНЬ
В ІНФРАСТРУКТУРІ**

Крохмаль І. В.

*здобувач вищої освіти третього (освітньо-наукового рівня)
за спеціальністю 051 – Економіка*

Міжнародний гуманітарний університет

*Науковий керівник: **Нестерова К. С.***

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри економіки і міжнародних економічних відносин

Міжнародний гуманітарний університет

м. Одеса, Україна

У сучасних умовах трансформації публічного управління та необхідності модернізації інфраструктурного комплексу держави зростає значущість державного-приватного партнерства (ДПП) як інноваційного механізму реалізації стратегічних управлінських рішень. Цей інструмент об'єднує потенціал держави та приватного сектору з метою ефективного управління життєвим циклом складних проєктів, особливо в капіталомістких галузях національної економіки, таких як транспорт, енергетика, комунальне господарство.

Інституціоналізація ДПП у глобальній практиці базується на синергії фінансових, технічних та управлінських ресурсів приватних компаній і стратегічного бачення держави. За даними Світового банку, у 2022 році загальна сума інфраструктурних ініціатив, реалізованих у форматі ДПП, перевищила 120 млрд дол. США, що свідчить про сталість та зростання довіри до цього механізму [1]. Найбільшу активність у впровадженні партнерських моделей демонструють країни з високим рівнем інституційної зрілості, зокрема Велика Британія, Індія, Чилі та Туреччина [2].

В українських реаліях ДПП дедалі більше позиціонується як інструмент не лише фінансування, а й трансформації інфраструктурного управління, особливо в умовах необхідності післявоєнного відновлення. За офіційними даними Міністерства економіки, лише упродовж 2021–2023 років було підписано 27 партнерських договорів на суму понад 15 млрд грн, серед яких особливе значення мають концесійні проєкти в морських портах «Ольвія» та «Херсон», а також модернізація теплогенеруючих потужностей у місті Біла Церква [3].

Застосування ДПП передбачає не лише делегування окремих функцій приватному партнеру, а й перехід до нової парадигми управління, в якій досягнення соціально-економічного ефекту інтегрується у фінансову логіку проєкту. Такий підхід ґрунтується на оцінці повної вартості володіння активом, прогнозуванні довгострокових вигід, включаючи зовнішні ефекти, та ретельному аналізі ризиків з урахуванням можливостей їх трансферу між сторонами.

Водночас ефективність ДПП обумовлена низкою інституційних і правових чинників. Зокрема, недосконалість нормативного регулювання, відсутність спеціалізованого органу з питань координації партнерств, низький рівень проєктної підготовки, а також домінування адміністративно-розпорядчого стилю управління перешкоджають масштабному впровадженню інструменту. За результатами дослідження Організації економічного співробітництва та розвитку, понад 40% невдалих партнерств у країнах, що розвиваються, були спричинені недооцінкою ризиків, браком комунікацій та непрозорістю механізмів конкурсного відбору [4].

На цьому тлі актуалізується питання реформування моделі ДПП в Україні. Першочергового значення набуває перегляд законодавчої бази у напрямі гармонізації з директивами ЄС, посилення ролі стратегічного планування, впровадження цифрових інструментів управління проєктами (наприклад, платформи аналізу ефективності), а також запровадження системи незалежної оцінки життєвого циклу проєктів за принципом «value for money». Водночас у міжнародній практиці застосовуються методи оцінки чистої приведеної вартості (NPV), внутрішньої норми доходності (IRR) та розрахунки мультиплікаторів соціального ефекту.

Критично важливим залишається підвищення рівня фахової підготовки працівників органів державної влади та місцевого самоврядування, які безпосередньо залучені до підготовки й реалізації партнерських ініціатив.

У контексті повоєнної відбудови України використання механізмів ДПП відкриває унікальні можливості для масштабної модернізації критичної інфраструктури. Залучення приватного сектору до процесів реконструкції дозволяє не лише компенсувати дефіцит бюджетних коштів, а й забезпечити технологічну інноваційність, ефективне управління та підвищену прозорість реалізації проєктів. ДПП може стати ключовим елементом у розбудові транспортних коридорів, енергетичних об'єктів, соціальної інфраструктури, що відповідатиме стандартам ЄС та сприятиме інтеграції України у європейські виробничі та логістичні ланцюги. З огляду на високий рівень зацікавленості міжнародних фінансових організацій та донорів, створення сприятливого нормативно-правового поля для ДПП є визначальним чинником успішної реалізації відновлення країни [5; 6].

Таким чином, ДПП виступає не лише інструментом мобілізації приватного капіталу, а й каталізатором інституційних змін в управлінні інфраструктурними активами. Його потенціал полягає у здатності забезпечити системне вирішення довгострокових стратегічних завдань держави за умов ефективного розподілу ризиків, прозорості взаємодії та орієнтації на суспільну цінність результатів.

Література:

1. World Bank. Private Participation in Infrastructure (PPI) Annual Report 2022. Washington: World Bank Group, 2023. 78 p.
2. European PPP Expertise Centre (EPEC). Market Update: Review of the European PPP Market in 2022. URL: <https://www.eib.org/epec> (дата звернення: 18.05.2025).
3. Міністерство економіки України. Державне-приватне партнерство в Україні: огляд та перспективи. URL: <https://www.me.gov.ua> (дата звернення: 18.05.2025).
4. OECD. Public-Private Partnerships in Infrastructure: A Comparative Analysis. Paris : OECD Publishing, 2022. 112 p.
5. Круглов В.В. Впровадження механізмів державно-приватного партнерства в інфраструктурних проєктах. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія : Державне управління*. 2018. № 4. Т. 29(68). С. 68–73.
6. Нагорна О., Василенко Ю., Рябий Р., Мураховський М. Державно-приватне партнерство у відбудові України. *Актуальні проблеми економіки*. 2024. № 11(281). С. 101–108.