

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-48>

УДК 334.723

МОДЕЛІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В УПРАВЛІННІ ЛОГІСТИЧНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ ТЕРИТОРІЙ

MODELS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE MANAGEMENT OF THE TERRITORIES LOGISTICS INFRASTRUCTURE

Мігай Наталя Борисівна

кандидат економічних наук, доцент,
Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7610-5093>

Mihai Natalia

Admiral Makarov National University of Shipbuilding

У статті розглядаються актуальні питання, пов'язані із використанням моделей державно-приватного партнерства в управлінні логістичною інфраструктурою територій в умовах воєнного стану та у післявоєнний період. Вказано особливості логістичної інфраструктури України та її місце в рейтингу показника ефективності логістики. Визначено особливості державно-приватного партнерства при управлінні логістичною інфраструктурою. Розглянуто види моделей державно-приватного партнерства, їх переваги та недоліки, а також ступінь залученості і ризику сторін в контрактах. Вказано на необхідність пошуку нових концептуальних підходів залучення інвестицій для відновлення та забезпечення функціонування зруйнованої частини логістичної інфраструктури на основі коригування існуючих нормативно-правових актів у сфері державно-приватного партнерства. Представлена загальна схема механізму формування та функціонування логістичних платформ на основі державно-приватного партнерства. Визначено переваги застосування механізмів державно-приватного партнерства для відновлення зруйнованої логістичної інфраструктури територій.

Ключові слова: логістична інфраструктура, державно-приватне партнерство, моделі державно-приватного партнерства.

The article deals with topical issues related to the use of public-private partnership models in managing the logistics infrastructure of territories under martial law and in the post-war period. The peculiarities of the logistics infrastructure of Ukraine and its place in the rating of the logistics efficiency indicator are indicated. The peculiarities of public-private partnership in the management of the logistics infrastructure of the territories are determined, which are divided into two groups: general and specific. Types of public-private partnership models, their advantages and disadvantages, as well as the degree of involvement and risk of the parties in the contracts are considered. An assessment of the advantages and disadvantages of public-private partnership models showed that the most popular is the concession model, in which the state can retain ownership of the facility or the rights to provide services, while the private party is given the right to operate with significant entrepreneurial freedom. The need to find new conceptual approaches to attracting investments to restore and ensure the functioning of the war-ravaged part of the logistics infrastructure based on the adjustment of existing legal acts in the field of public-private partnership is indicated. It was emphasized that the government of Ukraine revised the main Law of Ukraine, which regulates the relations of the parties in the field of concluding public-private partnership contracts, improved the mechanism of attracting private investments, simplified the procedure for signing contracts through the use of an electronic trading system. The general scheme of the mechanism of formation and functioning of logistics platforms based on public-private partnership is presented. The advantages of using public-private partnership mechanisms for the restoration of the destroyed logistics infrastructure of the territories have been identified. Among them, the possibility of attracting additional investment resources from both domestic businesses and international investors; increasing the efficiency of the use of state funds at the stage of operation of permanent objects of the logistics infrastructure; improving the quality of transport and logistics services; shortening the terms of construction of infrastructure facilities; attraction of highly qualified personnel and technological innovations.

Keywords: logistics infrastructure, public-private partnership, models of public-private partnership.

Постановка проблеми. Соціально-економічні, стратегічні та безпекові виклики функціонування України спонукають державний сектор до пошуку альтернативних та оптимальних шляхів виконання своїх функцій у сфері реалізації інфраструктурних проектів на умовах співпраці з приватним бізнесом. Під час війни поряд з об'єктами соціальної інфраструктури, які забезпечують життєдіяльність населення країни, значних руйнувань зазнала логістична інфраструктура. За пів року війни в Україні зруйновано або захоплено більше 24 тис. км доріг, 6,3 тис. км залізничних колій, 300 мостів, 10 військових аеродромів, 8 аеропортів [1], зруйновано термінали та заблоковано роботу морських портів «Херсон», ДП «Миколаївський морський порт», Морський порт «Ольвія», ТОВ «Порт Очаків», ДП «Миколаївський річковий порт», а також ТОВ «Миколаївський спеціалізований порт «НІКА-ТЕРА». Руйнування доріг, мостів, морських портів, аеропортів, релокація бізнесу з регіонів де відбуваються військові дії чи прифронтових у більш безпечні зумовили зміни у логістичному ланцюгу поставок, зростання вартості перевезень через зміни у маршрутах доставки вантажів та уповільнили можливість надання послуг логістичними компаніями кінцевим споживачам.

Відтак, в умовах необхідності боронити свої території від російських загарбників та відновлювати зруйновану інфраструктуру такий спосіб співпраці як державно-приватне партнерство є найбільш універсальним та ефективним механізмом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання сутності та ефективності механізмів взаємодії державного і приватного секторів для забезпечення сталого розвитку територій вивчали такі вітчизняні та закордонні науковці як О. Берданова, Л. Беззубко, Н. Дутко, О. Васильєва, С. Кастро, С. Карпінтеро, Ю. Лебединський, Х. Рудольф, Н. Сич, С. Хаджирадева.

Проблеми та принципи правового забезпечення державно-приватного партнерства в Україні у своїх наукових працях висвітлювали М. Біль, О. Вінник, В. Марущак, Г. Третяк, О. Юрченко, Р. Хусаїнов, Є. Чорний, А. Штурба.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Проблеми реалізації інфраструктурних проектів у сфері логістики із застосуванням механізмів державно-приватного партнерства були недостатньо вивчені ще в довоєнний період, тому на даний час пошук шляхів співпраці держави та бізнесу

для відновлення логістичних ланцюгів і формування логістичного потенціалу територій набув нагальної актуальності.

Метою статті є вивчення існуючих моделей державно-приватного партнерства в сфері логістики та формування пропозицій щодо їх застосування для відновлення логістичної інфраструктури територій у післявоєнний період.

Виклад основного матеріалу дослідження. Логістична інфраструктура України до широкомасштабного вторгнення характеризувалася неоднозначним рівнем розвитку. За Індексом ефективності логістики (Logistics Performance Index, LPI) у 2018 році Україна зайняла 66 місце серед 160 аналізованих країн. При цьому, якщо показники «Своєчасності» та «Відстеження» мали найвищі значення, то «Інфраструктура» та «Митниця» - найнижчі. В останні роки зазначений показник LPI не розраховувався, проте зрозуміло, що держава мала б формувати засади соціально-економічного розвитку територій. Так, в розробленій Державній стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки зазначається, що «нова політика регіонального розвитку має ґрунтуватися на врахуванні ключових показників, які впливають на людину, інфраструктуру, економіку та навколишнє природне середовище, а також включатиме побудову культури партнерства та співробітництва, орієнтованої на взаємодію громадян та публічних інституцій щодо розвитку. Заходи регіональної політики формуватимуться на основі отриманого досвіду, зібраних даних, висновків, рекомендацій та підтримки високих стандартів управління та реалізації регіональної політики» [2]. Відтак, враховуючи поставлені завдання та нагальну необхідність відбудови зруйнованої логістичної інфраструктури регіонів необхідні швидкі, гнучкі та виважені рішення, які будуть прийматися на основі заздалегідь прорахованих сценаріїв розвитку комунікаційно-мережевої структури регіонів та її логістичної складової.

Відповідно до вітчизняного законодавства державно-приватне партнерство визначається як «Співробітництво між державою, територіальними громадами в особі відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних комунальних підприємств, або фізичними особами-підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору в порядку, встановленому Законом та іншими

законодавчими актами, та відповідає ознакам державно-приватного партнерства, визначеного законом» [3]. Відповідно до зазначеного Закону України та інших законодавчих актів України у рамках здійснення державно-приватного партнерства можуть укладатися: концесійний договір, договір управління майном, договір про спільну діяльність та інші договори.

У світовій спільноті державно-приватне партнерство вважається важливим механізмом розвитку логістичної інфраструктури, особливо тих економік, які розвиваються [4]. Державно-приватне партнерство виникає як поєднання державного і приватного секторів у різних вимірах, які при цьому зберігають власні межі та характеристики і діють на основі взаємної конкуренції або співпраці [5].

Серед переваг застосування механізмів державно-приватного партнерства у інфраструктурних проектах, перерахованих у праці [6]: вирішення проблеми обмеження бюджетних видатків державного сектору, зменшення загальної вартості проекту, економія часу на реалізацію проекту, прискорення розробки

проекту, відповідальність держави та приватного сектора, якісна і правильна оцінка витрат і вигод.

Отже, сучасні тенденції розвитку світового суспільства свідчать про поширення у господарчій практиці державно-приватного партнерства як ефективної форми взаємодії публічного партнера і приватних інвесторів з метою вирішення різних інфраструктурних та соціальних проблем. На даний час у світовій практиці державно-приватне партнерство розглядається у двох аспектах. Зокрема, як система взаємовідносин держави та бізнесу, що застосовується в якості інструмента економічного і соціального розвитку на міжнародному, національному, регіональному та локальному рівнях, а також як дійсні проекти реалізовані спільно державою та приватним сектором на об'єктах державної та муніципальної власності. Відома значна кількість позитивних прикладів реалізації механізмів співпраці держави і приватного сектора, впровадження інноваційних підходів у розвиток інфраструктури територій.

Таблиця 1

Ознаки державно-приватного партнерства при управлінні логістичною інфраструктурою

Ознаки	Зміст
Загальні	Наявність двох сторін взаємодії: держави та бізнесу
	Домовленості сторін юридично закріплені нормативно-правовими актами. Кожна сторона має делеговані повноваження, ступінь відповідальності, ризики, гарантії прав
	Можливість розподілу ризиків між сторонами партнерства за попередніми домовленостями
	Довгострокова взаємодія сторін обумовлена цільовою спрямованістю договорів державно-приватного партнерства в сфері управління об'єктами логістичної інфраструктури
	Державно-приватне партнерство спрямоване на досягнення загальних економічних цілей, на вирішення соціально значущих завдань на взаємовигідних умовах
	Залучення коштів із сторонніх джерел та економія коштів державного бюджету
Специфічні	Можливість залучення висококваліфікованих спеціалістів, новітньої техніки та технологій, модернізація логістичної інфраструктури у відповідність до загальносвітових вимог
	Договірні взаємовідносини спрямовані на збільшення ступеня участі приватного бізнесу в реалізації інфраструктурних проектів. Держава створює необхідні передумови, які сприятимуть реалізації проектів формування логістичної інфраструктури
	Держава ініціює залучення приватного бізнесу в розвиток логістичної інфраструктури
	Передбачає не тільки створення чи реконструкцію об'єкта логістичної інфраструктури, але і його подальшу експлуатацію за наперед обговореними умовами

Джерело: сформовано автором

Узагальнення концептуальних положень сутності та особливостей державно-приватного партнерства в управлінні логістичною інфраструктурою дозволяє виокремити характерні ознаки, властиві партнерству.

В різні історичні періоди та за різних систем господарювання в національних економіках країн застосовувались наступні моделі державно-приватного партнерства:

– *модель власника* – включає етапи планування, організації, будівництва, фінансування, експлуатації об'єктів на умовах державно-приватного партнерства. Групи проектів за цією моделлю називають «Greenfield Projects», вони передбачають, що приватний партнер самостійно або разом з державою будує та експлуатує створений об'єкт в межах терміну, що вказаний у контракті. За фінансові та операційні ризики відповідальний приватний партнер і повертає свої інвестиції протягом терміну реалізації проекту.

– *орендна модель* – передбачає укладання договорів на довгостроковій основі, але не стосується будівництва інфраструктури. Застосовується тоді, коли об'єкт, який підлягає експлуатації та обслуговуванню з метою надання суспільної послуги вже існує. В такій моделі держава забезпечує відповідальність за інвестиції і несе інвестиційні ризики. За операційні ризики несе відповідальність приватний сектор. Має низку переваг та недоліків. Серед переваг можливість реалізації угод у короткий термін, залучення значних інвестиційних ресурсів для довгострокових угод, а також така модель державно-приватного партнерства в деяких країнах більш прийнятна для стратегічних проектів. Недоліки даної моделі полягають в тому, що практично відсутні стимули для інвестицій приватного сектора, за більшу частину ризиків відповідає держава, застосовується для вже існуючих інфраструктурних об'єктів, передбачає жорсткий контроль за виконанням договорів.

– *модель лізингу* – побудована на механізмах управління протягом певного терміну або поетапного викупу об'єкту. Приватний сектор бере на себе відповідальність за здійснення управління проектом протягом терміну, що обумовлений у договорі, але при цьому об'єкт залишається у власності держави, за якою також залишається право прийняття інвестиційних рішень;

– *операторська та договірна модель*, сутність яких полягає в організації експлуатації об'єктів на умовах державно-приватного партнерства;

– *концесійна модель*, що заснована на експлуатації об'єктів на основі державно-приватного партнерства – взаємодії з частковим отриманням платежів від користувачів [7]. Дана модель є найпопулярнішою, її особливостями є те, що уряд визначає і надає приватній компанії (вітчизняній чи іноземній) певні права на об'єкт (переважно на будівництво і експлуатацію об'єкта протягом певного періоду часу). При цьому держава може зберігати право власності на об'єкт або права на надання послуг. Концесіонеру надається право діяти із значною підприємницькою свободою. Перевагами моделі є те, що за ризики відповідальний здебільшого приватний сектор, привабливість та високий рівень приватних інвестицій, високий рівень інвестицій у технологічні інновації. Недоліки проявляються у складності реалізації та управлінні даною моделлю, можливий тривалий термін домовленостей між сторонами та зростання бюджетних витрат. Концесійна модель може бути застосована у всіх інфраструктурних сферах, має довгостроковий характер (договори укладаються на 40–60 років) і це дозволяє сторонам розробляти стратегію розвитку на перспективу, диверсифікувати ризики та забезпечувати життєдіяльність проектів. Різновиди контрактів за концесійною моделлю за ступенем залученості та ризику приватного сектора в контрактах відображено на рис. 1.

Про популярність застосування механізмів державно-приватного партнерства в реалізації проектів формування та розвитку логістичної інфраструктури свідчить, наприклад, те, що за останні 20 років у портах майже 60 країн, що розвиваються, було реалізовано понад 350 проектів приватного сектора. Серед них, найбільшу питому вагу займали проекти за концесійною моделлю (48%), на другому місці інвестиції у нові інфраструктурні проекти (модель власника) – (40%), і найменш популярними моделями виявились договори управління і лізингу (7%) та продажу частки у власному капіталі (6%). При цьому найбільш поширеними партнерами є оператори терміналів, регіональні оператори, вантажовідправники, транспортні компанії, виробники обладнання, промислові конгломерати та фінансові установи [8].

Процеси впровадження механізмів державно-приватного партнерства в розбудову логістичної інфраструктури України до війни здійснювалися більш менш активно. Згідно даних оприлюднених Міністерством економіки України на початку 2022 р. в Україні на умо-



Рис. 1. Різновиди контрактів за ступенем залученості та ризику приватного сектора

Джерело: сформовано автором на основі [7; 9; 10]

вах державно-приватного партнерства було укладено 193 договори, з них 31 перебував у процесі реалізації (22 концесійних договори, 5 договорів про спільну діяльність, 4 – інші), 162 не виконувалися і у 43 договорів закінчився термін дії або розірвані [11]. У червні 2020 року підписано договір концесії на передачу порту Херсон із компанією ТОВ «Рисоіл-Херсон», яка мала інвестувати у розвиток порту та його інфраструктури 300 млн. грн. У серпні 2020 року було передано у концесію катарській компанії «QTerminals» україн-

ський порт «Ольвія» (м. Миколаїв). Зазначена компанія зобов'язалась упродовж наступних п'яти років інвестувати 3,4 млрд. грн. у розвиток порту та його інфраструктури. На стадії обговорення із турецькими компаніями «CLK» (Çalık холдинг) та «Busserk» проекти концесії залізнично-поромного комплексу та першого і контейнерного терміналів порту «Чорноморськ» [12].

Зважаючи на події останнього року, руйнацію, окупацію та блокування роботи об'єктів логістичної інфраструктури, необхідні нові

концептуальні підходи щодо залучення інвестицій на відновлення логістичної інфраструктури у найближчій перспективі і коригування існуючих нормативно-правових актів у сфері державно-приватного партнерства щодо спрощення процедури і розділення можливостей фінансування (як за рахунок допомоги міжнародних фондів, так і приватних інвесторів), які країна буде використовувати. Наразі процедури оформлення договорів державно-приватного партнерства тривають біля двох років, а це, звичайно, впливає на бажання приватного бізнесу приймати участь у реалізації цих проектів.

На початку липня 2022 року групою Народних депутатів України було зареєстровано Проект Закону про внесення змін до деяких 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 [13]. На початок жовтня 2022 року зазначений проект Закону вже прийнято за основу і готується до другого читання. Пропонується розділити проекти на «звичайні», «проекти з відновлення» та «малі проекти» (вартістю до 5,3 млн дол) і оформлювати конкурси через електронну торгівельну систему на основі заповнення стандартної форми єдиного європейського закупівельного документа (ESPD) встановленого Імплементативним регламентом Єврокомісії. Це дасть змогу забезпечити прозорість процедур, спростити участь потенційних інвесторів, пришвидшити терміни підготовки конкурсів і наступної реалізації фази будівництва.

Щодо фінансового забезпечення також планується розширити джерела і механізми фінансового забезпечення проектів державно-приватного партнерства. Зокрема, за рахунок «донорів» – іноземних держав, організацій, муніципальних органів тощо; «грантів» – коштів для фінансування на безоплатній, безвідсотковій і безповоротній основі підготовки і реалізації проектів державно-приватного партнерства, в тому числі фінансування капітальних витрат на будівництво; «співфінансування» – часткового фінансування витрат приватного партнера, які пов'язані з будівництвом, завдяки грантам, коштом державного або місцевого бюджетів, підприємств державного сектору; гарантування державним партнером здійснення пла-

тежів на користь приватного партнера, розрахованих із метою компенсації різниці між мінімально гарантованим та фактичним рівнем попиту на товари (роботи, послуги), що забезпечуються приватним партнером. Такі джерела і механізми забезпечать фінансовий баланс у проектах з високим рівнем капітальних витрат і непрогнозованим попитом, особливо в умовах післявоєнного стану.

Для держави вищезазначені зміни сформують низку переваг, серед яких скорочення витрат на утримання об'єктів інфраструктури після відновлення, адже такі витрати понесе приватний інвестор, а також держава зможе використати досвід приватної сторони для більш ефективного функціонування об'єктів у майбутньому.

В умовах воєнного стану управління логістичною інфраструктурою на засадах державно-приватного партнерства пов'язане із розвитком транспортної інфраструктури, налагодженням нових логістичних ланцюгів і забезпеченням безпекових пріоритетів за такими напрямками: відновлення логістичних ланцюгів постачань, пошук альтернативних безпечних логістичних шляхів доставки вантажів; ремонт вцілілих та спорудження тимчасових транспортних шляхів для налагодження постачання у звільнені від окупації регіони та регіони постраждали від військових дій; спрощення процедури видачі дозволів на міжнародні перевезення; підтримка державними органами влади та органами місцевого самоврядування приватних бізнес-проектів з будівництва мультимодальних логістичних центрів, логістичних хабів, сухих портів, платформ тощо.

Загальна схема механізму формування та функціонування логістичних платформ на основі державно-приватного партнерства показана на рис. 2.

При створенні логістичних платформ на засадах державно-приватного партнерства з'являється можливість комплексно вирішити низку проблем. Зокрема, створити передумови розвитку ринку логістичних послуг, оптимізувати транспортну інфраструктуру (забезпечується можливість обробки вантажів різними видами транспорту), підвищити ефективність інвестиційної політики; покращити механізми охорони навколишнього середовища, а також, що наразі найважливіше, забезпечити розвиток територій за рахунок створення індустріальних парків біля великих населених пунктів та досягнення соціального ефекту через створення додатко-

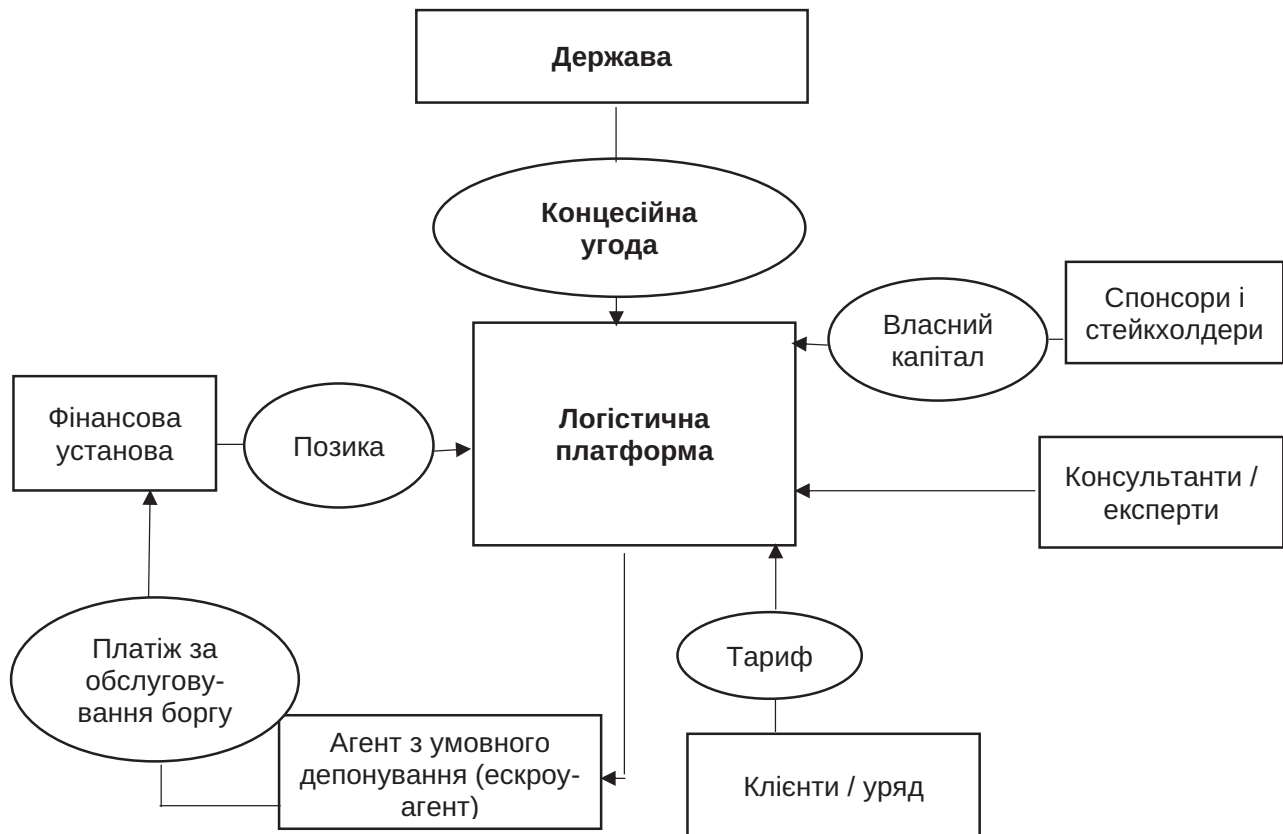


Рис. 2. Механізм функціонування логістичних платформ на основі моделі державно-приватного партнерства

Джерело: сформовано на основі [6; 8]

вих робочих місць і зростання доходів населення цих територій.

Висновки. Отже, застосування моделей державно-приватного партнерства для управління логістичною інфраструктурою територій наразі є актуальним і своєчасним. Передбачає формування державної політики розвитку логістичної інфраструктури як в контексті її відновлення у післявоєнний період для забезпечення життєдіяльності територій та країни в цілому, так і в сфері пришвидшення інтеграції України у світовий та європейський простір.

Серед першочергових завдань є удосконалення нормативно-правової бази використання державно-приватного партнерства для відновлення та розвитку логістичної інфра-

структури і узгодження її з європейськими стандартами, обґрунтування джерел і механізмів фінансового забезпечення процедур, відновлення логістичних ланцюгів і формування логістичного потенціалу територій.

Застосування механізмів державно-приватного партнерства для відновлення логістичної інфраструктури дозволить залучити додаткові інвестиційні ресурси як вітчизняного бізнесу, так і міжнародних інвесторів; ефективніше використовувати державні кошти на етапі експлуатації постійних об'єктів логістичної інфраструктури; підвищити якість транспортно-логістичних послуг; скоротити терміни будівництва інфраструктурних об'єктів; залучити висококваліфіковані кадри та сучасні технології.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Панченко К. Як колаборація бізнесу та держави допоможе відновлювати Україну. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/19/689341>.

2. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки: Постанова Кабінету міністрів України від від 5 серпня 2020 року № 695. URL <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#Text>.

3. Про державно-приватне партнерство: Закон України № 40 від 2010 р. Відомості Верховної ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>.
4. Public-Private Partnerships. Reference Guide. Washington, D.C., 2012. 230 p.
5. Kumar M. Law, Statistics, Public-Private Partnership and the Emergence of a New Subject. Accumulation in Post-Colonial Capitalism. Singapore : Springer, 2017. P. 59–74.
6. Chou J. S. et al. Critical factors and risk allocation for PPP policy: Comparison between HSR and general infrastructure projects. *Transport Policy*. 2012. № 22. P. 36–48.
7. Хусаїнов Р. Моделі державно-приватного партнерства: закордонний досвід та перспективи для України. *Науковий вісник ОНЕУ*. URL: <http://n-visnik.oneu.edu.ua/collections/2015/224/pdf/177-192.pdf>.
8. Perić A., Hadžić, Jugović A., Perić M. Criteria for the management partnership model in Croatian seaports. *Economic Research – Ekonomska Istraživanja*. 2015. № 28(1). P. 226–242.
9. Круглов В. В. Моделі державно-приватного партнерства. *Держава та регіони*. 2018. №2 (62). С. 56-61.
10. Public-Private Partnerships. A Guide for Municipalities. The Canadian Council for Public-Private Partnerships. 2011. P. 69.
11. Стан здійснення ДПП в Україні. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini&isSpecial=true>.
12. Mihai N., Hryshyna L., Khmarska I., Pogoryelova E., and Hryshyna N. Evaluating performance and development priorities of port industry in Ukraine. MATEC Web Conf. International Conference on Sustainable Transport System and Maritime Logistics (ISTSML 2021). 2021. Vol. 339. URL: https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/abs/2021/08/mateconf_istsml2021_01013/mateconf_istsml2021_01013.html.
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/Card/39902>.
14. Сумець О. М., Горошкова Л. А. Евентуальна модель пошуку місця локації логістичних об'єктів соціально-економічного розвитку територій регіонального рівня. *Економічний випуск університету*. 2022. № 53. С. 139–151.
15. Хажираєва С. К., Васильєва Н. В., Васильєва О. І., Киртока М. Державно-приватне партнерство як важливий інструмент забезпечення сталого розвитку територій. *Public Administration and Regional Development*. 2020. № 7. С. 253–269.

REFERENCES:

1. Panchenko K. Yak kolaboratsiia biznesu ta derzhavy dopomozhe vidnovliuvaty Ukrainu [How the collaboration of business and the state will help restore Ukraine] *Ekonomichna Pravda*. Available at: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/19/689341/> (accessed 10.12.2022).
2. Pro zatverdzhennia Derzhavnoi stratehii rehionalnoho rozvytku na 2021–2027 roku: Postanova Kabinetu ministriv Ukrainy vid vid 5 serpnia 2020 roku № 695 [On the approval of the State Strategy for Regional Development for 2021–2027: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated August 5, 2020 No. 695]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#Text> (accessed 12.12.2022).
3. Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo: Zakon Ukrainy №40 vid 2010 r. Vidomosti Verkhovnoi rady Ukrainy [On public-private partnership: Law of Ukraine No. 40 of 2010. Information of the Verkhovna Rada of Ukraine]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (accessed 10.12.2022).
4. Public-Private Partnerships. Reference Guide. Washington, D. C., 2012. 230 p.
5. Kumar M. (2017) Law, Statistics, Public-Private Partnership and the Emergence of a New Subject. Accumulation in Post-Colonial Capitalism. Singapore: Springer, pp. 59–74.
6. Chou J. S. et al. (2012) Critical factors and risk allocation for PPP policy: Comparison between HSR and general infrastructure projects. *Transport Policy*. No 22. P. 36–48.
7. Khusainov R. (2015) Modeli derzhavno-pryvatnoho partnerstva: zakordonnyi dosvid ta perspektyvy dlia Ukrainy. [Models of public-private partnership: foreign experience and prospects for Ukraine]. *Naukovyi visnyk ONEU*. Available at: <http://n-visnik.oneu.edu.ua/collections/2015/224/pdf/177-192.pdf> (accessed 12.12.2022).
8. Perić A., Hadžić, Jugović A, Perić M. (2015) Criteria for the management partnership model in Croatian seaports. *Economic Research – Ekonomska Istraživanja*, no 28(1), pp. 226–242.
9. Kruhlov V. V. (2018) Modeli derzhavno-pryvatnoho partnerstva [Models of public-private partnership]. *Derzhava ta rehiony*, no. 11(11), pp. 74–78.

10. Public-Private Partnerships. A Guide for Municipalities. The Canadian Council for Public-Private Partnerships. 2011. P. 69.
11. Stanzdiisnennia DPP v Ukraini. Available at: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini&isSpecial=true> (accessed 13.12.2022).
12. Mihai N., Hryshyna L., Khmarska I., Pogoryelova E., and Hryshyna N. (2021). Evaluating performance and development priorities of port industry in Ukraine. MATEC Web Conf. International Conference on Sustainable Transport System and Maritime Logistics (ISTSML 2021). Vol. 339. Available at: https://www.matec-conferences.org/articles/matecconf/abs/2021/08/matecconf_istsml2021_01013/matecconf_istsml2021_01013.html (accessed 12.12.2022).
13. Proekt Zakonu pro vnesennia zmin do deiakykh 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 pislivoiennoiu perebudovoiu ekonomiky Ukrainy. Available at: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39902> (accessed 18.12.2022).
14. Sumets O. M., Horoshkova L. A. (2022) Eventualna model poshuku mistsia lokatsii lohistychnykh ob'ektiv sotsialno-ekonomichnoho rozvytku terytorii rehionalnoho rivnia [A possible model for finding the location of logistical objects of the socio-economic development of the territories at the regional level]. *Ekonomichnyi vypusk universytetu*, no. 53, pp. 139–151.
15. Khazhyraieva S. K., Vasylieva N. V., Vasylieva O. I., Kyrtocka M. (2020) Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak vazhlyvyi instrument zabezpechennia staloho rozvytku terytorii [Public-private partnership as an important tool for ensuring the sustainable development of territories]. *Public Administration and Regional Development*, no. 7, pp. 253–269.