

*Актуальні проблеми розвитку економіки регіону. Вип 17. Т.2*

ISSN 2313-8246

Міністерство освіти і науки України  
Прикарпатський національний університет  
імені Василя Стефаника

# **Актуальні проблеми розвитку економіки регіону**

**НАУКОВИЙ ЖУРНАЛ**

**Випуск 17**

**Том 2**

**Івано-Франківськ  
Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника  
2021**

**Науковий журнал включено до переліку фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата наук (постанови Президії ВАК України № 1-05/1 від 18.01.2007 р. і № 1-05/2 від 10.03.2010 р., наказ Міністерства освіти і науки України від 09.03.2016 № 241).** Відповідно до Наказу Міністерства освіти і науки України від 24.09.2020 №1188 журнал включено до категорії «Б».

**Журнал входить до таких вітчизняних та міжнародних бібліотечних та баз даних:** Національна бібліотека України ім. В.Вернадського, Google Scholar, Ulrich's Periodicals Directory, Directory of Research Journals Indexing, Index Copernicus, ResearchBib, DOAJ, Crossref, WorldCat.

**СКЛАД РЕДАКЦІЙНОЇ КОЛЕГІЇ:**

**Михайлишин Л.І. (головний редактор)** – доктор економічних наук, професор, Академік Академії економічних наук України, завідувач кафедри міжнародних економічних відносин, Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, Україна;  
**Криховецька З.М. (відповідальний секретар)** – кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів, Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, Україна;

**Плець І.І. (технічний секретар)** – кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів, Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, Україна;

**Jantoń-Drozdowska Elżbieta** – prof., dr. hab., Kierownik Katedry Nauk Ekonomicznych, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Польща;

**Paresashvili Nino** – Ph.D., Associate Professor, Doctor of Economics, Department of Management and Administration, Deputy of Dean, Faculty of economics and business, Ivane Javakishvili Tbilisi State University, Грузія;

**Kisiel Roman** – prof. dr hab., prof. zw. nauki ekonomiczne (polityka gospodarcza), Dean of Faculty of Economic Science, University of Warmia and Mazury in Olsztyn, Польща;

**Tavares Jean Max** – Ph.D., Posdoctoral in Economics, Professor (Full), Departamento de Ciências Econômicas, Pontificia Universidade Católica de Minas Gerais, Бразилія;

**Буртняк І.В.** – доктор економічних наук, професор, професор кафедри економічної кібернетики, Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, Україна;

**Гранченко Л. В.** – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри туризму та готельно-ресторанної справи, Уманський національний університет садівництва, Україна;

**Мариненко Н. Ю.** – доктор економічних наук, професор, професор кафедри економіки та фінансів, Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, Україна;

**Калініна С. П.** – доктор економічних наук, професор, Академік Академії економічних наук України, завідувач кафедри теоретичної та прикладної економіки Інституту підготовки кадрів Державної служби зайнятості, Україна;

**Сталіньська О.В.** - доктор економічних наук, професор, Академік Академії економічних наук України, професор кафедри міжнародних економічних відносин, Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, Україна;

**Вівчар О. І.** – доктор економічних наук, професор, Академік УАН, професор кафедри безпеки, правоохоронної діяльності та фінансових розслідувань, Західноукраїнський національний університет, Україна;

**Шеленко Д.І.** – доктор економічних наук, професор, професор кафедри обліку і оподаткування, Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, Україна;

**Лисяк Л.В.** – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри фінансів Університету митної справи та фінансів, Україна;

**Щур Р.І.** – доктор економічних наук, професор, професор кафедри фінансів, Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, Україна;

**Баланюк І.Ф.** – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри обліку і оподаткування, Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, Україна;

**Мацук З.А.** – доктор економічних наук, доцент кафедри фінансів, Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу, м. Івано-Франківськ, Україна;

**Ткачук І.Г.** – доктор економічних наук, професор, професор кафедри фінансів, Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, заслужений діяч науки і техніки України, Україна;

**Бочко О.Ю.** – доктор економічних наук, доцент, професор кафедри маркетингу і логістики Національного університету “Львівська політехніка”, Україна;

**Мельничук Ю. М.** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів, обліку та економічної безпеки, Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини, Україна;

**Чвертко Л. А.** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів, обліку та економічної безпеки, Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини, Україна;

**Пилипів Н.І.** – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри теоретичної та прикладної економіки, Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, Україна;

**Кропельницька С.О.** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів, Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, Україна.

Адреса редакційної колегії: 76018, Івано-Франківськ, вул. Шевченка, 57, кафедра фінансів, Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, тел. (0342) 752391, e-mail: aprer2005@gmail.com

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ РЕГІОНУ :** науковий журнал. Івано-Франківськ : Вид-во Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника, 2021. Вип. 17. Т. 2. 307 с.

До наукового журналу “Актуальні проблеми розвитку економіки регіону” увійшли статті, у яких розглядаються теоретичні аспекти дослідження проблем економіки регіону; фінансово-кредитні проблеми формування виробничих відносин регіонального рівня, проблеми економічного й соціального розвитку регіонів України.

Для науковців, викладачів вищих закладів освіти й науки, аспірантів і студентів.

© Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, 2021

## ЗМІСТ

### Розвиток людського капіталу

- Стенура Т.М.* РЕГІОНАЛЬНА ДИФЕРЕНЦІАЦІЯ РОЗВИТКУ  
ОСВІТНЬО-ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ КОМПОНЕНТИ ЛЮДСЬКОГО  
ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ 8
- Мельничук Ю.М., Чирва Г.М.* СВІТОВІ НОВІТНІ ПІДХОДИ ДО  
РЕСУРСНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВТОНОМНОГО  
ОСВІТНЬОГО ПРОЦЕСУ 20

### Державні фінанси

- Мельник В.М., Руденко В.В.* СТРУКТУРНІ СКЛАДОВІ  
ФІСКАЛЬНОГО МЕХАНІЗМУ РЕГУЛЮВАННЯ  
ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ 31
- Малецька О.І.* ВЗАЄМОДІЯ РАХУНКОВОЇ ПАЛАТИ УКРАЇНИ З  
ІНШИМИ СУБ'ЄКТАМИ ДЕРЖАВНОГО ФІНАНСОВОГО  
КОНТРОЛЮ 46
- Сідельникова Л.П., Рудик С.О.* БЮДЖЕТНА ПОЛІТИКА ФІНАНС-  
СОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОБОРОНОЗДАТНОСТІ УКРАЇНИ 56
- Ємець О.І., Білошкурська Н. В.* ПОЛІТЕКОНОМІЧНІ  
ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА 67

### Маркетинг і логістика

- Бочко О.Ю., Росола У.В.* АНАЛІЗУВАННЯ РИНКУ  
НЕРУХОМОСТІ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ 77
- Васильців Н.М.* ЦИФРОВИЙ МАРКЕТИНГ БАНКІВСЬКИХ  
ПОСЛУГ: ЗМІНИ В ПЕРІОД ПАНДЕМІЇ 87
- Клименко В.В., Лозова Г.М.* ЕФЕКТИВНІСТЬ ДІЯЛЬНОСТІ  
ПІДПРИЄМСТВ НА РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В  
УКРАЇНІ 94
- Карпій О. П., Михайлик Н. І.* РЕПУТАЦІЙНИЙ МАРКЕТИНГ В  
МЕРЕЖІ ІНТЕРНЕТ: ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ 108
- Гринкевич С.С., Сорокіна Ж.Д., Сітарчук М.А.* ТАРГЕТОВАНА  
РЕКЛАМА У СОЦІАЛЬНИХ МЕРЕЖАХ: ЇЇ ПОПУЛЯРНІСТЬ ТА  
ЕФЕКТИВНІСТЬ 115

### Земельні ресурси

- Левандівський О.Т., Баланюк І.Ф., Шеленко Д.І., Сас Л.С.*  
ФІНАНСОВИЙ МЕХАНІЗМ КАПІТАЛІЗАЦІЇ ЗЕМЕЛЬНИХ  
РЕСУРСІВ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ  
РЕГІОНУ У ВЗАЄМОВІДНОСИНАХ З ТЕРИТОРІАЛЬНИМИ  
ГРОМАДАМИ 124
- Селезньов В.І., Якубовський С.О.* НАСЛІДКИ ЗЕМЕЛЬНОЇ  
РЕФОРМИ В УКРАЇНІ НА ПРИКЛАДІ ГРУЗІЇ ТА МОЛДОВИ 135
- Іванюк Т.Л.* ФОРМУВАННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ ВІДНОСИН  
ОБ'ЄДНАНИХ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД РЕГІОНУ У  
КОНТЕКСТІ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ 148

**Розвиток туристичного, готельного та ресторанного  
господарства**

<i>Москвічова О.С., Буряченко О.В.</i> СКЛАДОВІ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТУРИСТИЧНИХ ДЕСТИНАЦІЙ	<b>159</b>
<i>Родіна О.Г.</i> ТУРИСТИЧНА ГАЛУЗЬ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ СУЧАСНИХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ	<b>167</b>
<i>Кирилюк І.М., Чвертко Л.А.</i> БЕЗПЕКОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ COVID-19	<b>178</b>
<i>Шекета Є.Ю., Казюка Н.П.</i> ЕФЕКТИВНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ СФЕРИ ТУРИЗМУ ЯК ЗАПОРУКА СТАЛОГО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ОБ'ЄДНАНИХ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД ПРИКАРПАТТЯ	<b>189</b>
<i>Мендела І.Я.</i> СТРАТЕГІЇ ОНЛАЙН-ПРОДАЖУ ГОТЕЛЬНОГО ПРОДУКТУ	<b>195</b>
<i>Румянцева І.Б.</i> ЧАЙОВІ В РЕСТОРАННОМУ БІЗНЕСІ	<b>204</b>
<i>Барвінок Н. В.</i> РОЛЬ ІННОВАЦІЙНИХ ІНСТРУМЕНТІВ ІНТЕР- НЕТ-МАРКЕТИНГУ У ПРОСУВАННІ ТУРИСТИЧНОГО ПРОДУКТУ	<b>211</b>

**Соціальна економіка**

<i>Кужелев М.О., Федина В.В., Стабіас С.М.</i> «СРІБНА ЕКОНОМІКА»: СОЦІАЛЬНІ АСПЕКТИ ТА СТАЛІЙ РОЗВИТОК	<b>227</b>
---	------------

**Менеджмент**

<i>Гембарська Н.Є., Квасній Л.Г., Данилків Х.П.</i> ІНФОРМАЦІЙНІ МОЖЛИВОСТІ ЗВІТУ ПРО УПРАВЛІННЯ В УМОВАХ СЬОГОДЕННЯ	<b>236</b>
<i>Бондарчук Н.В.</i> КОЛЕКТИВНІ МЕТОДИ ПРИЙНЯТТЯ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ, ЯК ІНСТРУМЕНТ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ	<b>251</b>
<i>Климчук М.М., Ємельянова О.М., Ільїна Т.А., Климчук С.А.</i> ІННОВАЦІЙНА ПЛАТФОРМА ПАРАДИГМИ ЕНЕРГООЩАДНОГО ДЕВЕЛОПМЕНТУ: СУЧАСНІ ТРЕНДИ ТА ІМПЕРАТИВИ РЕАЛІЗАЦІЇ В УКРАЇНІ	<b>260</b>
<i>Тараєвська Л.С., Ріщук Л.І.</i> ЕКОЛОГІЧНІ СТАРТАПИ У FASHION ІНДУСТРІЇ	<b>273</b>
<i>Мендела Є.М.</i> СИСТЕМА ЕКОНОМІЧНИХ ВАЖЕЛІВ СТИМУ- ЛЮВАННЯ РАЦІОНАЛЬНОГО ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ	<b>281</b>
<i>Станьковська І.М., Кочкодан В.Б., Яньтонь-Дроздовська Е.</i> УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПЕРСОНАЛУ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО НАФТОГАЗОВОГО РОДОВИЩА	<b>287</b>
<i>Вербовська Л.С., Микитюк Н.Є.</i> УПРАВЛІННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИМИ ПРОДУКТАМИ В УМОВАХ ЗМІН	<b>296</b>
<b>Дані про авторів.....</b>	<b>304</b>

- ukrajini.html (дата звернення: 25.10.2021).
6. Звіт Тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України для проведення розслідування відомостей щодо фактів розкрадання в Збройних Силах України та підриву обороноздатності держави у період з 2004 по 2017 роки. Перша частина. URL: <https://www.ukrmilitary.com/2019/06/rozkradannya-zvit-1.html> (дата звернення: 28.10.2021).
  7. Власюк О.С. Національна безпека України: еволюція проблем внутрішньої політики: вибр. наук. праці. Київ : НІСД, 2016. 528 с.
  8. Кириленко О.П. Сучасні тенденції видатків на оборону з державного бюджету України. *Світ фінансів*. 2019. № 3(60). С. 179-188.
  9. Радіонов Ю.Д. Виконання Державного бюджету України в умовах пандемії COVID-19. *Фінанси України*. 2021. № 9. С. 52-69.
  10. Чеберяко О.В., Варналій З.С. Фінансові передумови та оцінка фінансування оборони в умовах російсько-української гібридної війни. *Науковий вісник Полісся*. 2017. № 4 (12). Ч. 1. С. 143-149.

#### References

1. Budget Code of Ukraine: The Law of Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine, [zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text). Accessed 24 Oct. 2021.
2. Kasperovych, Yu.V. *Fiscal security of the state in the conditions of hybrid war: analytical report*. Kyiv, 2019.
3. "Gross domestic product of Ukraine for the period 2011-2020". Minfin, [index.minfin.com.ua/economy/gdp/](http://index.minfin.com.ua/economy/gdp/). Accessed 25 Oct. 2021.
4. Reports on the implementation of expenditures of the State Budget of Ukraine for 2011-2020". treasury.gov, [www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu](http://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu). Accessed 25 Oct. 2021.
5. "Experts named the most serious threats to Ukraine's sovereignty". Unian, [www.unian.ua/politics/380152-eksperti-nazvali-naybilsh-seryozni-zagrozi-suverenitetu-ukrajini.html](http://www.unian.ua/politics/380152-eksperti-nazvali-naybilsh-seryozni-zagrozi-suverenitetu-ukrajini.html). Accessed 25 Oct. 2021.
6. Report of the Temporary Commission of Inquiry of the Verkhovna Rada of Ukraine to investigate information on thefts in the Armed Forces of Ukraine and undermining the state's defense capabilities in the period from 2004 to 2017. The first part. Ukrmilitary, [www.ukrmilitary.com/2019/06/rozkradannya-zvit-1.html](http://www.ukrmilitary.com/2019/06/rozkradannya-zvit-1.html). Accessed 28 Oct. 2021.
7. Vlasjuk, O.S. *National security of Ukraine: the evolution of domestic policy problems: selected research papers*. Kyiv, 2016.
8. Kyrylenko, O.P. "Current trends in defense spending from the state budget of Ukraine". *The world of finance*, no. 3(60), 2019, pp. 179-188.
9. Radionov, Yu.D. "Execution of the State Budget of Ukraine in the conditions of the COVID-19 pandemic". *Finance of Ukraine*, no. 9, 2021, pp. 52-69.
10. Cheberiaiko, O.V., Varnalii, Z.S. "Financial preconditions and assessment of defense financing in the conditions of the Russian-Ukrainian hybrid war". *Scientific Bulletin of Polissya*, vol. 1, no. 4 (12), 2017, pp. 143-149.

УДК 336.15

doi: 10.15330/apred.2.17.67-76

Ємець О.І.<sup>1</sup>, Білошкурська Н. В.<sup>2</sup>

### ПОЛТЕКОНОМІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

<sup>1</sup> Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника,  
Міністерство освіти і науки України,  
кафедра теоретичної і прикладної економіки,  
вул. Шевченка, 57, м. Івано-Франківськ,  
76018, Україна,  
тел.: +380979040894,  
e-mail: olaf2005@gmail.com,  
ORCID: 0000-0003-1338-2880

<sup>2</sup>Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини  
Міністерство освіти і науки України,  
кафедра маркетингу, менеджменту та управління бізнесом,  
вул. Садова, 2, м. Умань, Черкаська область,  
20300, Україна,  
тел.: +380681656588,  
e-mail: biloshkurska.n@udpu.edu.ua,  
ORCID: 0000-0002-7617-7836

**Анотація.** Метою статті є проаналізувати стан ДПП в Україні, виявити політекономічні особливості, переваги, недоліки та ризики для стейкхолдерів, визначити блоки бар'єрів, що перешкоджають ДПП в ринковій економічній системі. При вирішенні поставлених завдань нами використано ряд методів дослідження: аналізу, синтезу та порівняння щодо особливостей державно-приватного партнерства для стейкхолдерів.

Успішною платформою для розвитку державно-приватного партнерства (ДПП) є взаємовигідні відносини між усіма зацікавленими сторонами. Державний менеджмент часто визначає вектори розвитку галузей, сфер та регіонів для ефективної інвестиційної діяльності з врахуванням стратегії розвитку. Варто зазначити, що до переваг ДПП слід віднести те, що підвищується ефективність управління об'єктами як державної так і комунальної власності; якість надання державних послуг населенню та суб'єктам господарювання; створюються умови для використання сучасних досягнень науки і техніки, впроваджуються інновації; зменшується навантаження на державний бюджет та оптимізуються видатки на надання державних послуг.

Поряд з перевагами, виявлено ряд недоліків ДПП, що пов'язані з реалізацією проектів. До них можна віднести: окремі труднощі, що пов'язані з отриманням дозвільних документів та погодження; процедура складності в переоформленні права користування землею на приватного партнера; недостатня мотивація та відсутність фахової підготовки посадових осіб, наявність корупційних проявів.

Наукова новизна полягає в тому, що вперше проаналізовано політекономічні особливості державно-приватного партнерства, які в ринковій економіці яскраво проявляються через відносини, що складаються між зацікавленими сторонами – стейкхолдерами.

Розвиток державно-приватного партнерства досяг ключових змін та має позитивну динаміку: оновлена законодавча база з ДПП та концесій, відкриття зовнішніх пропозицій для ініціювання потенційними партнерами національних або регіональних проектів ДПП, дороги ДПП.

Проведено SWOT аналіз інфраструктури доріг, що дало можливість виявити сильні і слабкі сторони, загрози та можливості.

Нами виокремлено три блоки недоліків державно-приватного партнерства в інфраструктурних проектах: 1) складність та високі витрати, 2) ринкові та фінансові ризики, 3) політичні і соціальні ризики.

Висновки та рекомендації мають практичну значущість для регіональних та місцевих органів влади та приватного сектору, адже політекономічні особливості ДПП нададуть можливість розкрити взаємовигідність для стейкхолдерів, які полягають у налагодженні комунікацій, вдосконаленні інфраструктури та оптимізації розподілу інвестицій та ризиків.

**Ключові слова:** державно-приватне партнерство, приватний сектор, стейкхолдери, інвестиції, інфраструктура, політекономічні особливості.

*Yemets O.I.<sup>1</sup>, Biloshkurska N. V.<sup>2</sup>*

## **POLITICAL-EKONOMIC FEATURES OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP**

<sup>1</sup>Vasyl Stefanyk Precarpathian National University  
Ministry of Education and Science of Ukraine,

Department of Theoretical and Applied Economics,  
Shevchenko str., 57, Ivano-Frankivsk,  
76018, Ukraine,  
tel.: +380979040894,  
e-mail: olaif2005@gmail.com,  
ORCID: 0000-0003-1338-2880,

<sup>2</sup>Pavlo Tychyna Uman State Pedagogical University,  
Ministry of Education and Science of Ukraine,  
Department of Marketing, Management and Business  
Management,  
Sadova str, 2, Uman, Cherkasy region,  
20300, Ukraine,  
tel.: +380681656588,  
e-mail: biloshkurska.n@udpu.edu.ua,  
ORCID: 0000-0002-7617-7836

**Abstract.** The aim of the article is to analyze the state of PPP in Ukraine, to identify political and economic features, advantages, disadvantages and risks for stakeholders, to identify blocks of barriers that prevent PPP in a market economic system. In solving the tasks we used a number of research methods: analysis, synthesis and comparison of the features of public-private partnership for stakeholders.

A successful platform for the development of public-private partnership (PPP) is a mutually beneficial relationship between all stakeholders. Public management often determines the vectors of development of industries, spheres and regions for effective investment activities, taking into account the development strategy. It should be noted that the advantages of PPP include the fact that the efficiency of management of both state and municipal property increases; the quality of public services to the population and businesses; conditions are created for the use of modern achievements of science and technology, innovations are introduced; the burden on the state budget is reduced and expenditures on the provision of public services are optimized.

Along with the advantages, there are a number of disadvantages of PPPs related to the implementation of projects. These include: certain difficulties associated with obtaining permits and approvals; procedure of complexity in re-registration of the right of use of the earth on the private partner; insufficient motivation and lack of professional training of officials, the presence of corruption.

The scientific novelty is that for the first time the political and economic features of public-private partnership are analyzed, which in a market economy are clearly manifested through the relations between stakeholders - stakeholders.

The development of public-private partnership has achieved key changes and has a positive dynamics: updated legal framework on PPP and concessions, opening of external proposals for initiation of potential partners of national or regional PPP projects, PPP roads.

A SWOT analysis of road infrastructure was conducted, which made it possible to identify strengths and weaknesses, threats and opportunities.

We have identified three blocks of shortcomings of public-private partnership in infrastructure projects: 1) complexity and high costs, 2) market and financial risks, 3) political and social risks.

The findings and recommendations are of practical relevance to regional and local authorities and the private sector, as the PPP's political and economic features will provide an opportunity for stakeholders to communicate, improve infrastructure, and optimize investment and risk allocation.

**Key words:** public-private partnership, private sector, stakeholders, investments, infrastructure, politekonomichni features.

**Вступ.** Державно-приватне партнерство (ДПП) в сьогоднішніх ринкових умовах демонструється через підхід, що прийнятий для підвищення економічної доцільності інфраструктурних проєктів, який охоплює широкий спектр інфраструктури державного

сектору. Багато дослідників в своїх працях критично аналізують застосування ДПП для розвитку інфраструктури регіону. Так, зокрема: Авксентьев М. Ю. розглядає ДПП як механізм залучення інвестицій [6, с.5], Мельник А. Ф. торкається питань чинників формування і розвитку ДПП [7, с.53], Шемаєва Л. М. визначає ДДП як інструмент розвитку національної економіки [8, с.20], науковці Савченко В. Ф. [9], Стойка С. О. [9], Стойка В. О. [9] вважають ДПП основою фінансово-економічної стабільності держави, Сидорук І. С. [10] як основа підвищення ефективності діяльності регіональних кластерів, Юринець З. В. [11], Кохан М. О. [11] у контексті ДПП й інвестування. Тому слід переглянути існуючі дослідження щодо питань ДПП, щоб проаналізувати тенденції та прогалини в публікаціях щодо інфраструктурних проектів ДПП. Прогалини в дослідженнях та визначальні напрямки можуть служити мотивацією для дослідників і практиків для роботи над наступним поколінням досліджень ДПП для підтримки розвитку інфраструктури в кожному регіоні. Тому нами виокремлено ту нішу в наукових дослідженнях, яка є актуальною і не заповненою в сучасних змінних умовах і стосується політекономічних особливостей ДПП.

Політекономічні особливості державно-приватного партнерства в сучасних умовах яскраво проявляється через відносини, що складаються між зацікавленими сторонами – стейкхолдерами.

Держава в проектах ДПП має відігравати важливу роль, адже з однієї сторони вона створює законодавчу базу – «правила гри», а з іншої сторони – виконує контрольну-ревізійну функцію та роль бізнес-партнера. Мета держави у ДПП полягає у реалізації суспільних потреб з мінімізацією витрат коштів державного бюджету. Мета бізнесу у ДПП – це отримання прибутку та гарантій. В сьогоденній ситуації український приватний бізнес взяв на себе функцію пасивного учасника, діяльність якого залежить від держави. Що фактично породжує суперечність, адже ДПП можливе за умови дотримання обопільної рівнозначної вигоди, що втілюється у довготривалому та міцному партнерстві.

**Постановка завдання.** У сучасних умовах під державно-приватним партнерством ми розуміємо систему взаємовигідного економічного співробітництва державного та приватного секторів економіки (з можливістю залучення третіх осіб), яка юридично оформлена відповідно до чинних норм та будується на розподілі ризиків між державою та приватним сектором. При цьому покладені ризики на того стейкхолдера, що має можливість пом'якшити чи попередити їх негативні наслідки, орієнтуватися на отримання максимального ефекту від реалізації проектів та задоволення інтересів суб'єктів ДПП в умовах обмеженості ресурсів окремої сторони.

Метою статті є проаналізувати стан ДПП в Україні, виявити політекономічні особливості, переваги, недоліки та ризики для стейкхолдерів, визначити блоки бар'єрів, що перешкоджають ДПП в ринковій економічній системі.

Незважаючи на множинність наукових розробок, державно-приватне партнерство вимагає критичного аналізу публікацій для виявлення тенденцій та встановлення фактів перешкод ДПП. В умовах коливань інвестиційної активності в українській економічній системі пріоритетними векторами його вдосконалення мають стати:

- активізація інвестиційних процесів для забезпечення стрімкого економічного зростання навіть за відсутності значних державних вкладень;
- залучення інвестицій у об'єкти з метою пришвидшення їх експлуатації;
- модернізація існуючих об'єктів або створення нових;
- довгострокова взаємовигідна співпраця;
- механізм розподілу ризиків, відповідальності та винагород;
- системи відносин між приватними та державними партнерами.



При вирішенні поставлених завдань нами використано ряд методів дослідження: методи аналізу – виокремлено вигоди для держави та для приватного сектору, синтезу – поєднання недоліків, що пов'язаних з реалізацією проектів ДПП, порівняння – для розподілу кількості угод державно-приватного партнерства по областях в Україні.

**Результати.** Державно-приватне партнерство (ДПП) є важливим інструментом для урядів, які прагнуть розширити сферу соціальних послуг, що надаються своїм громадянам, та покращити розвиток інфраструктури. Таким чином, це дасть змогу викоринити бідність та сприяти економічному зростанню. ДПП в розвинених країнах використовуються в широкому спектрі галузей, у країнах, що розвиваються, все більше вирішується проблема відсутності інфраструктурних послуг. Однак ДПП може відігравати цю роль лише тоді, коли воно належним чином доповнює інтереси двох партнерів: уряд – розширює та покращує послуги для громадян, приватні інвестори – повертає інвестиції, щоб мінімізувати ризики. Участь у успішному ДПП вимагає гнучкості та активної участі всіх економічних учасників для забезпечення сталого розвитку суспільства.

Це впливає і з визначення терміна державно-приватне партнерство, відповідно до Закону [1] – це «співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних державних органів, що здійснюють управління об'єктами державної власності, органів місцевого самоврядування, Національною академією наук України, національних галузевих академій наук (державних партнерів) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, установ, організацій (приватних партнерів), що здійснюється на основі договору та відповідає ознакам державно-приватного партнерства».

У національній економічній системі платежі уряду за ДПП, є єдиним джерелом доходів для приватного сектра. Витрати уряду можуть залежати від наявності активу або послуг за визначеною контрактом якістю (оплата доступності), наприклад, безкоштовна автострада, на яку уряд здійснює періодичні платежі за наявність.

Складність аналізу ДПП обумовлена зумовлена довгостроковим періодом його здійснення й високою мірою непередбачуваності рішень. Ефективним інструментом аналізу є виявлення переваг державно-приватного партнерства.

До переваг ДПП слід віднести підвищення ефективності управління об'єктами державної та комунальної власності; якість надання державних послуг населенню та підприємствам; створюються умови для використання новітніх технологій та впровадження інновацій; зменшується навантаження на державний бюджет та оптимізуються видатки бюджету на надання державних послуг та утримання бюджетних органів.

На даний час представники українського бізнесу з низки причин, що залежать від держави, відіграють роль пасивного учасника, який повністю залежить від них. Тоді як насправді міцне й довгострокове партнерство можливе лише за умови дотримання рівнозначної обопільної вигоди стейкхолдерів від успішної реалізації проекту.

Варто додати, що науковці вивчають: механізми, форми, фактори розвитку, сильні та слабкі сторони, галузеві та географічні характеристики, інвестиційні та регуляторні механізми та інші особливості державно-приватного партнерства [6-11]. На думку Панченка «Економічна політика перестає бути «продуктом національного виробництва», віддзеркалюючи в собі реакції на ідеологічні запити глобальних інститутів та продуковані ними інституційні правила взаємодії у сфері руху товарів, капіталу, робочої сили, знань та інформації при задоволенні генетично сформованої потреби у відстоюванні національних інтересів як уособлення національної ідеї в економіці» [3, С.171].

Проте в наукових працях відсутнє комплексне дослідження політекономічних особливостей ДПП, особливо в динамічному зовнішньому середовищі, що притаманне сучасній українській економіці. Тому розроблення теорій, методів і механізмів реалізації ДПП для забезпечення ефективного розвитку суспільства є актуальним.

Основним відповідальним за розвиток ДПП, можуть бути як державні органи, так і державні підприємства чи установи. Діяльність цих установ зазвичай фінансується за рахунок державного бюджету та пожертв приватного сектору.

Пріоритетними напрямками розвитку ДПП є: виробнича інфраструктура та високотехнологічне виробництво (транспорт та його інфраструктура, енергетика, машинобудування, зв'язок); будівництво, житлово-комунальні послуги (підвищення ресурсної та енергоефективності житлово-комунального господарства, технологічна трансформація). Формування ринку доступного житла, поведження з побутовими відходами, озеленення), соціальної інфраструктури та гуманітарного розвитку (освіта, охорона здоров'я, культура, туризм і спорт). Важливим вектором є вдосконалення механізму фінансування проектів ДПП в національній економічній системі з одночасним усуненням відповідних нормативних та законодавчих неузгодженостей. Перевагою ДПП для приватного сектору є можливість інвестувати в проекти соціально-економічного розвитку в конкретних сферах. У контексті першочергових заходів з реконструкції транспортної, інженерної, інформаційної та соціальної інфраструктури в Івано-Франківській області цей напрямок у сучасних умовах є надзвичайно важливим. Вигоди ДПП для стейкхолдерів наведено у таблиці 1.

Таблиця 1

**Вигоди стейкхолдерів у ДПП**

Table 1

**Benefits of stakeholders in PPP**

№ пп	Стейкхолдери	Головні вигоди
1.	Держава	Активізація інвестиційної діяльності
		Економія фінансових ресурсів держави
		Збереження та створення робочих місць
2.	Приватний сектор	Залучення бюджетних коштів до проектів
		Розширення можливостей отримання пільгових кредитів
		Позитивний імідж у суспільстві

Політекономічні особливості ДПП розкривають взаємовигідність для стейкхолдерів, які полягає у налагодженні комунікації, вдосконаленні інфраструктури та оптимізації розподілу інвестицій та ризиків.

До недоліків, що пов'язаних з реалізацією проектів ДПП слід віднести:

- окремі труднощі, що пов'язані з отриманням дозвільних документів та погодження;
- процедура складності в переоформленні права користування землею на приватного партнера;
- недостатня мотивація та відсутність фахової підготовки посадових осіб, наявність корупційних проявів.

За даними центральних та місцевих органів виконавчої влади в Україні станом на 01.01.2021 на умовах ДПП укладено 192 договори, з них 39 договорів виконано (29 – концесійні, 6 – договори про спільну діяльність, 4 – інші угоди), 153 договори не виконуються (118 – не виконано, 35 – розірвано/термін дії) [2].

Проекти (угоди) ДПП за географічною локацією в Україні в розрізі областей за 2020 р. можна об'єднати в групи [4, С. 12].

1 група - більше 10 проектів: Миколаївська (15 проектів ДПП) та Київська (10 проектів ДПП).

2 група від 3 до 9 проектів: Одеська та Донецька (по 5 проектів ДПП), Львівська, Закарпатська, Запорізька (по 4 проекти ДПП) області.

3 група 1-2 проекти: Херсонська, Хмельницька (по 2 проекти), Житомирська, Івано-Франківська, Кропивницька, Полтавська, харківська, Чернігівська, Луганська (по 1 проекту).

4 група немає проектів: Дніпропетровська область, яка є аутсайдером списку, де не укладено жодної угоди про ДПП за останні 2 роки.

Протягом останніх трьох років ДПП в Україні концентрується у сферах: збір, очищення та розподіл води, виробництво, постачання, транспортування та розподіл природного газу, інфраструктура, виробництво, розподіл та постачання електроенергії. Швидко зростає ДПП у сфері туризму, відпочинку, рекреації, культури та спорту. Ключові зміни та вектори регулювання розвитку державно-приватного партнерства мають позитивну динаміку і результати.

Перший вектор – оновлена законодавча база з ДПП та концесій, що сприяла усуненню низки перешкод для розвитку в Україні, а менеджмент державного рівня забезпечено врегульованою процедурою здійснення тендеру та аналізу ефективності проектів.

Другий – це відкриття зовнішніх пропозицій для ініціювання потенційними партнерами національних або регіональних проектів ДПП. Очікуваним результатом відкриття пропозиції для інвесторів є розвиток: портів та терміналів; аеропортів; доріг; комунальної інфраструктури (водопостачання та обробка відходів); соціальної інфраструктури (шкіл, лікарень та спортивних споруд).

Третя тенденція – це дороги ДПП. Зміни в законодавстві в частині платних доріг (це механізм доступності платежів приватному партнеру) у зв'язку зі змінами від 29.08.2020 р. до постанови змін 29.08.2020 р. у Постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку спрямування коштів державного дорожнього фонду» № 1085 від 20.12.2017 р. та прийняття нової Програми ДПП у дорожній галузі [5].

Програми ДПП у дорожньому господарстві, реалізовані у співпраці з Міжнародною фінансовою корпорацією, Глобальним фондом інфраструктури та Світовим банком спільно з Міністерством інфраструктури України, Державним агенством автомобільних доріг України, Офісом розвитку проектів ДПП SPILNO.

Особливостями програми є:

- масштабність проектів ДПП (25 проектів ДПП для відновлення 9000 км доріг в Україні до 2030 року);

- великий обсяг інвестицій (9 млрд доларів приватних інвестицій);

- короткі терміни реалізації проекту (визначено 6 пілотних ділянок доріг для модернізації та ремонту на 2020-2023 рр.: очікуються пілотні тендери на ДПП для 1-2 проектів ДПП восени 2021 року);

- об'єктами пілотних проектів ДПП будуть лише існуючі об'єкти, тобто будівництво нових не передбачається.

Вибрана модель інвестування ДПП, договір оплати доступності, згідно з яким виплати приватному партнеру уряд здійснюватиме залежно від досягнення приватного партнера певні стандарти ефективності та етапи. Очікуваним результатом стане прискорення розвитку автомобільної інфраструктури.

Україна значно відрізняється від розвитку інфраструктури та ефективності від розвинутих країн.

Основні причини для такого стану інфраструктури це хронічне недофінансування з державного бюджету та неефективне управління державною власністю.

Нами виявлено сильні та слабкі сторони, загрози та можливості інфраструктури доріг, де здійснюється ДПП в Україні (таблиця 2).

Таблиця 2

**SWOT аналіз інфраструктури доріг**

Table 2

**SWOT analysis of road infrastructure**

<b>Сильні сторони (S)</b>	<b>Слабкі сторони (W)</b>
1. Більш пріоритетна політика уряду щодо розвитку та залучення інвестицій у галузь. 2. Розвинена автомобільна промисловість, яка забезпечує 40% пасажирообігу та 25% вантажообігу. 3. Наявні досягнення та досвід підготовки концесійних проектів на автомобільних дорогах (Львів-Краковець, кільцева дорога навколо Києва тощо).	1. Невирішені проблеми з функціонуванням платних доріг. 2. Поганий стан більшості доріг та висока вартість обслуговування. 3. Відносно висока вартість автомобільного транспорту. 4. Поширена практика перевищення максимального навантаження вантажівок.
<b>Можливості (O)</b>	<b>Загрози (T)</b>
1. Створення Дорожнього фонду як одного з можливих джерел фінансування ДПП. 2. Доступність твердого покриття в кілька разів нижча, ніж у європейських країнах (у 6,5 рази менше ніж у Німеччині, у 3,3 рази менше ніж у Німеччині) у Польщі). 3. 90% існуючих доріг потребують ремонту.	1. Відсутність гарантій від стану мінімальної завантаженості доріг 2. Труднощі з отриманням землі під будівництво 3. Відсутність належного контролю ваги на дорогах

Проте державно-приватне партнерство в інфраструктурних проектах має ряд недоліків, які можна об'єднати у блоки.

1 блок Складність та високі витрати.

1. Складність і тривалість проектів ДПП через багато факторів, які впливають на проект протягом усього періоду, а також з огляду на важливість передбачити ці фактори та всі умови, які необхідно узгодити.

2. Складність визначення умов, які необхідно виконати приватний партнер.

3. Довгострокова прихильність партнерів та можливий перегляд контракту під час проекту через неможливість передбачити всі ризики та умови на весь період співпраці.

2 блок Ринкові та фінансові ризики.

1. Вища вартість капіталу та додаткові ризики для приватного партнера призведуть до компенсації під час проекту, що може збільшити державні витрати або вартість обслуговування клієнтів.

2. Обмежена кількість приватних партнерів, здатних реалізувати проект, може обмежити конкуренцію, необхідну для ефективного партнерства.

3. Прибутковість проектів значною мірою залежить від ринкових факторів і може бути різною. Це може призвести до неможливості окупити витрати або передчасного припинення проекту.

4. Можливе зниження прибутковості держпідприємств через передачу приватним інвесторам найпривабливішої інфраструктури.

3 блок. Політичні і соціальні ризики.

1. Відповідальність держави залишається, і громадяни продовжуватимуть сприймати уряд як відповідальний за якість послуг.

2. Проекти можуть бути соціально чи політично складними, якщо вони передбачають підвищення тарифів, скорочення робочої сили, виділення землі.

3. Приватний партнер матиме перевагу досвіду визначення умов проекту та більшого доступу до інформації про проект під час його реалізації, що ускладнює контроль над державою та суспільством.

Зовнішні кризи, внутрішні негаразди, пов'язані із збігом негативних для соціально-економічного розвитку фаз політичних та економічних циклів, дезорієнтують підприємців на довгострокові інвестиційні цілі, а також прозорі та комфортні правила та норми в державі. Партнерство державного та приватного секторів є важливим інструментом для урядів, які прагнуть розширити та покращити надання інфраструктури та інших соціальних послуг своїм громадянам.

**Висновки.** Хоча державно-приватне партнерство не можна розглядати як панацею для інфраструктурних послуг, регіональні та місцеві органи влади можуть розглянути та оцінити значні переваги використання механізмів партнерства приватного сектору у прийнятному соціально-економічному контексті, а саме розвитку конкретних регіонів чи міст. Тому Україна поступово готується до активного використання державно-приватного партнерства. Основними критеріями для визначення необхідної моделі ДПП є розподіл інвестицій між державою та приватним сектором, ризики, зобов'язання, умови та цілі угоди. ДПП може значно підвищити якість та конкурентоспроможність об'єктів, але це можливо лише в інтересах усіх стейкхолдерів. В цьому і полягає політекономічна особливість державно-приватного партнерства в сучасних умовах.

1. Закон України «Про державно-приватне партнерство». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (дата звернення 13. 09.2021)
2. 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> (дата звернення 14. 09.2021)
3. Панченко В. Г. Економічний націоналізм: політекономічний аспект // Бізнес-аналітика в управлінні зовнішньоекономічною діяльністю: Матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції, 15 березня 2019 року / Упоряд. О.А. Іващенко. К.: ДП «Інформаційно-аналітичне агентство», 2019. С. 168 - 172. URI: <http://194.44.12.92:8080/jspui/handle/123456789/3896> (дата звернення 11.07.2021)
4. Малін О. Л. Аналіз розвитку державно-приватного партнерства в Україні та світі: якісні зміни та головні тренди 2020 року : Аналітичний звіт. Одеса, 2020. 31 с.
5. Програма державно-приватного партнерства у дорожній галузі : вебсайт. URL: <https://roadppp.in.ua>. (дата звернення: 13. 09.2021).
6. Авксентьев М. Ю. Державно-приватне партнерство як сучасний механізм залучення інвестицій в інфраструктурні галузі України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 / Авксентьев Максим Юрійович ; Науково-дослід. екон. ін-т. К., 2010. 20 с.
7. Мельник А. Ф., Підгаєць С. В. Державно-приватне партнерство в системі інститутів національної економіки: механізми розвитку : монографія. Тернопіль : ТНЕУ, 2017. 278 с.
8. Шемаєва Л. М. Державно-приватне партнерство як інструмент розвитку національної економіки : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03; НАН України, Н.-д. центр індустр. проблем розвитку. Харків, 2018. 24 с..
9. Савченко В. Ф., Стойка С. О., Стойка В. О. Державно-приватне партнерство як основа фінансово-економічної стабільності держави. *Інфраструктура ринку*. 2021. Вип. 56. С. 45-53.
10. Сидорук І. С. Державно-приватне партнерство як основа підвищення ефективності діяльності регіональних кластерів за участю малих підприємств. *Підприємництво і торгівля*. 2021. №30. С. 52-58.

11. Юринець З. В., Кохан М. О. Розвиток гібридних проєктів у контексті державно-приватного партнерства й інвестування в розбудову інфраструктури. *Галицький економічний вісник*. 2020. №62.1. С.102-109.

#### References

1. On Public-Private Partnership. Law of Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine, zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text (access date 13.09.2021).
2. Status of PPP implementation in Ukraine, www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini&isSpecial=true. Accessed 14 Sept.2021
3. Panchenko, V. G. "Economic nationalism: political-economic aspect." *Business analytics in the management of foreign economic activity: Proceedings of the VI International scientific-practical conference, March 15, 2019*. Kyiv: State Enterprise "Information and Analytical Agency", 2019, pp. 168 – 172, 194.44.12.92:8080/jspui/handle/123456789/3896 (access date 11.07.2021).
4. Malin, O. L. *Analysis of the development of public-private partnership in Ukraine and the world: qualitative changes and main trends in 2020: Analytical report*. Odessa, 2020.
5. Public-private partnership program in the road sector: website, /roadppp.in.ua. Accessed 13 Sept.2021
6. Avksentiev, M. Yu. Public-private partnership as a modern mechanism for attracting investment in the infrastructure sector of Ukraine: author's ref. dis. ... cand. econ. Sciences: 08.00.03. Kyiv, 2010.
7. Melnyk, A. F. *Public-private partnership in the system of institutes of national economy: mechanisms of development*. Ternopil: TNEU, 2017.
8. Shemaeva, L. M. Public-private partnership as an instrument of national economy development: author's ref. dis. ... cand. econ. Science: 08.00.03. Kharkiv, 2018.
9. Savchenko, V. F., Stoyka, S. O., and V. O. "Stoyka Public-private partnership as a basis of financial and economic stability of the state." *Market infrastructure*, Issue 56, 2021, pp. 45-53.
10. Sidoruk, I. S. "Public-private partnership as a basis for improving the efficiency of regional clusters with the participation of small enterprises." *Entrepreneurship and Trade*, no. 30, 2021, pp.52-58.
11. Yurynets, Z. V., and M. O. Kokhan. "Development of hybrid projects in the context of public-private partnership and investment in infrastructure development." *Galician Economic Bulletin*, no.62.1, 2020, pp.102-109.