

## **ТЕОРЕТИЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ОБГРУНТУВАННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ЯК ІНСТРУМЕНТУ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

*Бондар Н.М.*, доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, rutan2000@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8254-2449

*Сукманюк В.М.*, Національний транспортний університет, Київ, Україна, ruslan050371@ukr.net, orcid.org/0000-0003-4202-8960

*Юрченко А.С.*, Національний транспортний університет, Київ, Україна, yas2019@ukr.net, orcid.org/0000-0003-2051-1986

## **THEORETICAL BACKGROUND OF THE PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP BASIS AS AN INSTRUMENT FOR IMPLEMENTATION OF THE STATE POLICY FOR DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE**

*Bondar N.M.*, Doctor of Economics Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, rutan2000@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8254-2449

*Sukmaniuk V.M.*, National Transport University, Kyiv, Ukraine, ruslan050371@ukr.net, orcid.org/0000-0003-4202-8960

*Yurchenko A.S.*, National Transport University, Kyiv, Ukraine, yas2019@ukr.net, orcid.org/0000-0003-2051-1986

## **ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ОБОСНОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА КАК ИНСТРУМЕНТА РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

*Бондарь Н.М.*, доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, rutan2000@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8254-2449

*Сукманюк В.М.*, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, ruslan050371@ukr.net, orcid.org/0000-0003-4202-8960

*Юрченко А.С.*, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, yas2019@ukr.net, orcid.org/0000-0003-2051-1986.

*Постановка проблеми.* Розроблення та реалізація державної політики розвитку транспортної інфраструктури у більшості розвинених країн передбачає використання переваг сучасних інструментів активізації інвестиційної діяльності у галузі. Одним з таких інструментів є державно-приватне партнерство (ДПП). Розуміння сутності ДПП у різних країнах відрізняється, що пояснюється, насамперед, історичною практикою застосування різних форм партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу та особливостями правового регулювання їх реалізації в тій або іншій країні. В той же час, застосовувані різні форми ДПП в країнах світу базуються на певних теоретичних посылках, що пояснюють роль держави і приватного бізнесу у реалізації суспільно важливих проєктів, розподіл між ними функцій та повноважень у наданні послуг суспільству.

Розроблення концепції застосування ДПП як одного з інструментів реалізації державної політики розвитку транспортної інфраструктури в умовах українських реалій потребує вивчення існуючих для цього теоретичних передумов та обґрунтування використання найбільш адекватної для вітчизняної практики теоретичної моделі.

*Аналіз останніх досліджень і публікацій,* в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спираються автори, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Сьогодні у більшості наукових публікацій [4, 10, 12, 13, 14] автори здебільшого надають перевагу практичним аспектам реалізації партнерських взаємодій держави приватного бізнесу, не заглиблюючись в економічну природу їх рухомих сил. Через це має місце досить значна кількість проєктів ДПП у транспортній інфраструктурі, які визнані невдалими. Основною причиною цього, на наш погляд, є невиправдані сподівання учасників цих проєктів через нерозуміння ними механізмів мотивації партнерів, і, як наслідок, невідповідну побудову відносин

між державним і приватним учасниками проекту, що не враховує необхідність обґрунтованого розподілу відповідальності і ризиків між партнерами.

*Формулювання цілей статті (постановка завдання).* Ціллю статті є дослідження теоретичних підходів щодо обґрунтування партнерських взаємодій між державою та приватним бізнесом, принципів підходів щодо розподілу відповідальності та ризиків між партнерами.

*Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.* Вивчення праць науковців свідчить, що серед них немає єдиного погляду на сутність та зміст партнерських відносин держави і приватного бізнесу у сфері розвитку суспільної власності. В той же час можна відзначити низку основних спільних рис, властивих для всіх трактувань ДПП, зокрема: 1) партнерська взаємодія держави і приватного бізнесу передбачає об'єднання їхніх компетентностей, зусиль та ресурсів, сильних сторін та переваг; 2) ризики розподіляються між усіма учасниками партнерства; 3) метою партнерської взаємодії держави і приватного бізнесу є реалізація суспільно значущого проекту; 4) партнерська взаємодія відбувається на довгостроковій основі; 5) предметом партнерської взаємодії є управління, створення, використання та розвиток об'єктів державної (комунальної) власності; 6) між учасниками партнерства обов'язково має місце розподіл ризиків; 7) держава змінює статус з володільця на споживача послуг, які надаються суспільству з боку приватного партнера [25].

Отже, економічна категорія «державно-приватне партнерство» є складною і може розглядатись як: 1) невід'ємна частина економічної системи, що являє собою сукупність економічних відносин, ресурсів, результатів, ефективності тощо; 2) соціально-економічна система, яка регулюється інституційним середовищем та спрямована на надання суспільству необхідних послуг та продукції; 3) суб'єкт господарських відносин, який характеризується виробничо-господарськими, ресурсними, фінансово-кредитними та соціальними зв'язками; 4) проект, що передбачає наявність цілі, ресурсного забезпечення та обмеження в часі; 5) організаційна структура, що забезпечує реалізацію проекту та досягнення поставленого суспільно важливого завдання; 6) загальна характеристика способу дій, пов'язаних із спільним вирішенням завдань державою і приватним бізнесом; 7) спосіб фінансування суспільно значущого проекту; 8) інструмент реалізації державного управління у стратегічних галузях [26]. Складність ДПП як економічної категорії зумовлює об'єктивну неможливість існування єдиної теорії або концепції для опису побудови та функціонування моделі партнерських взаємодій держави і бізнесу.

Базовим підходом, який повинен застосовуватись при дослідженні механізму ДПП, є системний підхід. Відомий науковець А. Авер'янов зазначає, що «...системне пізнання та перетворення світу передбачають: розгляд об'єкта діяльності (теоретичної та практичної) як системи, тобто як обмеженої множини взаємодіючих елементів; встановлення складу, структури та організації елементів та частин системи, виявлення головних взаємодій між ними; виявлення зовнішніх зв'язків системи, встановлення головних; визначення функцій системи та її ролі серед інших систем; аналіз діалектики структури та функцій системи; виявлення на цій основі закономірностей і тенденцій розвитку системи» [1, С.9].

Сукупністю знань, яка пояснює виникнення, устрій, функціонування та розвиток систем різної природи є теорія систем. Вона може застосовуватись у дослідженнях різних аспектів ДПП, зокрема: як інструменту реалізації державної інвестиційної політики; як форми здійснення партнерської взаємодії держави, бізнесу та громадського суспільства для реалізації суспільно значущих завдань; як проекту, що передбачає комплекс відповідних взаємопов'язаних етапів, ресурсного забезпечення тощо. Положення теорії систем можуть застосовуватись не тільки для опису таких систем, а й управління ними.

Категорія «система» описується низкою концепцій: система як сукупність взаємодіючих елементів (Л. Берталанфі [23]); система як цілісний комплекс взаємопов'язаних елементів, що утворює особливу єдність із середовищем (В. Садовський [33], І. Блауберг, Е. Юдін [24]); система як множина взаємопов'язаних та упорядкованих за відношеннями компонентів тієї або іншої природи, що характеризується єдністю, вираженою в інтегральних властивостях та функціях множини (А. Уемов [35]); система як сукупність сутностей та відносин (А.Д. Холл, Р. Е. Фейген [8]).

Оскільки за своєю природою ДПП відноситься до соціально-економічних систем, для опису його механізму, на думку автора, є доцільним застосування визначення поняття «система», сформульованого W. E. Deming: «Система являє собою мережу взаємопов'язаних компонентів, які діють разом, аби спробувати досягти цілі системи. Система повинна мати ціль. Без цілі немає

системи... Прикладом системи, що є добре оптимізованою, є гарний оркестр. Музиканти не повинні там грати соло, як примадонни, кожний з яких намагається досягти прихильності слухачів. Вони там аби підтримувати один одного. Відокремлено вони не повинні бути кращими музикантами в країні» [5, С.95-96].

Цю ідею продовжує Н. Yamamoto: «Ціль системи повинна бути зрозумілою усім як поза системою, так й в межах системи. Цілі повинні включати плани відносно майбутнього і теперішнього часу. Системою необхідно управляти, і таке управління необхідне не тільки системі, а й мережі взаємозалежних компонентів також зацікавлених організацій та секторів. Це переходить у багаторівневому управлінні у схему ДПП, до якої входять взаємозалежні компоненти державного сектору, приватного бізнесу та громадського некомерційного сектору» [22, С.76]. У той же час ДПП як система, що об'єднує зусилля державних і приватних учасників для досягнення спільної мети, є й організаційною системою, яка має свій центр (керуючий орган у вигляді держави) та суб'єктів впливу (учасників проекту ДПП). При цьому центр та учасники проекту ДПП можуть не тільки мати свої цілі, а й проводити активні дії для їх досягнення. Тому для опису механізму ДПП доцільним бачиться застосування методології теорії активних систем – розділу теорії управління соціально-економічними системами, який вивчає властивості механізмів їх функціонування, які зумовлені проявами активності учасників системи. Розвиток цієї теорії представлений у працях Д. Новікова [31], В. Буркова й В.Кондратьєва [28].

За небезпеку слід вважати можливість опортуністської поведінки учасників партнерських взаємодій держави, бізнесу та суспільства. З метою зниження її імовірності виникає потреба регулювання їхніх відносин, тобто створення відповідного інституційного середовища. Згідно з основним визначенням, сформульованим L. Davis та D. North, «інституційне середовище – це сукупність базових політичних, соціальних та юридичних правил, що утворює базис для виробництва, обміну та розподілу» [3, С. 6].

Теоретичне підґрунтя механізму ДПП може бути здійснене й на основі теорій неінституційної економіки та нової інституціональної політики.

Особливостями інструментарію неінституційної економіки, яка вивчає поведінку господарюючих суб'єктів в умовах неповноти інформації, є: розгляд більш широкого спектру форм власності. При цьому поряд з приватною власністю досліджуються колективна і державна форми власності, проводиться співставлення їхньої порівняльної ефективності у забезпеченні угод на ринку; уведення поняття інформаційних витрат, тобто витрат, пов'язаних із пошуком та отриманням інформації про угоди та ситуацію на ринку; визнання трансакційних витрат, що виникають під час укладання угод.

У межах неінституційної економіки набули свого розвитку теорії прав власності, трансакційних витрат, оптимального контракту, суспільного вибору, нова економічна теорія, які цілком можуть використовуватись для опису механізму ДПП. Зміст цих теорій пояснює ставлення держави до партнерських взаємодій держави і бізнесу та прийняті форми ДПП в країнах з різних правовим середовищем. Отже розглянемо їх більш детально.

Під системою прав власності розуміється вся сукупність норм, що регулюють доступ до рідкісних ресурсів. Згідно теорії прав власності такі норми можуть встановлюватись і захищатись не тільки державою, а й іншими соціальними механізмами – звичаями, моральними нормами, релігійними догмами. З точки зору суспільства, права власності виступають як «правила гри», що упорядковують відносини між окремими агентами. З точки зору окремих агентів, права власності розглядаються як «пучки правомочності» щодо прийняття рішень стосовно того або іншого ресурсу, які часто можуть існувати та передаватись окремо. Кожний такий «пучок» може розщеплюватись таким чином, що одна частина правомочності починає належати одній особі, а інша – другій, внаслідок чого відбувається розподіл та використання рідкісних ресурсів. Відомий юрист А. М. Нопорé ще у 1961 році запропонував виокремлювати пучок нерозкладних і виключних прав власності: право володіння, право використання, право управління, право на дохід, право суверена, право на безпеку, право наслідування, право на безстроковість, заборона шкідливого використання, відповідальність у вигляді стягнення, залишковий характер [9, С. 12-18]. Права власності мають поведінкове значення: одні способи дій вони заохочують, а інші – стримують (через заборону або підвищення витрат), впливаючи таким чином на поведінку індивідів. Представниками теорії прав власності є R. H. Coase [29], A. A. Alchian, H. Demsetz [1].

Теорія трансакційних витрат відображає вплив трансакційних витрат на процес прийняття рішень та ефективність економіки у цілому. Трансакційні витрати поділяють на витрати, пов'язані з: пошуком інформації; проведенням переговорів; вимірюванням кількості та якості товарів й послуг, що вступають у відносини обміну; опортуністською поведінкою, під якою розуміється недобросовісна поведінка суб'єкта, що призводить до порушень умов договору; специфікацією та захистом прав власності. Представниками теорії трансакційних витрат є R. H. Coase [29], O. E. Williamson [21], D. North [32].

Теорія контрактів розглядає обмін правами власності за певним каналом, роль якого виконує контракт. Останній фіксує, які саме правомочності та на яких умовах підлягають передачі. Основними представниками поглядів теорії контрактів є O. E. Williamson [21], J.E. Stiglitz [34], I.R. Macneil [15].

Особливостями контрактів є те, що вони:

– виконання контракту ніколи не може бути абсолютно гарантованим, адже учасники угоди, які схильні до опортуністської поведінки, будуть намагатись ухилитись від її умов. Часто ухилення від умов контракту не піддається спостереженню або є недоказовим у суді. Для захисту своїх інтересів економічні агенти змушені створювати відповідні механізми регулювання контрактних відносин, спрямовані на стримування постконтрактного опортунізму, наприклад, систему стимулів до виконання прийнятих умов: надання застави, прагнення збереження репутації, публічні заяви про прийняті зобов'язання тощо;

-ніколи не можуть бути повними через об'єктивну неможливість передбачити та зафіксувати всі можливі взаємні права та обов'язки на всі випадки життя;

Механізмом, що регулює прості контракти (їх називають «класичними»), O. E. Williamson [21], вважає ринок; механізмом, що регулюють складні контракти – ієрархічну організацію (наприклад, фірму). Контракт ДПП має гібридну форму, оскільки йому властиві риси простого та складного контракту. Так, проект буде успішним, якщо суспільство буде отримувати більш якісні та конкурентоспроможні послуги, а проектна компанія здійснювати свою діяльність з найменшими витратами та найбільшою ефективністю, тобто регулюється ринковим механізмом. У той же час, реалізація проекту ДПП потребує створення певної ієрархічної структури за участю регулюючих органів влади, які формулюють вимоги до результату реалізації проекту, надають відповідні дозволи, ліцензії, гарантії, та проектною організації, яка виконує проект.

Під час укладання контрактів часто одна особа передає низку повноважень іншій (наприклад, власники – керуючому компанії). Вигоди та переваги таких відносин вивчаються агентської теорією або теорією агента. Її засновниками є M. Jensen та W. Meckling [11]. Під агентськими відносинами розуміються відносини двох учасників, один із яких (замовник, власник, принципал) надає іншому (виконавцю, агенту) частину своїх функцій. В економічній теорії відносини принципал-агент розглядаються з точки зору працедавця та найманого працівника. Принципал передає частину функцій з прийняття рішень агенту і стає зацікавленим в його ефективній роботі. Агент стає довіреною особою принципала. В умовах асиметрії інформації агент може бути зацікавлений у власній стратегії дій. З метою примушення його дотримуватись дій, визначених принципалом, останній використовує стимулюючі механізми (обмеження, покарання, систему заохочень). Відносини між принципалом та агентом фіксуються у контракті.

Теорія принципал-агента набула свого використання й у системі суспільного фінансового менеджменту (public expenditure management (PEM)), метою якого є підвищення ефективності державних витрат. У цьому випадку принципалом є держава, а агентами – міністерства та відомства, що розпоряджаються державними коштами. На думку авторів статті, теорією принципал-агента можна описати й проблеми, що виникають під час реалізації проектів ДПП. Особливістю реалізації таких проектів є надання з боку органів влади певних повноважень приватному партнеру: компетенції поточного управління, створення, експлуатації, фінансування, розвитку об'єктів інфраструктури. Надання компетенцій супроводжуються наданням з боку держави певних пільг та гарантій, зокрема: зниженням ставки податку на прибуток, заборонаю розвитку альтернативних об'єктів інфраструктури (наприклад, будівництва альтернативної дороги), компенсацією доходу у разі його недоотримання через низький попит тощо. Отже, приватний партнер може розглядатись як агент, який виконує доручення щодо надання суспільних послуг від імені держави – принципала.

Теорія суспільного вибору вивчає різні способи та методи, за допомогою яких люди використовують урядові установи у своїх власних інтересах. Метою поведінки є отримання

суспільного блага та прагнення перекласти витрати з отримання бажаного результату на оточуючих. Стосовно проектів ДПП така ситуація виникає у випадку надання приватному партнеру надмірних гарантій з боку держави та прийняття нею на себе значної частини комерційних ризиків. У цьому разі приватний партнер втрачає стимули ефективного господарювання, оскільки його збитки покриває бюджет. Представниками теорії суспільного вибору є J. M. Buchanan [2], G. Tullock [20], R. V. Ekelund [6].

Нова економічна теорія являє собою концепцію інститутів та інституціональної динаміки, що пояснює закономірності розвитку людського суспільства. Представником цієї теорії є D. North [32].

У складі інститутів D. North виокремлює три головних складових: неформальні обмеження (традиції, звичаї, соціальні умовності), що формуються спонтанно без будь-якого свідомого впливу; формальні правила (конституції, закони, судові прецеденти, адміністративні акти); механізми примусу, що забезпечують дотримання правил (суди, поліція тощо).

На думку D. North існує два основних джерела інституційних змін:

– зрушення, що відбуваються у структурі відносних цін. Внаслідок дії технічного прогресу, відкриття нових ринків, зростання населення відбувається зміна цін кінцевого продукту відносно зміни цін факторів виробництва або зміни цін одних факторів відносно цін інших. Під впливом таких змін певні з колишніх форм організаційної та інституційної взаємодії стають не вигідними й економічні агенти починають експерименти з новими формами. Саме таким, на думку авторів статті, є й основна причина появи ДПП як нового інституту. Останні два десятиліття у багатьох країнах спостерігався брак фіскальних надходжень для фінансування інфраструктурних та соціальних проектів. З урахуванням вимог Маастрихтської угоди для країн ЄС має місце ще й обмеження розміру дефіциту, якого повинні суворо дотримуватись уряди при складанні бюджетів. Використання ж механізму ДПП дало змогу залучити фінансові ресурси для вирішення суспільних завдань без збільшення додаткових державних видатків;

– ідеологія. Під ідеологією розуміються суб'єктивні моделі, через призму яких люди сприймають та оцінюють оточуючий світ. Ідеологія також не вільна від впливу економічних вигід: чим більше прибуткових можливостей блокує будь-яка суб'єктивна картина світу, тим сильнішими є стимули до її перегляду. І навпаки, відсутність інституційних змін означає, що ніхто з агентів не зацікавлений у перегляді діючих «правил гри».

Нова інституційна політика істотно змінює традиційні погляди неокласики, а саме: здійснює спробу створити нову теорію інститутів; принцип оптимізації замінюється принципом задовільності; сперечається з приводу екзогенного (зовнішнього) характеру переваг суб'єктів.

У межах нової інституційної економіки виокремлюють теорії економіки угод, ігор, неповної раціональності, які також можуть бути використані для опису механізму ДПП.

Предметом теорії економіки угод є угоди як найбільш поширені форми взаємодій між індивідами. При цьому ринкова економіка розглядається не як окремий об'єкт дослідження, а як підсистема суспільства. Суспільство розглядається з точок зору аналізу різних «інституційних підсистем», кожна з яких характеризується особливими способами координації між людьми – «угодами» та особливими вимогами до дій людей – «нормами поведінки». Основними представниками економіки угод є: Л. Тавено [19] О. Фаворо [37], Ф. Еймар-Дуверно [7].

У межах теорії ігор був заснований математичний інструментарій нової інституційної економіки, який базується на таких припущеннях: може існувати декілька точок рівноваги; точки рівноваги не обов'язково співпадають з точками рівноваги за Парето; рівноваги може не існувати взагалі. У теорії ігор досліджуються кооперативні та некооперативні ігри. Для опису механізму ДПП, який базується на кооперації зусиль партнерів, доцільним є використання апарату кооперативних ігор. Апарат теорії ігор дає змогу досліджувати ситуації, в яких поведінка індивідів є взаємообумовленою: рішення кожного з них впливає на результат взаємодії, і як наслідок, на рішення інших індивідів. Приймаючи рішення щодо своїх дій, індивід повинен враховувати наступні за ними дії інших індивідів. Теорія ігор не вимагає повної раціональності індивідів. Основними представниками теорії ігор є J. Neumann та O. Morgenstern [30], J.F. Nash [16].

В основі теорії неповної раціональності – альтернативні процедури вибору в умовах неповної інформації. Прийняття рішення розглядається як процес, що складається з двох етапів: пошук варіантів рішень; прийняття задовільного варіанту. Теорія неповної раціональності виходить з того, що індивід не тільки не може зібрати весь обсяг інформації про угоду та ситуацію на ринку, а й не

здатний й обробити її оптимальним чином. Представником теорії неповної раціональності є Х. Саймон [18].

Підготовка, обґрунтування та реалізація проектів ДПП, що передбачають здійснення інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури, спираються на використання й прикладної методології – методології проектного, інвестиційного та фінансового менеджменту, економічного аналізу. Так, будь-який проект ДПП має свій зміст, тривалість реалізації, потребу у ресурсах, очікувану якість, протилежні вимоги та очікування від проекту у різних груп ключових учасників (держави, суспільства, інвесторів, операторів). Визначення доцільності інвестицій у проект ДПП передбачає обчислення очікуваних грошових потоків з урахуванням впливу середовища проекту, зміни вартості грошей, формування та вибору оптимальної структури джерел фінансування проекту, аналізу ефективності альтернативних проектів [27].

*Висновки* з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Отже, складність ДПП як економічної категорії зумовлює об'єктивну неможливість існування єдиної теорії або концепції для опису побудови та функціонування моделі ДПП. Розроблення концепції управління розвитком транспортної інфраструктури із використанням переваг ДПП має широку наукову теоретико-методологічну базу – це теорії фундаментального й прикладного характеру. Її становлять теорії фундаментального (теорії неінституційної економіки та нової інституційної політики, теорії управління соціально-економічними системами, концепції державного управління) та прикладного (проектного, інвестиційного, фінансового менеджменту, економічного аналізу) характеру.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Alchian A. A. The Property Right Paradigm / A. A. Alchian, H. Demsetz // The Journal of Economic History. – 1973. – Vol. 33. – P. 16–27
2. Buchanan J. M. The Limits of Liberty: Between Anarchy and Leviathan. / J. M. Buchanan. – University of Chicago Press, 1977 – 222 pp.
3. Davis L. Institutional Change and American Economic Growth: A First Step Towards a Theory of Institutional Innovation. / L. Davis, D. North – The Journal of Economic History, 1970, vol.30, Nol. – p.131–149.
4. Deep A. Realizing the potential of public–private partnerships to advance / A. Deep, K. Jungwook, L. Minsoo – Asia's Infrastructure Development. Asian Development Bank, Korea Development Institute, 2019 – 359 pp. – Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/479396/potential-ppp-asia-infrastructure.pdf>
5. Deming W. E. The New Economics for Industry, Government, Education / W. E. Deming, – 2nd ed., Cambridge: The MIT Press, 2000. – 266 pp.
6. Ekelund R. B. Politicized Economies: Monarchy, Monopoly, and Mercantilism. / R. B. Ekelund, R. D. Tollison, – Texas A&M University Press, 1997. – 300 pp.
7. Eymard–Duvernay F. Valeurs, coordination et rationalité. / F. Eymard–Duvernay, O. Favereau et al. // L'économie des conventions ou le temps de la réunification dans les sciences économiques, sociales et politiques. – Problèmes Économiques, 2004. – 2838: pp. 1–8.
8. Hall A.D. Definition of System. / A.D. Hall, R. E. Fagen // «General Systems», vol. I, 1956, p. 18–28.
9. Honoré A. M. Ownership/ A. M. Honoré. – in Oxford Essays in Jurisprudence. – Oxford: Clarendon Press, 1961, 107pp.
10. Howell B. Anatomy of a Public-Private Partnership: Hold-up and regulatory risk in an NGN PPP / B. Howell, B. Sadowski. – 20th ITS Biennial Conference, Rio de Janeiro, Brazil, 30 Nov. – 03 Dec. 2014 //The Net and the Internet – Emerging Markets and Policies, International Telecommunications Society (ITS), Rio de Janeiro. – Available: – <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/106872/1/816647402.pdf>
11. Jensen M.. Theory of the firm: Managerial Behavior, Agency costs and Ownership Structure. / M. Jensen, W. Meckling // Journal of Financial Economics. 1976. Vol 3. P 305–360.
12. Jett A. N. Risk Mitigation and Sovereign Guarantees for Public–Private Partnerships in Developing Economies / A. N. Jett.– Asian Development Bank, 2018. – 25 pp. – Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/468626/ewp-564-risk-mitigation-sovereign-guarantees-ppps.pdf>

13. Jungwook K. Rationale and Institution for Public–Private Partnerships / K.Jungwook. – Asian Development Bank, 2018. – 26 pp. – Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/450876/ewp-557-rationale-institution-ppps.pdf>.
14. Krześ-Dobieszewska J. Managing Public – Private Partnership Market in the Times of Economic Crisis. / J. Krześ-Dobieszewska // «Oeconomia Copernicana», 2014, Volume 5 Issue 2, pp. 63-74, DOI: <http://dx.doi.org/10.12775/OeC.2014.014>
15. Macneil I.R. Reflections on Relational Contract / I.R. Macneil // Journal of Institutional and Theoretical Economics, 1974. – № 41. – P. 541–546
16. Nash J. Non–Cooperative Games. / J. Nash. // Annals of Mathematics. Second Series, Vol. 54, No. 2 (Sep., 1951), pp. 286–295
17. Public–private partnership monitor. – Asian Development Bank, 2017. – 599p. – Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/381681/ppp-monitor.pdf>
18. Simon H. A. Administrative behavior: A Study of Decision making Processes in Administrative Organization / H. A. Simon – 1st ed., New York: The Macmillan Company, 1947.
19. Thévenot L. A Science of Life Together in the World / Laurent Thévenot // European Journal of Social Theory. – May. – 2007. – № 10. – pp. 233–244
20. Tullock G. The Welfare costs of tariffs, monopoly and theft / G. Tullock / Western Economic Journal, 1967. – № 5. – pp. 224–232.
21. Williamson O. E. Markets and hierarchies, analysis and antitrust implications : a study in the economics of internal organization / Oliver E. Williamson. – New York : Free Press, 1975. – 286 p.
22. Yamamoto H. Multi–level Governance and Public Private Partnership: Theoretical Basis of Public Management. / H. Yamamoto. // Interdisciplinary Information Sciences, 2007. – Vol. 13, No. 1, pp. 65–88
23. Берталанфи Л. фон. Общая теория систем – критический обзор / Л. фон Берталанфи. – В кн. Исследования по общей теории систем: Сборник переводов / Общ. ред. В. Н. Садовского и Э. Г. Юдина. – М.: Прогресс, 1969. – С. 23–82.
24. Блауберг И. В. Становление и сущность системного подхода. / И. В. Блауберг, Э. Г. Юдин – М., Наука, 1973 – 69 с.
25. Бондар Н.М. Державно-приватне партнерство: сутність та принципи / Н.М. Бондар // Вісник Національного транспортного університету: В 2-х частинах: Ч.1. – К.: НТУ, 2010. – Випуск 21. – 460 с. (С.232-237)
26. Бондар Н.М. Методичні підходи до обґрунтування доцільності реалізації проекту державно-приватного партнерства на транспорті // Вісник НТУ. – К.: НТУ, 2011. – № 24. – 456 с. (С. 192-196.)
27. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія / Бондар Н.М. – К.: НТУ, 2014. – 336 с.
28. Бурков В.Н. Механизмы функционирования организационных систем / В.Н. Бурков, В.В. Кондратьев – М.: Наука, Главная редакция физико-математической литературы, 1981. – 384 с.
29. Коуз Р. Фирма, рынок и право / Р. Коуз; пер. с англ. – М.: Новое издательство, 2007. – 224 с.
30. Нейман Дж. Теория игр и экономическое поведение / Дж. фон Нейман, О. Моргенштерн. – М.: Наука, 1970. – 983 с.
31. Новиков Д.А. Теория управления организационными системами. / Д.А.Новиков. – М.: Физматлит. 2-е издание, 2007. – 584 с.
32. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Д. Норт – М, 1997. – 286 с.
33. Садовский В. Н. Основания общей теории систем: Логико–методологический анализ. / В. Н. Садовский – М.: Наука, 1974. – 280 с.
34. Стиглиц Дж. Ю. Экономика государственного сектора / Дж. Ю. Стиглиц; пер. с англ. – М.: Изд–во МГУ: ИНФРА–М, 1997 – 720 с.
35. Уемов А. И. Системный подход и общая теория систем. /А. И. Уемов. – М., «Мысль», 1978. – 272 с.
36. Уильямсон О. И. Экономические институты капитализма : фирмы, рынки, "отношенческая" контракция / О. И. Уильямсон. – СПб. : Лениздат, 1996. – 702 с.

37. Фаворо О. Внутренние и внешние рынки. / О. Фаворо // Вопросы экономики.– 1997.– № 10. – С. 90 – 103.

#### REFERENS

1. Alchian A., Demsetz A. H. The Property Right Paradigm // The Journal of Economic History. – 1973. – Vol. 33. – P. 16–27
2. Buchanan J. M. The Limits of Liberty: Between Anarchy and Leviathan. University of Chicago Press, 1977 – 222 pp.
3. Davis L., North D. Institutional Change and American Economic Growth: A First Step Towards a Theory of Institutional Innovation. The Journal of Economic History, 1970, vol.30, Nol. – P.131–149.
4. Deep A., Jungwook K., Minsoo L. Realizing the potential of public–private partnerships to advance Asia’s Infrastructure Development. Asian Development Bank, Korea Development Institute. 2019. – 359 pp. – Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/479396/potential-ppp-asia-infrastructure.pdf>
5. Deming W. E. The New Economics for Industry, Government, Education. Cambridge: The MIT Press, 2000. – 266 pp.
6. Ekelund R. B., Tollison D. Politicized Economies: Monarchy, Monopoly, and Mercantilism. Texas A&M University Press, 1997. – 300 pp.
7. Eymard–Duvernay F., Favereau O. Valeurs, coordination et rationalité. L’*economie des conventions* ou le temps de la réunification dans les sciences économiques, sociales et politiques. – *Problèmes Économiques*, 2004. – 2838: P. 1–8.
8. Hall A.D. Fagen R. E. Definition of System. «General Systems», vol. I, 1956, P. 18–28.
9. Honoré A. M. Ownership. in *Oxford Essays in Jurisprudence.*, edited by A. G. Guest. – (Oxford: Clarendon Press, 1961): 107pp.
10. Howell B.; Sadowski B. Anatomy of a Public-Private Partnership: Hold-up and regulatory risk in an NGN PPP, 20th ITS Biennial Conference, Rio de Janeiro, Brazil, 30 Nov. – 03 Dec. 2014: The Net and the Internet – Emerging Markets and Policies, International Telecommunications Society (ITS), Rio de Janeiro. – Available: – <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/106872/1/816647402.pdf>
11. Jensen M., Meckling W. Theory of the firm: Managerial Behavior, Agency costs and Ownership Structure. *Journal of Financial Economics*. 1976. Vol 3. P 305–360.
12. Jett, Alexander N. Risk Mitigation and Sovereign Guarantees for Public–Private Partnerships in Developing Economies. Asian Development Bank. 2018. – 25 pp. – Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/468626/ewp-564-risk-mitigation-sovereign-guarantees-ppps.pdf>
13. Jungwook K. Rationale and Institution for Public–Private Partnerships. Asian Development Bank. (2018) – 26 pp. – Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/450876/ewp-557-rationale-institution-ppps.pdf>.
14. Krześ–Dobieszewska J. Managing Public – Private Partnership Market in the Times of Economic Crisis, «*Oeconomia Copernicana*», (2014), Volume 5 Issue 2, P. 63-74.
15. Macneil I.R. Reflections on Relational Contract. *Journal of Institutional and Theoretical Economics*, 1974. – № 41. – P. 541–546
16. Nash J. Non–Cooperative Games. *Annals of Mathematics*. Second Series, Vol. 54, No. 2 (Sep., 1951), pp. 286–295
17. Public–private partnership monitor, 2017. Asian Development Bank. 599p. – Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/381681/ppp-monitor.pdf>
18. Simon H. A. Administrative behavior: A Study of Decision making Processes in Administrative Organization – 1st ed., New York: The Macmillan Company, 1947.
19. Thévenot L. A Science of Life Together in the World *European Journal of Social Theory*. – May. – 2007. – № 10. – pp. 233–244
20. Tullock G. The Welfare costs of tariffs, monopoly and theft. *Western Economic Journal*, 1967. – № 5. – pp. 224–232.
21. Williamson O. E. Markets and hierarchies, analysis and antitrust implications : a study in the economics of internal organization. – New York : Free Press, 1975. – 286 p.
22. Yamamoto H. Multi–level Governance and Public Private Partnership: Theoretical Basis of Public Management. *Interdisciplinary Information Sciences*, 2007. – Vol. 13, No. 1, pp. 65–88

23. Bertalanfi L. fon. General Systems Theory – A Critical Review / L. fon Bertalanfi. – V kn. Issledovaniya po obshej teorii sistem: Sbornik perevodov / Obsh. red. V. N. Sadovskogo i E. G. Yudina. – Moskva: Progress, 1969. – P. 23–82. (Rus)
24. Blauberg I.V., Yudin E.G. Formation and essence of the systems approach – M.. Nauka, 1973 – 69 p. (Rus)
25. Bondar N. Private-private partnership: sunt that principle. Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu: V 2-kh chastynakh: Ch.1. – K.: NTU, 2010. – Vypusk 21. – 460 p. (P.232-237) (Ukr)
26. Bondar N. Methodical approaches to the development of the dots of real estate project of private-private partnership for transport // Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu. – K.: NTU, 2011. – № 24. – 456 p. (P. 192-196.) (Ukr)
27. Bondar N.M. The development of transport infrastructure of Ukraine on ambush private-private partnership: monograph. K.: NTU, 2014. – 336 p. (Ukr)
28. Burkov V.N., Kondratyev V.N. Mechanisms of functioning of organizational systems. M.: Nauka. Glavnaya redaktsiya fiziko-matematicheskoy literatury. 1981. – 384 p. (Rus)
29. Coase R. Firm, market and law. M.: Novoye izdatelstvo. 2007. – 224 p. (Rus)
30. Neuman J., O. Morgenstern. Game Theory and Economic Behavior. M.. Nauka, 1970. – 983 p. (Rus)
31. Novikov D.A. Organization Management Theory. M.: Fizmatlit. 2-e izdaniye. 2007. – 584 p. (Rus)
32. North D. Institutions, institutional changes and the functioning of the economy. M, 1997. – 286 p. (Rus)
33. Sadovskiy V.N. The Foundations of the General Theory of Systems: Logical – Methodological Analysis. – M.. Nauka, 1974. – 280 p. (Rus)
34. Stiglitz J. Yu. Public Sector Economics. – M.: Izd-vo MGU: INFRA–M, 1997 – 720 p. (Rus)
35. Uemov A. I. The system approach and the general theory of systems. /A. И. Уемов. – M.. «Mysl». 1978.– 272 p. (Rus)
36. Williamson O.I. Economic Institutions of Capitalism: Firms, Markets, "Equational" Contracting / O. И. Уильямсон. – SPb. : Lenizdat, 1996. – 702 p. (Rus)
37. Favoro O. Internal and external markets./ O. Фаворо // Voprosy ekonomiki.– 1997.–. № 10. – P. 90 – 103. (Rus)

#### РЕФЕРАТ

Бондар Н.М. Теоретичні передумови обґрунтування державно-приватного партнерства як інструменту реалізації державної політики розвитку транспортної інфраструктури / Н.М. Бондар, В.М. Сукманюк, А.С. Юрченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

Об'єкт дослідження – теоретичний базис обґрунтування партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу. Мета роботи – дослідження теоретичних підходів щодо обґрунтування партнерських взаємодій між державою та приватним бізнесом, принципових підходів щодо розподілу відповідальності та ризиків між партнерами. Метод дослідження – монографічний. Стаття присвячена дослідженню економічних теорій, які можуть найбільш адекватно відобразити зміст та природу партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу при вирішенні суспільно значущих завдань. Виявлено, що складність ДПП як економічної категорії зумовлює об'єктивну неможливість існування єдиної теорії або концепції для опису побудови та функціонування моделі партнерських взаємодій держави і бізнесу. Розроблення концепції управління розвитком транспортної інфраструктури із використанням переваг ДПП має широку наукову теоретико-методологічну базу – це теорії фундаментального й прикладного характеру. Її становлять теорії як фундаментального (теорії неінституційної економіки та нової інституційної політики, теорії управління соціально-економічними системами, концепції державного управління), так й прикладного (проектного, інвестиційного, фінансового менеджменту, економічного аналізу) характеру. Результати статті можуть бути упроваджені під час розроблення та обґрунтування форм застосування партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу як інструменту реалізації державної політики розвитку транспортної інфраструктури України.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ІНФРАСТРУКТУРА, ТРАНСПОРТ, ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА, ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ, РОЗВИТОК.

## ABSTRACT

Bondar N.M., Sukmanyuk V.M., Yurchenko A.S. Theoretical background of the justification of public-private partnership as an instrument for implementation of the state policy on the development of transport infrastructure. *Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection.* – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The object of the research is the theoretical basis for the substantiation of partner interactions between the state and private business. The purpose of the work is to study theoretical approaches to substantiating partner interactions between the state and private business, and the principle approaches regarding the distribution of responsibilities and risks between partners. The research method is monographic. The article is devoted to the study of economic theories, which can most adequately reflect the content and nature of partner interactions between the state and private business in solving socially significant task. It is revealed that the complexity of the PPP as an economic category leads to the objective impossibility of the existence of a unified theory or concept for describing the construction and functioning of a model of partner interactions between the state and business. The development of the concept of management of the development of transport infrastructure with the benefits of PPP has a broad scientific theoretical and methodological basis – these are theories of fundamental and applied nature. It is made up of theories as fundamental (the theory of neo-institutional economy and new institutional policies, the theory of management of socio-economic systems, the concept of public administration) and applied (project, investment, financial management, economic analysis) character. The results of the article can be implemented during the development and substantiation of the forms of application of partner interactions of the state and private business as an instrument of realization of the state policy of development of transport infrastructure of Ukraine.

**KEYWORDS:** INFRASTRUCTURE, TRANSPORT, STATE POLICY, ECONOMIC THEORY, DEVELOPMENT.

## РЕФЕРАТ

Бондарь Н.Н. Теоретические предпосылки обоснования государственно-частного партнерства как инструмента реализации государственной политики развития транспортной инфраструктуры / Н.Н.Бондар, В.М.Сукманюк, А.С.Юрченко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

Объект исследования – теоретический базис обоснования партнерских взаимодействий государства и частного бизнеса. Цель работы – исследование экономических теорий, которые могут служить для теоретического обоснования форм партнерских взаимодействий государства и частного бизнеса, а также принципиальных подходов к распределению ответственности и рисков между партнерами. Метод исследования – монографический. Статья посвящена исследованию экономических теорий, которые могут наиболее адекватно отразить содержание и природу партнерских взаимодействий государства и частного бизнеса при решении общественно значимых задач. Выявлено, что сложность ГЧП как экономической категории поясняет объективную невозможность существования единой теории или концепции для описания построения и функционирования модели партнерских взаимодействий государства и бизнеса. Разработка концепции управления развитием транспортной инфраструктуры с использованием преимуществ ГЧП имеет широкую научную теоретико-методологическую базу – это теории фундаментального и прикладного характера. К теориям фундаментального характера следует отнести теории неинституциональной экономики и новой институциональной политики, теории управления социально-экономическими системами, концепции государственного управления. К теориям прикладного характера можно отнести положения проектного, инвестиционного, финансового менеджмента, экономического анализа) характера. Результаты статьи могут быть внедрены при разработке и обоснование форм применения партнерских взаимодействий государства и частного бизнеса как инструмента реализации государственной политики развития транспортной инфраструктуры Украины.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** ИНФРАСТРУКТУРА, ТРАНСПОРТ, ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ТЕОРИЯ, РАЗВИТИЕ.

**АВТОРИ:**

Бондар Наталія Миколаївна, доктор економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, декан факультету економіки та права, e-mail: rutan2000@gmail.com, тел. +380667192340, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 207, orcid.org/0000-0002-8254-2449.

Сукманюк Вікторія Михайлівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри менеджменту, e-mail: ruslan050371@ukr.net, тел. +380669783065, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 243, orcid.org/0000-0003-4202-8960.

Юрченко Анна Станіславівна, Національний транспортний університет, аспірант кафедри економіки, e-mail: yas2019@ukr.net, тел. +380954262691, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0003-2051-1986.

**AUTHORS:**

Bondar Natalia N., Doctor of Economics Science, Associate Professor, National Transport University, Dean of the Faculty of Economics and Law, e-mail: rutan2000@gmail.com, tel. +380667192340, Ukraine, 01010, Kyiv, ul. Omelyanovich-Pavlenko, 1, of. 207, orcid.org/0000-0002-8254-2449.

Sukmanyuk Viktoriya M., National Transport University, assistant of the Department of Management, e-mail: ruslan050371@ukr.net, tel. +380669783065, Ukraine, 01010, Kyiv, ul. Omelyanovich-Pavlenko, 1, of. 243, orcid.org/0000-0003-4202-8960.

Yurchenko Anna S., National Transport University, post-graduate student of the Department of Economics, e-mail: yas2019@ukr.net, tel. +380954262691, Ukraine, 01010, Kyiv, ul. Omelyanovich-Pavlenko, 1, of. 313, orcid.org/0000-0003-2051-1986.

**АВТОРЫ:**

Бондарь Наталия Николаевна, доктор экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, декан факультета экономики и права, e-mail: rutan2000@gmail.com, тел. +380667192340, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 207, orcid.org/0000-0002-8254-2449.

Сукманюк Виктория Михайловна, Национальный транспортный университет, асистент кафедры менеджмента, e-mail: ruslan050371@ukr.net, тел. +380669783065, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 243, orcid.org/0000-0003-4202-8960.

Юрченко Анна Станиславовна, Национальный транспортный университет, аспірант кафедры економіки, e-mail: yas2019@ukr.net, тел. +380954262691, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0003-2051-1986.

**РЕЦЕНЗЕНТИ:**

Тищенко О.П., доктор економічних наук, професор, професор кафедри економіки, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, Київ, Україна

Славінська О.С., доктор технічних наук, професор, декан факультету транспортного будівництва, Національний транспортний університет, Київ, Україна

**REVIEWER:**

Tishchenko O.P., Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Economics, Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman, Kyiv, Ukraine

Slavinska O.S., Doctor of Technical Sciences, Professor, Dean of the Faculty of Transport Construction, National Transport University, Kyiv, Ukraine