

## ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ УЗГОДЖЕННЯ ІНТЕРЕСІВ УЧАСНИКІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

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

*Барвінська-Мавайович А.*, доктор габілітований, Жешувський університет, м. Жешув, Польща, abarmal@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0228-1761

*Сагайдак Є.С.*, Національний транспортний університет, Київ, Україна, sahidak@ffu.org.ua, orcid.org/0000-0001-7698-928X

## THEORETICAL PRINCIPLES OF COORDINATION OF INTERESTS OF PARTICIPANTS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

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

*Barvinska-Mavajovich A.*, Doctor Habilitovanyj, University of Rzeszów, Rzeszów, Poland, abarmal@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0228-1761

*Sagaidak Ie. S.*, National Transport University, Kyiv, Ukraine, sahidak@ffu.org.ua, orcid.org/0000-0001-7698-928X

*Постановка проблеми.* Одним із сучасних інструментів реалізації великих інфраструктурних проєктів, який набуває популярності й в Україні, є державно-приватне партнерство (ДПП). До його складу входять як державні, так й приватні учасники. При цьому, незважаючи на об'єднання партнерами зусиль для спільної реалізації проєктів, інтереси учасників відрізняються. Невиправданий перерозподіл ризиків в бік приватного партнера призводить до припинення проєкту, насамперед через те, що останній не здатний ними управляти. З іншого боку, коли держава бере на себе ризики, якими може керувати приватний партнер, спостерігається зниження ефективності та відповідальності останнього, погіршується якість послуг, що надаються суспільству.

Реалізація проєкту ДПП передбачає узгодження інтересів як на рівні вертикальних відносин (держава – приватний інвестор), так й горизонтальних відносин, де співпрацюють безпосередні виконавці проєкту. Крім того виникає потреба врахування інтересів суспільства, зокрема мешканців територій, де відбувається реалізація інфраструктурного проєкту. Як свідчить світова практика, однією з причин невдач проєктів ДПП є саме невдачі, пов'язані із невдалою організацією співпраці партнерів.

Для забезпечення успішної реалізації проєкту ДПП необхідним є врахування економічних інтересів його учасників з рівнями їх відповідальності та прийнятих ризиків.

*Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язанням даної проблеми і на які спирається автор, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття.* Питання успішної реалізації проєктів державно-приватного партнерства є предметом дослідження багатьох вітчизняних та зарубіжних науковців. Зокрема, питання співпраці та координації зусиль досліджуються у працях Gulati R., Wohlgezogen F., Zhelyazkov P. [2]; концепції та фактори, що визначають успіх та невдачу партнерств у працях Kumar J., Mahapatra S. [3]; розподіл влади та відповідальності у працях Muthusamy S., White M. [6], витрати на координацію зусиль, структура ієрархічного контролю – Gulati R., Singh H. [1], імовірності порушень нормальної взаємодії учасників партнерства та ризики несприятливих наслідків – Nooteboom V. та Berger H. [7], визначення соціальної ефективності проєктів ДПП – Бондар Н.М.[10].

Аналіз останніх публікацій свідчить про необхідність більш глибокого опрацювання питання узгодження економічних інтересів, що у подальшому дозволить розробити відповідний організаційно-економічний механізм, реалізація якого забезпечить підвищення стійкості та ефективності реалізації проєктів ДПП.

*Формулювання цілей статті (постановка завдання).* Цілями запропонованої статті є систематизація та узагальнення теоретичних концепцій узгодження інтересів учасників проєктів ДПП.

*Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.* Слід зазначити, що державно-приватне партнерство можна розглядати, як новий інститут в межах концепції інститутів та інституціональної динаміки, відповідно до нової

економічної теорії, представником якої є Д. Норт. Він визначає інституційне середовище як «сукупність базових політичних, соціальних та юридичних правил, що утворює базис для виробництва, обміну та розподілу» [16, С. 6]. Саме інституційні зміни, що відбулись наприкінці ХХ століття, є джерелом виникнення державно-приватного партнерства як інституту, як нової форми організаційної та інституційної взаємодії економічних агентів.

В той же час, як зазначено у праці [12, С.59-60], «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».

Це означає, що також інтереси учасників проекту ДПП можна розглядати з різних точок зору, враховувати рівні їх формування та впливу.

Так з точки зору, що державно-приватне партнерство є невід'ємною частиною економічної системи і являє собою сукупність економічних відносин, ресурсів, результатів, ефективності, його можна розглядати як певний суб'єкт господарювання, який володіє або користується та розпоряджається відповідним ресурсами. Економічні відносини щодо їх формування та використання передбачають зацікавленість цього суб'єкта господарювання в найбільш ефективному використанні ресурсів, отриманні найкращих результатів господарювання та забезпечення високої ефективності.

Інтереси ДПП як соціально-економічної системи, що регулюється інституційним середовищем та спрямована на надання суспільству необхідних послуг та продукції представлені такими учасниками, як: 1) держава, що ініціює створення інституційних умов; 2) бізнес, що реалізує свої інтереси шляхом задоволення інтересів суспільства; 3) суспільство, що зацікавлене отримати послуги вищої якості за прийнятної рівня цін.

Інтересами учасників ДПП як суб'єкта господарських відносин, що характеризується виробничо-господарськими, ресурсними, фінансово-кредитними та соціальними зв'язками, є забезпечення ефективного використання ресурсів, доступ до кредитних ресурсів та стабільність фінансового забезпечення діяльності, формування привабливого суспільного іміджу партнерства через реалізацію соціально партнерства з суспільством.

Інтереси учасників ДПП з точки зору проекту, який передбачає наявність цілі, ресурсного забезпечення та обмеження в часі, полягають у формуванні проектної команди, обґрунтованого розподілу робіт та ресурсів у часі. Це створить передумови вчасної реалізації проекту з метою задоволення інтересів суспільства.

Інтереси учасників ДПП з точки зору організаційної структури, що забезпечує реалізацію проекту та досягнення поставленого суспільно важливого завдання полягають в обґрунтованому розподілі між ними повноважень та відповідальності, формуванні оптимальної структури управління, налагодженні ефективних внутрішніх та зовнішніх зв'язків.

Інтереси учасників ДПП з точки зору загальної характеристики способу дій, пов'язаних із спільним вирішенням завдань державою і приватним бізнесом, забезпечуються створенням державою передумов для входження приватного бізнесу до суспільно значущих проектів.

Інтереси учасників ДПП з огляду на спосіб фінансування суспільно значущого проекту полягають у формуванні необхідного обсягу інвестицій, обґрунтуванні джерел фінансування;

Інтереси учасників ДПП з точки зору інструменту реалізації державного управління у стратегічних галузях полягають у підвищенні ефективності державної власності шляхом допуску приватного бізнесу у закриті (монополні) колись сфери діяльності держави, з метою використання підприємницького потенціалу.

Інвестиції в інфраструктуру вважаються основним інструментом для підтримки стійкого економічного зростання. Через бюджетні проблеми уряди багатьох країн шукають допомоги в приватному секторі через різні форми державно – приватного партнерства. Поряд з цим і приватний

інвестор може потребувати участі держави в проектах для оптимізації ризиків та підвищення ефективності [4,9].

До ключових факторів успішного співробітництва в межах ДПП, зокрема, відносять належне планування з обґрунтованими техніко-економічними розрахунками, надійну нормативну базу, зацікавленість сторін для отримання результату.

Отже, державно-приватне партнерство можна розглядати як інструмент гармонізації інтересів учасників. Основа успішної реалізації проекту ДПП закладена саме в узгодженні, гармонізації економічних інтересів учасників. Процес оптимального узгодження економічних інтересів в певній мірі має вирішити основне протиріччя економічної системи, що полягає в суперечливості значних потреб, та ресурсів, що обмежені [13].

Інтереси сторін ДПП, як і сторін інших господарських відносин, пов'язані з досягненням поставлених ними орієнтирів та цілей. Проте інтереси учасників в межах державно-приватного партнерства відрізняються від інтересів в межах господарської діяльності суб'єктів господарювання, пов'язаної з отриманням прибутку. Це зумовлено тим, що державний партнер, як сторона договору, повинен забезпечити реалізацію соціального інтересу та потреби задоволення інтересів держави/громади – власника майна та публічний фіскальний інтерес.

В той же час є імовірність опортуністської поведінки учасників державно-приватного партнерства – державної або регіональної влади, приватних учасників, що розглядається як ризик суб'єктивного інтересу.

На теперішній час, відповідно до нормативної бази, ризик визначається як можливість настання події, дії, бездіяльності, що може вплинути на державно-приватне партнерство на будь-якому етапі та привести до додаткових витрат. Ризики відносяться або розподіляються між сферами відповідальності партнерів за принципом можливості здійснення більш ефективного контролю, управління та (або) запобігання його виникнення.

Це означає, що імовірність настання та можливі наслідки ризиків, а також сфера відповідальності входять до кола інтересу учасників державно-приватного партнерства та мають бути оцінені до укладання контракту про реалізацію проекту. Таку оцінку слід проводити одночасно з визначенням таких економічних показників, як чиста приведена вартість, внутрішня норма рентабельності, індекс прибутковості. Ці показники зараз широко використовуються під час проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства.

На важливість обґрунтованого розподілу ризиків постійно звертають увагу як вітчизняні, так й іноземні науковці в своїй роботі [4,12, 14,]. Відповідний розподіл ризиків був окреслений, як один з трьох найважливіших критичних факторів успіху для будівельних проектів ДПП у Великобританії [5].

Тобто можливо зробити висновок про необхідність проведення досліджень в напрямку оцінки та методів узгодження не лише вартісних показників ефективності проекту, а й ризиків та відповідальності, їх оцінки, розподілення між учасниками ДПП в можливих, прийнятних та взаємовигідних обсягах.

Узгодження стратегічних інтересів учасників ДПП з приводу проекту, в свою чергу, відбувається між етапами узгодження інтересів державної і регіональної влади, формування конкретних програм та закріплення досягнутих домовленостей у договорах [17].

Для узгодження інтересів учасників, до яких окрім показників з прибутковості, слід віднести ризики й відповідальність, слід розглядати можливості теорії ігор, що досліджує моделі прийняття рішень та використовується для узгодження таких інтересів.

Саме кооперативні, або коаліційні, ігри слід застосувати для гармонізації інтересів, оскільки «у разі кооперативної гри з двома гравцями передбачається, що гравці не можуть впливати одне на одного до тих пір, поки вони не дійдуть до певної угоди». Ідея кооперативних ігор дозволяє не розглядати переговорний процес, а аналізувати можливі його результати [15].

На відміну від некооперативних, кооперативні ігри передбачають згоду учасників комунікувати між собою та об'єднувати свої зусилля. «У разі кооперативної гри з двома гравцями передбачається, що гравці не можуть впливати одне на одного до тих пір, поки вони не дійдуть до певної угоди» (обрана по результатах кооперативних ігор оптимальна стратегія може мати характер компромісного оптимуму) [15, С.4].

Слід відмітити, що внаслідок впливу нової інституційної політики, відбувається зміна традиційних поглядів неокласики, де принцип оптимізації замінюється принципом задовільності. Отже, показники економічної ефективності в державно-приватному партнерстві слід розглядати не з позиції їх максимізації, а з позиції гармонізації інтересів сторін, що є компромісним оптимумом та задовольняє сторони.

*Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. При укладанні угод державно-приватного партнерства мають бути узгоджені інтереси сторін, що вступають у відносини, як по вертикалі, так й по горизонталі, оскільки лише такий варіант може забезпечити ефективну реалізацію проекту. До кола інтересів, окрім економічних показників ефективності, також слід віднести розподіл ризиків та сфери відповідальності, як суб'єктивні ознаки інтересу. Проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства слід доповнити питанням порядку узгодженості інтересів учасників ДПП, яке має стати окремим предметом дослідження на етапах, що передують укладанню договорів ДПП, або не етапах оцінки стану їх реалізації вже в процесі впровадження.*

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Gulati, Ranjay, Singh, Harbir. (1998). The Architecture of Cooperation: Managing Coordination Costs and Appropriation Concerns in Strategic Alliances. *Administrative Science Quarterly*. 43. 10.2307/2393616.
2. Gulati, Ranjay, Wohlgezogen, Franz, Zhelyazkov, Pavel. (2012). The Two Facets of Collaboration: Cooperation and Coordination in Strategic Alliances. *The Academy of Management Annals*. 6. 1-53. 10.1080/19416520.2012.691646.
3. Kumar, Jitender, Mahapatra, Satyanarayan. (2020). Strategic Alliances- Concepts and Factors Responsible for Success and Failure. 1. 27-40.
4. Leccis, F. (2015) Public Private Partnerships for Transportation Infrastructure Delivery. *Open Journal of Social Sciences*, 3, 21-27. doi: 10.4236/jss.2015.35004.
5. Li Bing, A. Akintoye, P.J. Edwards, C. Hardcastle The allocation of risk in PPP/PFI construction projects in the UK <https://www.infona.pl/resource/bwmeta1.element.elsevier-6b554993-7765-3e55-875f-ed56a5d460f>
6. Muthusamy, Senthil, White, Margaret. (2006). Does Power Sharing Matter? The Role of Power and Influence in Alliance Performance. *Journal of Business Research*. 59. 811-819. 10.1016/j.jbusres.2006.01.018.
7. Nooteboom, B., Berger, Hans & Noorderhaven, Niels. (1997). Effect of Trust and Governance on Relational Risk. *Economic Systems Research – ECON SYST RES*. 40. 308-338. 10.2307/256885.
8. Pakulin, S.,; Tsyppin, Y.; Pakulina, A. (2017). The Development of Public-private Partnerships in the Region in Terms of Global Economic Slowdown. *Path of Science, [S.l.]*, v. 3, n. 1, p. 4.9-4.23, URL: <<https://pathofscience.org/index.php/ps/article/view/279>> . doi:<http://dx.doi.org/10.22178/pos.18-5>.
9. Бобровська О. Ю. Публічно-приватне партнерство як генератор економічного розвитку регіонів України. *Економіка та держава*. 2021. № 8. С. 17–22. DOI: 10.32702/2306-6806.2021.8.17
10. Бондар Н.М. Оцінювання соціальної ефективності проектів державно-приватного партнерства. *Управління проектами, системний аналіз і логістика: Науковий журнал*. Вип. 10. – К.: НТУ, 2012. – С. 374-379
11. Бондар Н.М. Про критерії ефективності механізму державно-приватного партнерства// *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. – 2014. – Вип. 13(2). – С. 22-38. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal\\_2014\\_13%282%29\\_5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2014_13%282%29_5)
12. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія / Бондар Н.М. – К.: НТУ, 2014. – 336 с
13. Діденко О. Теоретичне дослідження науково-методичних підходів до дослідження сутності поняття «Економічний інтерес». *Науковий вісник – 2013 – випуск 12 «Демократичне врядування»* [http://vivacademy.com/vidavnistvo\\_1/visnik12/fail/Didenko.pdf](http://vivacademy.com/vidavnistvo_1/visnik12/fail/Didenko.pdf)
14. Козак, Л., Ніжнік, А. (2021). Аналіз ризиків у проектах державно – приватного партнерства. *Економіка та суспільство*, (27). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-27-35>
15. Нейман Дж., Моргенштерн, О. Теория игр и экономическое поведение / Дж. фон Нейман, – М.: Наука, 1970. – 983 с.
16. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики. М, 1997. – 286 с
17. Узунов В.В. Державно-приватне партнерство в узгодженні інтересів суб'єктів інноваційної політики. *Інвестиції: практика і досвід* №21/2013.

#### REFERENCES

1. Gulati, Ranjay, Singh, Harbir. (1998). The Architecture of Cooperation: Managing Coordination Costs and Appropriation Concerns in Strategic Alliances. *Administrative Science Quarterly*. 43. 10.2307/2393616.

2. Gulati, Ranjay, Wohlgezogen, Franz, Zhelyazkov, Pavel. (2012). The Two Facets of Collaboration: Cooperation and Coordination in Strategic Alliances. *The Academy of Management Annals*. 6. 1-53. 10.1080/19416520.2012.691646.
3. Kumar, Jitender, Mahapatra, Satyanarayan. (2020). Strategic Alliances- Concepts and Factors Responsible for Success and Failure. 1. 27-40.
4. Leccis, F. (2015) Public Private Partnerships for Transportation Infrastructure Delivery. *Open Journal of Social Sciences*, 3, 21-27. doi: 10.4236/jss.2015.35004.
5. Li Bing, A. Akintoye, P.J. Edwards, C. Hardcastle The allocation of risk in PPP/PFI construction projects in the UK <https://www.infona.pl/resource/bwmeta1.element.elsevier-6b554993-7765-3e55-875f-ed56a5d460f>
6. Muthusamy, Senthil, White, Margaret. (2006). Does Power Sharing Matter? The Role of Power and Influence in Alliance Performance. *Journal of Business Research*. 59. 811-819. 10.1016/j.jbusres.2006.01.018.
7. Nooteboom, B., Berger, Hans & Noorderhaven, Niels. (1997). Effect of Trust and Governance on Relational Risk. *Economic Systems Research – ECON SYST RES*. 40. 308-338. 10.2307/256885.
8. Pakulin, S.; Tsyarkin, Y.; Pakulina, A. (2017). The Development of Public-private Partnerships in the Region in Terms of Global Economic Slowdown. *Path of Science*, [S.l.], v. 3, n. 1, p. 4.9-4.23, URL: <<https://pathofscience.org/index.php/ps/article/view/279>> . doi:<http://dx.doi.org/10.22178/pos.18-5>.
9. Bobrovska, O. (2021). Publichno-pryvatne partnerstvo jak generator ekonomichnoho rozvytku regioniv Ukrainy [Public-private partnership as a generator of economic development of the regions of Ukraine]. *Ekonomika ta derzhava*, (8), p.17-22. DOI: 10.32702/2306-6806.2021.8.17 (ukr)
10. Bondar N.M. (2012). Ocinjuvannja social'noi' efektyvnosti proektiv derzhavno-pryvatnogo partnerstva [Assessing the social effectiveness of public-private partnership projects]. *Upravlinnja proektamy, systemnyj analiz i logistyka: Naukovyj zhurnal*. №10. K.: NTU, 2012. – S. 374-379 (ukr)
11. Bondar N.M., (2014). Pro kryterii' efektyvnosti mehanizmu derzhavno-pryvatnogo partnerstva [On the criteria for the effectiveness of the mechanism of public-private partnership]. *Upravlinnja proektamy, systemnyj analiz i logistyka*. № 13(2). S. 22-38. – URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal\\_2014\\_13%282%29\\_\\_5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2014_13%282%29__5) (ukr)
12. Bondar N. M., (2014). Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavno-pryvatnogo partnerstva [Development of Ukraine's transport infrastructure on the basis of public-private partnership]: monohrafiia. K.: NTU, 2014. – 336 s. (ukr)
13. Didenko O. (2013). Teoretychne doslidzhennja naukovo -metodychnyh pidhodiv do doslidzhennja sutnosti ponjattja «Ekonomichnyj interes» [Theoretical study of scientific and methodological approaches to the study of the essence of the concept of "Economic Interest"]. *Naukovyj visnyk, «Demokratychna vraduvannja»*, №12. URL:[http://lvivacademy.com/vidavnistvo\\_1/visnik12/fail/Didenko.pdf](http://lvivacademy.com/vidavnistvo_1/visnik12/fail/Didenko.pdf) (ukr)
14. Kozak, L., Nizhnik, A. (2021). Analiz ryzykiv u proektah derzhavno – pryvatnogo partnerstva [Risk analysis in public – private partnership projects. *Economy and Society*], *Ekonomika ta suspil'stvo*, (27). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-27-35> (ukr)
15. Neuman J., Morgenstern O. (1970). *Game Theory and Economic Behavior*. M.. Nauka, 1970. – 983 p. (Rus)
16. North D. (1997). *Institutions, institutional changes and the functioning of the economy*. M, 1997. – 286 p. (Rus)
17. Uzunov V.V. (2013). Derzhavno-pryvatne partnerstvo v uzgodzhenni interesiv sub'ektiv innovacijnoi' polityky [Public-private partnership in reconciling the interests of innovation policy actors ]. *Investyicii: praktyka i dosvid*, №21, S.119-122. URL: [http://www.investplan.com.ua/pdf/21\\_2013/27.pdf](http://www.investplan.com.ua/pdf/21_2013/27.pdf) (ukr).

## РЕФЕРАТ

Бондар Н.М. Теоретичні засади узгодження інтересів учасників державно-приватного партнерства / Бондар Н.М., Барвінська-Мавайович А., Сагайдак Є.С. // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К. : НТУ, 2022. – Вип. 2 (52).

Об'єкт дослідження – існуючі теоретичні підходи до розуміння сутності поняття економічний інтерес та узгодження інтересів учасників проєктів державно-приватного партнерства. Цілями статті є систематизація та узагальнення розуміння інтересів учасників проєктів державно-приватного партнерства. Метод дослідження – монографічний.

Сьогодні державно-приватне партнерство розглядається як інструмент реалізації суспільно значущих проєктів, які стимулюють соціально-економічний розвиток регіону, забезпечують

зростання зайнятості населення. В той же час суспільство отримує необхідні послуги набагато швидше, ніж якби ці проекти реалізовувалися виключно зусиллями органів влади. Учасники державно-приватного партнерства об'єднують свої зусилля та компетентності, розподіляють відповідальність та ризики, доходи. Незважаючи на об'єднання партнерами зусиль для спільної реалізації проектів, інтереси учасників відрізняються. Реалізація проекту ДПП передбачає узгодження інтересів як на рівні вертикальних відносин (держава – приватний інвестор), так й горизонтальних відносин, де співпрацюють безпосередні виконавці проекту. Крім того виникає потреба врахування інтересів суспільства, зокрема мешканців територій, де відбувається реалізація інфраструктурного проекту. Як свідчить світова практика, однією з причин невдач проектів ДПП є саме невдачі, пов'язані із невдалою організацією співпраці партнерів. Для забезпечення успішної реалізації проекту ДПП необхідним є врахування економічних інтересів його учасників з рівнями їх відповідальності та прийнятих ризиків.

Встановлено, що для забезпечення успішної реалізації проектів державно-приватного партнерства слід враховувати та узгоджувати інтереси учасників, розглядаючи таке партнерство як: 1) невід'ємну частину економічної системи, що являє собою сукупність економічних відносин, ресурсів, результатів, ефективності тощо; 2) соціально-економічну систему, 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) організаційну структуру, що забезпечує реалізацію проекту та досягнення поставленого суспільно важливого завдання; 6) загальну характеристику 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».

Це означає, що інтереси учасників проекту ДПП слід розглядати з різних точок зору, враховувати рівні їх формування та впливу. Подальші дослідження доцільно проводити з огляду рівнів формування та впливу інтересів учасників проектів державно-приватного партнерства.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО, ЕКОНОМІЧНИЙ ІНТЕРЕС, УЧАСНИКИ ПАРТНЕРСТВА, ОПОРТУНІСТИЧНА ПОВЕДІНКА, РИЗИК, ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ.

#### **ABSTRACT**

Bondar N.M., Barvinska-Mavayovych A., Sagaidak E.S. Theoretical principles of coordination of interests of participants of public-private partnership. Visnyk of the National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – K.: NTU, 2022. – Issue 2 (52).

The object of research is the existing theoretical approaches to understanding the essence of the concept of economic interest and coordination of interests of participants in public-private partnership projects. The objectives of the article are to systematize and generalize the understanding of the interests of participants in public-private partnership projects. The research method is monographic.

Today, public-private partnership is seen as a tool for socially significant projects that stimulate socio-economic development of the region, ensure employment growth. At the same time, society receives the necessary services much faster than if these projects were implemented solely through the efforts of the authorities. Participants in public-private partnerships combine their efforts and competencies, share responsibilities and risks, revenues. Despite the joint efforts of the partners to jointly implement projects, the interests of the participants differ. The implementation of the PPP project involves the coordination of interests both at the level of vertical relations (the state is a private investor) and horizontal relations, where the direct executors of the project cooperate. In addition, there is a need to take into account the interests of society, in particular the inhabitants of the territories where the infrastructure project is implemented. According to world practice, one of the reasons for the failures of PPP projects is the failures associated with the poor organization of cooperation between partners. To ensure the successful implementation of the PPP project, it is necessary to take into account the economic interests of its participants with the levels of their responsibility and risks.

It is established that to ensure the successful implementation of public-private partnership projects should take into account and reconcile the interests of participants, considering such a partnership as: 1) an integral part of the economic system, which is a set of economic relations, resources, results, efficiency, etc.; 2) socio-economic system, which is regulated by the institutional environment and aimed at providing society with the necessary services and products; 3) the subject of economic relations, which is characterized by production and economic, resource, financial and credit and social ties; 4) a project that provides for the presence of purpose, resources and time constraints; 5) organizational structure that ensures the

implementation of the project and the achievement of socially important tasks; 6) general characteristics of the method of actions related to the joint solution of tasks by the state and private business; 7) method of financing a socially significant project; 8) a tool for implementing public administration in strategic areas.

This means that the interests of PPP project participants should be considered from different points of view, taking into account the levels of their formation and impact. Further research should be conducted taking into account the levels of formation and influence of the interests of participants in public-private partnership projects.

**KEY WORDS:** PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP, ECONOMIC INTEREST, PARTNERSHIP PARTICIPANTS, OPPORTUNITY BEHAVIOR, RISK, RESPONSIBILITY.

**АВТОРИ:**

Бондар Наталія Миколаївна, доктор економічних наук, професор, 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

Барвінська-Мавайович Анна, доктор габілітований, професор, Жешувський університет, завідувач кафедри міжнародної економіки та зовнішньоекономічних зв'язків, e-mail: abarmal@gmail.com, tel. +488721604, Польща, 35-064, м. Жешув, вул. Чвіклінської, 2, orcid.org/0000-0002-0228-1761.

Сагайдак Євгенія Степанівна, Національний транспортний університет, аспірант кафедри економіки, e-mail: sahidak@ffu.org.ua, tel. +380679119796, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 243, orcid.org/0000-0001-7698-928X.

**AUTHOR:**

Bondar Natalia N., Doctor of Economics Science, 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.

Barwinska-Mavajovich Anna, PhD DSc, professor, Head of the Department of Economics and International Economic Relations, Institute of Economics and Finance, University of Rzeszów, e-mail: abarmal@gmail.com, tel. +488721604, Poland, 35-064, Rzeszów, ul. Ćwiklińskiej, 2, orcid.org/0000-0002-0228-1761.

Sagaidak Ievgeniia S., National Transport University, post-graduate student of the Department of Economics, e-mail: sahidak@ffu.org.ua, tel. +380679119796, Ukraine, 01010, Kyiv, ul. Omelyanovich-Pavlenko, 1, of. 342, orcid.org/0000-0001-7698-928X.

**РЕЦЕНЗЕНТИ:**

Бакалінський О.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри менеджменту, Київ, Україна

Ложачевська Н.М., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри менеджменту факультету економіки та права, Київ, Україна

**REVIEWERS:**

Bakalinsky O.V., Doctor of Economics Science, Professor, National Transport University, Professor of the Department of Management, Kyiv, Ukraine

Lozhachevska O., Doctor of Economics, professor, National Transport University, Head of the Department of Management Kyiv, Ukraine