

С. В. МАРИНІНА, канд. екон. наук

## ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ТА ЙОГО ВПЛИВ НА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: ДОСВІД АВСТРАЛІЇ ТА КАНАДИ

**Резюме.** Державно-приватне партнерство є прогресивним політичним рішенням урядів країн щодо залучення приватного сектору до розвитку громадської інфраструктури через надання таких послуг, як проєктування, фінансування, будівництво, експлуатація, реконструкція, обслуговування тощо.

Стаття присвячена визначенню засад організації державно-приватного партнерства і його впливу на покращення транспортної інфраструктури.

Досліджено ключові принципи формування державно-приватного партнерства з урахуванням історичних особливостей його розвитку і сучасних цілей реалізації. Окреслено ключові особливості розвитку державно-приватного партнерства, а також його позитивні та негативні аспекти. Визначено завдання державного та приватного секторів економіки в межах такої співпраці.

У статті наведено досвід провідних країн світу (Австралії, Канади) щодо використання державно-приватного партнерства для розвитку громадської інфраструктури. Проаналізовано особливості реалізації австралійських і канадських проєктів транспортної інфраструктури за допомогою державно-приватного партнерства. У результаті було сформовано перелік із 20 (10 австралійських і 10 канадських) провідних транспортних проєктів, реалізація яких відбувалася в межах державно-приватного партнерства, із зазначенням їх ключових аспектів і вигод від впровадження.

За результатами дослідження надано пропозиції щодо оптимізації подальшого розвитку державно-приватного партнерства. Ці пропозиції є актуальними для країн, де державно-приватне партнерство перебуває на початковій стадії розвитку. Також сформовано низку рекомендацій для розвитку національного державно-приватного партнерства з урахуванням особливостей його інфраструктурного застосування в розвинених країнах світу з метою післявоєнного відновлення національної транспортної сфери.

**Ключові слова:** державно-приватне партнерство, соціально-економічний розвиток, державний сектор, приватний сектор, транспортна інфраструктура.

### ВСТУП

Державно-приватне партнерство реалізується державним і приватним секторами у рамках підписаних угод, згідно з якими уряд зазвичай платить приватному сектору за вдосконалення громадської інфраструктури та пов'язаних із нею послуг. Також у рамках державно-приватного партнерства фінансування проєкту може здійснювати і приватний сектор, повертаючи інвестовані кошти вже під час експлуатації об'єкта, що здійснюється протягом визначеного в угоді терміну. Приватний сектор майже завжди втілює всі стадії життєвого циклу проєкту: проєктування, будівництво, експлуатація, відновлення тощо. Уряди розвинених країн активно використовують державно-приватне партнерство для розвитку транспортної інфраструктури, маючи на меті не лише зменшити державні витрати та період реалізації проєктів, а насамперед покращити добробут населення власної країни найоптимальнішим способом. Розвиток державно-приватного партнерства

в Україні є як ніколи актуальним через посилення можливостей масштабування будівельного потенціалу з метою відновлення інфраструктурних об'єктів, знівечених у результаті бойових дій, а також для інноватизації інфраструктури загалом, з урахуванням сучасних новацій.

### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

З метою отримання особистих переваг і досягнення спільних цілей, державний та приватний сектори співпрацюють в межах державно-приватного партнерства (ДПП).

Для покращення та розширення активів і послуг громадської інфраструктури, мінімізації ризику та вартості інфраструктурних проєктів необхідно застосовувати державно-приватне партнерство, яке слугуватиме основою для оптимізації використання ресурсів державного та приватного секторів шляхом поєднання людських і фінансових ресурсів, створення нових продуктів і послуг, забезпечення вищого рівня продуктивності.

## АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженню процесу формування державно-приватного партнерства з урахуванням нових обставин щодо розвитку світової економіки присвячено достатньо праць науковців.

Так, зарубіжні дослідники А. Баніасаді [1], Т. Батджаргал [2], А. С. Гюк [3], М. Д. ЛаФайве [4], Е. Хойнацка [5] у своїх працях детально описували історію виникнення, передумови, що сприяли сучасній активізації та реалії розвитку ДПП, моделі та форми і його вплив на соціально-економічний розвиток.

Разом із тим, чимало аспектів цієї проблеми недостатньо розкриті та обґрунтовані. Подальшого дослідження потребують питання щодо напрямів розвитку ДПП, актуалізації переліку моделей, які застосовуються для інфраструктурних проектів, деталізації впливу ДПП на розвиток транспортної сфери, а також особливостей застосування світового досвіду для відбудови громадської інфраструктури України в післявоєнний період.

**Метою** статті є визначення особливостей впливу ДПП на оптимізацію використання ресурсів державного і приватного секторів економіки для розвитку активів і послуг транспортної сфери.

## ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Державно-приватне партнерство — це співробітництво державного та приватного секторів з метою реалізації проектів, що спрямовані на розвиток громадської інфраструктури та покращення добробуту суспільства.

Перші витоки ДПП датуються ще за часів Римської імперії, де в межах такої співпраці дозволялося будівництво та експлуатація поштових станцій, портів і внутрішніх гаваней громадами. Проте деякі фахівці з цього питання наголошують, що розвиток ДПП розпочався раніше — у Стародавній Греції [4; 6].

Однак саме наприкінці ХХ ст., у відповідь на зростання державного боргу, у країнах із високим рівнем інфляції зріс інтерес до нових моделей ДПП [2; 4].

Уже у 1990-х рр. помітно посилилася світова тенденція використання різних механізмів ДПП.

Нині розвинені країни світу перебувають на прогресивній стадії ДПП із застосуванням складних сучасних моделей, тоді як країни, що розвиваються, знаходяться на початковій стадії розвитку ДПП та зосереджені на створенні нормативно-правових актів, присвячених цьому напрямку.

У кожній країні світу ДПП має свої особливості розвитку. Проте варто виокремити головні

з них, які притаманні майже всім країнам, де воно застосовується: розподіл ризиків і винагород між державними і приватними секторами; державні внески шляхом надання земельних ділянок під інфраструктурні проекти; забезпечення капітальних робіт; виплати державного сектору приватному на основі угод про надання послуг.

ДПП має свої позитивні аспекти: державний сектор — покращує якість інфраструктури, мінімізує фінансовий тиск, максимізує інвестиції в інфраструктурні проекти, підвищує економічну ефективність, досвід приватного сектору покращує якість обслуговування об'єкта, ДПП швидше та ефективніше ніж традиційні форми інвестування; приватний сектор — отримує прибуток, підвищує вартість власного бренду.

Разом із тим, є проблеми, з якими стикаються ДПП: обмежений доступ до фінансових ресурсів і контроль за ними; відсутність довіри між партнерами; неефективні моніторинги; нечіткі угоди щодо розподілу відповідальності та ризиків [1; 3; 5].

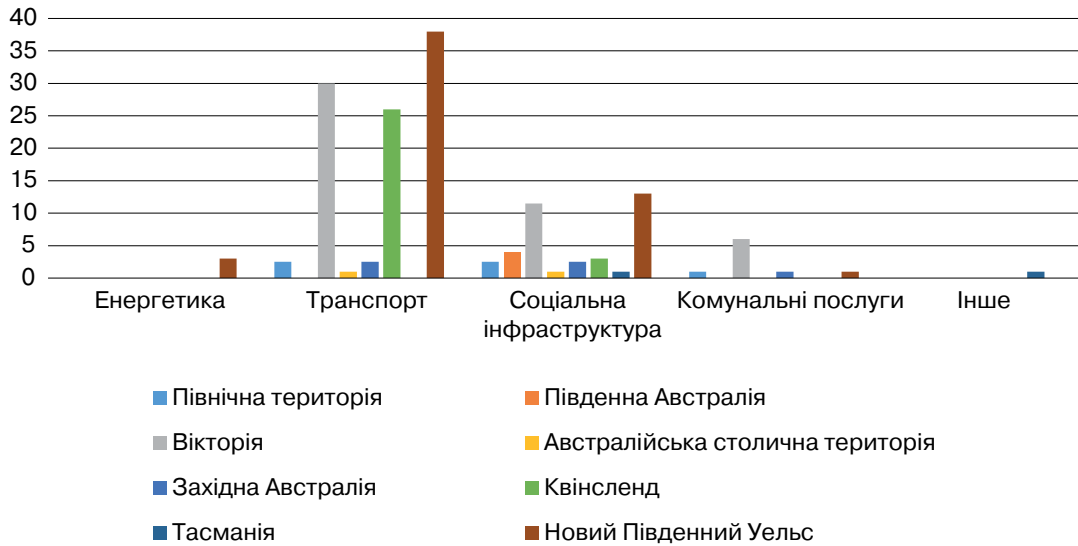
Яскравими прикладами успішного ДПП у сфері розвитку громадської інфраструктури та підвищення якості життя населення є ініціативи Австралії та Канади.

Протягом тривалого періоду часу уряд Австралії залучає приватний сектор як до вдосконалення самої інфраструктури, так і пов'язаних з нею послуг. Приватний постачальник будує інфраструктурний об'єкт, експлуатує або підтримує його протягом тривалого періоду часу. В Австралії проекти ДПП зазвичай фінансує приватний сектор [7].

Австралійська співпраця в межах ДПП вийшло на якісно новий рівень завдяки високій прозорості у відносинах між урядом і приватними компаніями, про що свідчать детальні статистичні звіти щодо такого співробітництва. На **рис. 1** відображено вартісний розподіл австралійських інфраструктурних проектів за територіями у 2024 році.

У межах дослідження було відібрано десять наймасштабніших проектів ДПП, які були спрямовані на розвиток транспортної інфраструктури Австралії (**табл. 1**).

Австралійське ДПП має як переваги, так і недоліки в контексті реалізації великих інфраструктурних проектів. До переваг можна зарахувати такі: підвищення економічної ефективності в порівнянні з традиційними закупівлями; більша прозорість проектів ДПП у порівнянні з класичними моделями завдяки доступності аналітичних даних; залучення понад 400 млрд дол. США інвестицій в інфраструктуру країни [7].



**Рис. 1.** Вартість австралійських інфраструктурних проєктів розподілених територіально, 2024 р. (млрд дол. США)

Джерело: структуровано автором за даними [8].

Таблиця 1

**Найбільші австралійські проєкти розвитку транспортної сфери, реалізація яких здійснюється за допомогою ДПП**

Характеристика проєкту	Опис проєкту
<b>Sydney Metro</b>	
Вартість проєкту: 25 млрд дол. США Територіальне розташування: штат Новий Південний Уельс	Найбільший транспортний проєкт Австралії, який охоплює чотири лінії метро, 46 станцій і 113 км нової залізниці: 1) лінія Sydney Metro Northwest (відкрилася 26 травня 2019 р.); 2) лінія Sydney Metro City and Southwest; 3) лінія Sydney Metro West (відкриття планується у 2032 р.); 4) лінія Western Sydney Airport (відкриття заплановане на 2026 р.)
<b>The Suburban Rail Loop</b>	
Вартість проєкту: 125 млрд дол. США Територіальне розташування: штат Вікторія	У рамках проєкту буде прокладено 90 км залізничної лінії, яка з'єднає всі головні залізничні лінії від лінії Frankston до лінії Werribee через аеропорт Мельбурна. Проєкт розділено на чотири частини. Будівництво розпочалося в червні 2022 р. і має бути завершено в 2025 році
<b>Melbourne Metro Tunnel</b>	
Вартість проєкту: 12,58 млрд дол. США Територіальне розташування: штат Вікторія	Тунель метро посилить пропускну спроможність мережі, щоб забезпечити перевезення понад 0,5 млн додаткових пасажирів на тиждень. Проєкт включатиме: здвоєні 9 км залізничних тунелів; п'ять нових станцій метро; сигналізацію високої ємності. Тунель метро буде відкрито у 2025 році
<b>Melbourne to Brisbane Inland Rail</b>	
Вартість проєкту: 31 млрд дол. США Територіальне розташування: національний проєкт	Проєкт вантажних перевезень, який з'єднає Мельбурн і Брісбен 1700 км залізницею. Сприятиме більш швидкому, надійному, безпечному перевезенню вантажів, оптимізації заторів, а також зменшенню викидів вуглецю

Характеристика проекту	Опис проекту
<b>West Gate Tunnel</b>	
Вартість проекту: 10,2 млрд дол. США Територіальне розташування: штат Вікторія	Уряд Вікторії співпрацює з компанією Transurban для реалізації проекту West Gate Tunnel. Тунель надасть Мельбурну друге сполучення автомагістраллю з заходом, забезпечуючи альтернативу мосту West Gate і важливий другий перетин річки Марібірнонг. Проект West Gate Tunnel передбачає будівництво подвійних тунелів, новий міст через річку і розширення автостради West Gate
<b>Cross River Rail</b>	
Вартість проекту: 7,7 млрд дол. США Територіальне розташування: штат Квінсленд	Проект передбачає: 10,2 км залізничну лінію; подвійні тунелі довжиною 5,9 км; сім нових станцій метро; 8 реконструйованих станцій; нову систему сигналізації. Завершити проект заплановано у 2025 році. Обслуговування пасажирів розпочнеться в 2026 році
<b>Western Sydney Airport</b>	
Вартість проекту: 11 млрд дол. США Територіальне розташування: штат Новий Південний Уельс	Проект передбачає будівництво аеропорту в частині західного Сіднея, у межах якого будуть здійснюватися міжнародні та внутрішні пасажирські і вантажні перевезення. Також проект включає будівництво восьми нових станцій метро, зокрема однієї в терміналі аеропорту. Будівництво аеропорту заплановано завершити в 2026 році
<b>Western Sydney Infrastructure Plan</b>	
Вартість проекту: 4,4 млрд дол. США Територіальне розташування: штат Новий Південний Уельс	Проект передбачає будівництво якісної мережі наземного транспорту для забезпечення ефективного пересування пасажирів, співробітників і вантажів аеропорту західного Сіднея. Буде ведено в експлуатацію, коли в 2026 р. відкриють міжнародний аеропорт
<b>Melbourne Airport Rail Link</b>	
Вартість проекту: 13 млрд дол. США Територіальне розташування: штат Вікторія	У рамках проекту буде здійснено будівництво залізниці, яка обслуговуватиме пасажирів аеропорту Мельбурна. Melbourne Airport Rail Link заплановано відкрити у 2029 році
<b>METRONET (WA)</b>	
Вартість проекту: 10,5 млрд дол. США Територіальне розташування: штат Західна Австралія	Проект METRONET охоплює: приблизно 72 км нової пасажирської залізниці, 23 нові станції, сигналізацію високої ємності

**Джерело:** систематизовано автором за даними [9–11].

До головних недоліків можна зарахувати такі: фінансування приватним сектором проекту зазвичай має вищу вартість, аніж у разі використання державних запозичень, що може призвести до збільшення витрат на проект та зростання довгострокових фінансових зобов'язань; угоди можуть призвести до суперечок між партнерами, що може спричинити затримку у виконанні проекту та збільшення витрат; процеси закупівель та узгоджень для проектів ДПП можуть забирати багато часу,

затримуючи початок робіт над проектом; уряд може поступитися певною часткою контролю над інфраструктурою та державними послугами приватним партнерам, що може викликати прогалини в підзвітності та захисту суспільних інтересів.

Попри зазначені виклики, ДПП залишається пріоритетним засобом для реалізації інфраструктурних проектів по всій Австралії [7].

Упродовж останніх 30 років Канада також успішно використовує моделі ДПП, розвиваючи

критичну інфраструктуру, що сприяє трансформації громад, створенню нових робочих місць, а також стимулює розвиток економіки.

У рамках дослідження відібрано 10 передових проєктів канадської транспортної інфраструктури створених за допомогою ДПП (табл. 2).

Система ДПП в Канаді надає унікальні можливості, які неможливо реалізувати в межах лише державного або приватного сектору. Окрім того, саме приватний сектор є ініціатором більшості інноваційних проєктів щодо покращення громадської інфраструктури [13].

Таблиця 2

**Головні транспортні проєкти, реалізовані за допомогою ДПП в Канаді**

Характеристика проєкту	Опис проєкту
<b>Gordie Howe International Bridge</b>	
<p>Вартість проєкту: 5,7 млрд дол. США</p> <p>Територіальне розташування: провінція Онтаріо, Канада — штат Мічиган, США (бінаціональний проєкт)</p> <p>Модель ДПП: DBFOM (Design-Build-Finance-Operate-Maintain) проєктування–будування–фінансування–експлуатація–обслуговування</p>	<p>Проєкт включав чотири основні компоненти інфраструктури: міст Gordie Howe, пропускний пункт на в'їзді в Канаду, пропускний пункт на в'їзді в США та з'єднання з міжштатною автомагістраллю № 75 у Мічигані (США). Також було створено багатофункціональну доріжку для пішоходів і велосипедистів</p>
<b>Scarborough Subway Extension</b>	
<p>Вартість проєкту: 757,1 млн дол. США</p> <p>Територіальне розташування: провінція Онтаріо</p> <p>Моделі ДПП: DBF (Design-Build-Finance) проєктування–будівництво–фінансування; PDB (Progressive-Design-Build) прогресивне–проєктування–будівництво</p>	<p>Проєкт попереднього тунелювання є першим етапом роботи в рамках продовження лінії метро № 2, протяжністю 7,8 км, що охоплює пускову шахту, приймальну шахту, п'ять головних стінок для майбутніх станцій і 14 головних стінок для рятувальних шахт. Окремий проєкт із використанням угоди PDB забезпечить виконання решти робіт, зокрема будівництва станцій, облаштування тунелю та встановлення та введення в експлуатацію систем для введення метро в експлуатацію</p>
<b>Stoney CNG Bus Storage and Transit Facility</b>	
<p>Вартість проєкту: 174 млн дол. США</p> <p>Територіальне розташування: провінція Альберта</p> <p>Модель ДПП: DBFM (Design-Build-Finance-Maintain) проєктування–будівництво–фінансування–обслуговування</p>	<p>Це найбільший у Північній Америці і один із найбільших у світі комплекс із заправки автобусів на стисненому природному газі. Об'єкт розпочав роботу в 2019 р. і поєднує такі провідні технології та екологічні конструктивні особливості, як система вентиляції зверху вниз, яка безпечно та ефективно видаляє забруднюючі повітря речовини.</p> <p>На об'єкті можливо заправити 338 автобусів за вісім годин. Нове приміщення дає змогу утримувати весь міський автобусний парк, що є важливим, з огляду на кліматичні умови</p>
<b>Chief Peguis Trail Extension</b>	
<p>Вартість проєкту: 127,9 млн дол. США</p> <p>Територіальне розташування: провінція Манітоба</p> <p>Модель ДПП: DBFM (Design-Build-Finance-Maintain) проєктування–будівництво–фінансування–обслуговування</p>	<p>Розширення маршруту Chief Peguis Trail передбачає чотирисмугову магістральну розділену проїжджу частину з естакадою, перенесення каналізації та водопостачання, новий дренаж, пішохідний міст, шумопоглинаючі стіни, багатофункціональні доріжки, три нові перехрестя</p>

Характеристика проекту	Опис проекту
<b>North Commuter Parkway &amp; Traffic Bridge Project</b>	
<p>Вартість проекту: 293,4 млн дол. США                      Територіальне розташування: провінція Саскачеван                      Модель ДПП: DBFOM (Design-Build-Finance-Operate-Maintain) проектування–будування–фінансування–експлуатація–обслуговування</p>	<p>The City of Saskatoon’s North Commuter Parkway &amp; Traffic Bridge було відкрито в жовтні 2018 року. Завдяки використанню ДПП було визначено, що економія коштів становила в 69,4 млн дол. США в порівнянні зі звичайними моделями щодо виконання схожих проектів</p>
<b>Autoroute 25</b>	
<p>Вартість проекту: 143,1 млн дол. США                      Територіальне розташування: провінція Квебек                      Модель ДПП: DBFOM (Design-Build-Finance-Operate-Maintain) проектування–будування–фінансування–експлуатація–обслуговування</p>	<p>Проект Автостради № 25 передбачав розділене на чотири смуги шосе, довжиною 7,2 км. Нова частина шосе містила розв’язки, шляхопроводи та платний шестисмуговий міст із багатофункціональною доріжкою для пішоходів та велосипедистів (1,2 км завдовжки).                      Проект було завершено на 2 роки раніше, ніж це було б можливо з використанням традиційного підходу державного сектору до будівництва автомагістралі</p>
<b>Autoroute 30</b>	
<p>Вартість проекту: 1,5 млрд дол.                      Територіальне розташування: провінція Квебек                      Моделі ДПП: DBFMOR (Design-Build-Finance-Maintain-Operate-Rehabilitate) проектування–будування–фінансування–обслуговування–експлуатація–реконструкція;                      FMOR (Finance-Maintain-Operate-Rehabilitate) фінансування–обслуговування–експлуатація–реконструкція</p>	<p>Обсяг робіт передбачав будівництво двосмугової автомагістралі (42 км), двох великих мостів (1,8 км завдовжки) і каналу (2,5 км завдовжки). Інші особливості проекту охоплюють реконструкцію 30 мостових споруд через річки, дороги та залізниці, а також короткого тунелю під каналом.                      Будівництво розпочалося у 2008 р. і завершилося у 2012 році.                      У 2008 р. було підраховано, що використання ДПП дасть змогу заощадити 751 млн дол. США в порівнянні з традиційним підходом</p>
<b>Anthony Henday Drive Northwest</b>	
<p>Вартість проекту: 1,42 млрд дол. США                      Територіальне розташування: провінція Альберта                      Модель ДПП: DBFO (Design-Build-Finance-Operate) проектування–будування–фінансування–експлуатація</p>	<p>Масштабний проект для реалізації якого було побудовано вісім розв’язок, п’ять естакад і 27 мостових споруд</p>
<b>Waterloo LRT ION (1 Етап)</b>	
<p>Вартість проекту: 583 млн дол. США                      Територіальне розташування: провінція Онтаріо                      Модель ДПП: DBFOM (Design-Build-Finance-Operate-Maintain) проектування–будування–фінансування–експлуатація–обслуговування</p>	<p>Це 19-кілометрова система LRT, введена в експлуатацію в червні 2019 р., для перетворення подорожей в один із ключових напрямів високотехнологічних стартапів Канади. Коридор ION повністю інтегрований у автобусну мережу регіону, а також у велосипедні та пішохідні маршрути. Використання моделі ДПП дозволило заощадити витрати на 12 % у порівнянні з традиційними закупівлями</p>

Характеристика проєкту	Опис проєкту
<b>Iqaluit International Airport</b>	
<p>Вартість проєкту: 418,9 млн дол. США</p> <p>Територіальне розташування: територія Нунавут</p> <p>Модель ДПП: DBFOM (Design-Build-Finance-Operate-Maintain) проєктування–будування–фінансування–експлуатація–обслуговування</p>	<p>Міжнародний аеропорт Ікалуїт є головними воротами в Нунавут, унікальну географічну територію без доріг, що з'єднують багато населених пунктів.</p> <p>Проєкт охоплював нову будівлю терміналу аеропорту, розширені майданчики для паркування літаків, нові системи освітлення, оновлену злітно-посадкову смугу та нову об'єднану службову будівлю для розміщення пожежних машин, допоміжного обладнання та важкого обладнання для обслуговування злітно-посадкових смуг</p>

**Джерело:** систематизовано автором за даними [12].

Сприяння розвитку ДПП в Канаді, надало можливості: заощадити значні кошти для уряду; завершити проєкти раніше запланованих термінів; створювати нові робочі місця щороку; зменшити витрати на комунальні послуги [14].

Досвід Австралії та Канади щодо застосування ДПП в інфраструктурних проєктах можна використовувати для України в рамках післявоєнної відбудови вітчизняних інфраструктурних об'єктів.

З урахуванням основних нюансів двох іноземних держав для поглибленого розвитку ДПП, зокрема й в Україні, необхідно:

- створити дієву нормативно-правову базу для формування його діяльності;
- провадити підтримку громадськості та інвесторів для забезпечення найкращої практики та ефективного структурування проєкту;
- повністю враховувати впливи на громади та навколишнє середовище, при затвердженні проєктів з ціллю їх подальшої реалізації.

### ВИСНОВКИ

Формування ДПП відбулося для сприяння найкращому спільному використанню державних і приватних ресурсів із метою вдосконалення інфраструктурних об'єктів і послуг, що пов'язані з ними.

Державно-приватне партнерство не передбачає співпрацю між державним і приватним секторами, де переслідуються лише взаємні вигоди. ДПП має на меті сформувати ефективні суспільні вигоди, які ні державний, ні приватний сектори не можуть створити окремо.

Жодна країна не має універсального підходу до впровадження ДПП, оскільки це залежить від правової системи, економічного розвитку,

адміністративних ресурсів і наявності політичної волі.

У розвинених країнах ДПП застосовується переважно для інфраструктурних проєктів, наприклад, для удосконалення транспортної, соціальної та комунальної сфер. Усі провідні інноваційно-технічні рішення активізуються для впровадження проєктів громадської інфраструктури, з ціллю поліпшення життя населення провідних країн світу.

Використання досвіду Канади та Австралії щодо співпраці в рамках ДПП є актуальним для України через необхідність відновлення національної інфраструктури в післявоєнний період.

ДПП може стати провідним інструментом для досягнення стратегічних цілей соціально-економічного розвитку України та підвищення ефективності державного управління розвитком реального сектору економіки.

**Пропозиції.** Для подальшого розвитку ДПП в Україні необхідно: закріпити його принципи в державному та регіональних секторах соціально-економічного розвитку; створити дієве інституційне середовище ДПП; удосконалити нормативно-правову базу; запровадити державну підтримку та гарантії держави для партнерів із приватного сектору; забезпечити публічний контроль за виконанням договірних зобов'язань усіма учасниками такої співпраці.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Real-Life Incentives Driving Public-Private Partnership in Diagnostic Services / Akram Baniyasadi, Ali Baba akbari, Abbas Rahimi Foroushani, Mehdi Jafari Sirizi // Ethiopian Journal of Health Sciences. — 2020. — No. 30 (3). — P. 409–416. — Access mode: [https://www.researchgate.net/publication/344117006\\_Real-Life\\_Incentives\\_Driving\\_Public-Private\\_Partnership\\_in\\_Diagnostic\\_Services](https://www.researchgate.net/publication/344117006_Real-Life_Incentives_Driving_Public-Private_Partnership_in_Diagnostic_Services).

2. Batjargal T. Review on the public-private partnership / T. Batjargal, M. Zhang // *Management studies*. — 2022. — No. 10 (1). — P. 1–11. DOI: 10.17265/2328-2185/2022.01.001.
3. Huque A. S. Infrastructure, Political Conflict, and Stakeholder Interests: The Case of a Public-Private Partnership in Bangladesh partnerships / A. S. Huque // *Public Works Management & Policy*. — 2021. — No. 26 (2). — P. 75–94. DOI: 10.1177/1087724X19895281.
4. LaFaive M. D. Public-Private Partnerships: The Good, Bad and Ugly [Electronic resource] / M. D. LaFaive // Mackinac Center for Public Policy. — April 28, 2014. — Access mode: <https://www.mackinac.org/20029>.
5. Chojnacka E. Public-private partnership as a source of financing of sport and recreation infrastructure in Poland Ugly [Electronic resource] / Ewa Chojnacka // *Journal of Physical Education and Sport*. — 2021. — No. 21(2). — P. 1046–1052. — Access mode: <https://efsupit.ro/images/stories/aprilie2021/Art%20130.pdf>.
6. Overview of PPP experience : Historical context [Electronic resource] // PPIAF. — 4 p. — Access mode: <https://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/highwaystoolkit/6/pdf-version/1-21.pdf>.
7. Public-Private Partnerships (PPPs) are collaborative relationships between Australian Government agencies and private sector companies aimed at delivering infrastructure projects [Electronic resource] // CONSULTANZ. — March 2, 2025. — Access mode: <https://www.consultanz.com.au/public-private-partnerships-ppp-australia/>.
8. Infrastructure partnerships Australia. Public Private Partnerships by Jurisdiction & Year [Electronic resource] // Infrastructure Partnerships Australia. — 29/05/2024. — Access mode: <https://infrastructure.org.au/public-private-partnerships-by-jurisdiction-year/>.
9. Australia's Infrastructure — A list of Major Projects [Electronic resource] // CONSULTANZ. — April 10, 2024. — Access mode: <https://www.consultanz.com.au/australia-major-infrastructure-projects-list/>.
10. Analyse the Infrastructure Pipeline [Electronic resource] // Australia-New Zealand Infrastructure Pipeline. — Access mode: <https://infrastructure-pipeline.org/>.
11. Biggest Construction Projects in Australia [Electronic resource] // CONSULTANZ. — Access mode: <https://www.consultanz.com.au/category/biggest-construction-projects-in-australia/>.
12. Projects [Electronic resource] // The Canadian Council for Public-Private Partnerships. — Access mode: <https://www.pppcouncil.ca/projects>.
13. Types of P3s [Electronic resource] // The Canadian Council for Public-Private Partnerships. — Access mode: <https://www.pppcouncil.ca/why-p3s/types-of-p3s>.
14. Anggadol K. Public-Private Partnerships in Canada [Electronic resource] / Kairos Anggadol // LEXPERT. *Business of Law*. — Dec 16, 2024. — Access mode: <https://www.lexpert.ca/news/legal-faq/public-private-partnerships-in-canada/390366>.

## REFERENCES

1. Baniasadi, A., Baba, A. A., Foroushani, A. R., & Sirizi, M. J. (2020). Real-Life Incentives Driving Public-Private Partnership in Diagnostic Services. *Ethiopian Journal of Health Sciences*, 30 (3), 409-416. Retrieved from: [https://www.researchgate.net/publication/344117006\\_Real-Life\\_Incentives\\_Driving\\_Public-Private\\_Partnership\\_in\\_Diagnostic\\_Services](https://www.researchgate.net/publication/344117006_Real-Life_Incentives_Driving_Public-Private_Partnership_in_Diagnostic_Services).
2. Batjargal, T., & Zhang, M. (2022). Review on the public-private partnership. *Management studies*, 10 (1), 1-11. DOI: 10.17265/2328-2185/2022.01.001.
3. Huque, A. S. (2021). Infrastructure, Political Conflict, and Stakeholder Interests: The Case of a Public-Private Partnership in Bangladesh partnerships. *Public Works Management & Policy*, 26 (2), 75-94. DOI: 10.1177/1087724X19895281.
4. LaFaive, M. D. (2024). Public-Private Partnerships: The Good, Bad and Ugly. *Mackinac Center for Public Policy*. Retrieved from: <https://www.mackinac.org/20029>.
5. Chojnacka, E. (2021). Public-private partnership as a source of financing of sport and recreation infrastructure in Poland Ugly. *Journal of Physical Education and Sport*, 21 (2), 1046-1052. Retrieved from: <https://efsupit.ro/images/stories/aprilie2021/Art%20130.pdf>.
6. Overview of PPP experience : Historical context. PPIAF, 4 p. Retrieved from: <https://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/highwaystoolkit/6/pdf-version/1-21.pdf>.
7. (2025). Public-Private Partnerships (PPPs) are collaborative relationships between Australian Government agencies and private sector companies aimed at delivering infrastructure projects. *CONSULTANZ*. Retrieved from: <https://www.consultanz.com.au/public-private-partnerships-ppp-australia/>.
8. (2024). Infrastructure partnerships Australia. Public Private Partnerships by Jurisdiction & Year. *Infrastructure Partnerships Australia*. Retrieved from: <https://infrastructure.org.au/public-private-partnerships-by-jurisdiction-year/>.
9. (2024). Australia's Infrastructure — A list of Major Projects. *CONSULTANZ*. Retrieved from: <https://www.consultanz.com.au/australia-major-infrastructure-projects-list/>.
10. Analyse the Infrastructure Pipeline. *Australia-New Zealand Infrastructure Pipeline*. Retrieved from: <https://infrastructurepipeline.org/>.
11. Biggest Construction Projects in Australia. *CONSULTANZ*. Access mode: <https://www.consultanz.com.au/category/biggest-construction-projects-in-australia/>.
12. Projects. *The Canadian Council for Public-Private Partnerships*. Retrieved from: <https://www.ppp-council.ca/projects>.
13. Types of P3s. *The Canadian Council for Public-Private Partnerships*. Retrieved from: <https://www.pppcouncil.ca/why-p3s/types-of-p3s>.
14. Anggadol, K. (2024). Public-Private Partnerships in Canada. *LEXPERT. Business of Law*. Retrieved from: <https://www.lexpert.ca/news/legal-faq/public-private-partnerships-in-canada/390366>.

S. V. MARYNINA, PhD in Economics

## **PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AND ITS IMPACT ON TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT: THE EXPERIENCE OF AUSTRALIA AND CANADA**

**Abstract.** *Public-private partnership is a governments' progressive political decision to involve the private sector in the development of public infrastructure by the provision of services such as design, financing, construction, operation, reconstruction, maintenance, etc.*

*The article is devoted to determining the foundations of public-private partnership organization and its impact on improving transport infrastructure.*

*The basic principles of public-private partnership development in the article were researched, taking the historical features of its and modern implementation goals.*

*The study examines the main features of public-private partnership development and its positive and negative aspects. The tasks of the public and private sectors in this cooperation are outlined.*

*The experience of advanced countries of the world (Australia, Canada) in using public-private partnership for the development of public infrastructure was researched. The features of the implementation of Australian and Canadian transport infrastructure projects using the public-private partnership were analyzed, resulting in a list of 20 (10 Australian and 10 Canadian) advanced transport projects, reflecting their key aspects and benefits from implementation.*

*By the results of the study were offered suggestions for optimizing the further development of public-private partnership. These suggestions are especially relevant for countries where public-private partnerships are at an early stage of development. The recommendations have also been offered for the development of national public-private partnership, with the purpose of post-war restoration of the national transport sector, taking into account the specifics of its infrastructure application in developed countries.*

**Keywords:** *public-private partnership; socio-economic development; public sector; private sector; transport infrastructure.*

### **ІНФОРМАЦІЯ ПРО АВТОРА**

**Мариніна Світлана Валеріївна** — канд. екон. наук, заввідділення, ДНУ “Український інститут науково-технічної експертизи та інформації”, вул. Антоновича, 180, м. Київ, Україна, 03150; +38 (044) 521-00-73; smaryn@meta.ua; ORCID: 0000-0002-0554-1602

### **INFORMATION ABOUT THE AUTHOR**

**Marynina S. V.** — PhD in Economics, Head of the Department, State scientific institution “Ukrainian Institute of Scientific and Technical Expertise and Information”, 180, Antonovycha Str., Kyiv, Ukraine, 03150; +38 (044) 521-00-73; smaryn@meta.ua; ORCID: 0000-0002-0554-1602

*Надійшла до редакції 01.05.2025*

