Галина М. Филюк¹, Наталія А. Шмалій²

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК КЛЮЧОВА ПЕРСПЕКТИВА РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

У статті проаналізовано зарубіжний досвід реалізації проєктів державно-приватного партнерства. Розглянуто найбільш поширені форми ДПП у світі, визначено основні фактори, які впливають на розвиток проєктів ДПП у дорожній галузі. Охарактеризовано принципи державно-приватного партнерства. Наведені приклади перших пілотних проєктів державно-приватного партнерства у галузі дорожнього господарства. Виявлено недоліки у конкурсних механізмах державно-приватного партнерства в Україні. Окреслено основні завдання та зроблені висновки щодо подальших перспектив розвитку галузі, беручи за основу перспективу розвитку механізму державно-приватного партнерства.

Хоча державний сектор є ключовим у розвитку дорожньої галузі, завдяки проведенню реформування та розвитку державно-приватного партнерства, роль підприємств приватного сектору стрімко зростає. Приватний сектор стає потенціалом для участі у життєвому циклі проєктів, будь то будівництво, експлуатація, фінансування чи технічне обслуговування доріг. Партнерство між державним та приватним сектором на дорогах є поширеною практикою для багатьох європейських країн.

Базуючись на світовому досвіді ефективного впровадження механізму взаємодії держави, приватного бізнесу та суспільних інтересів, уряд розробив першу програму державно-приватного партнерства у галузі дорожнього господарства. Саме завдяки розвитку цього напрямку співробітництва можна швидко реалізовувати і досягати поставлених цілей. Адже реалізація проєктів державно-приватного партнерства допомагає відновлювати успішне функціонування національної економіки в нестабільних ринкових умовах. А саме через залучення приватних інвестицій, без значного залучення державних коштів. В результаті такої співпраці приватний бізнес отримає значну державну підтримку шляхом зниження ризиків і підвищення привабливості інвестиційних проєктів.

Ключові слова: дорожня галузь, державний сектор, приватний сектор, державно-приватне партнерство, тендер, підприємство-підрядник.

Рис. 3. Літ. 18.

DOI: 10.32752/1993-6788-2021-1-236-67-78

Галина М. Филюк, Наталья А. Шмалій

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК КЛЮЧЕВАЯ ПЕРСПЕКТИВА РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА УКРАИНЫ

В статье проанализирован зарубежный опыт реализации проектов государственно-частного партнерства. Рассмотрены наиболее распространенные формы ДПП в мире, определены основные факторы, влияющие на развитие проектов ДПП в дорожной отрасли. Охарактеризованы принципы государственно-частного партнерства. Представлены примеры первых пилотных проектов государственно-частного партнерства в области дорожного хозяйства. Выявлены недостатки в конкурсных механизмах государственно-частного партнерства в Украине. Обозначены основные задачи и сделаны выводы относительно дальнейших перспектив развития отрасли,

¹ Taras Shevchenko National University of Kyiv. Kyiv. Ukraine.

² Taras Shevchenko National University of Kyiv. Kyiv. Ukraine.

основываясь на перспективе развития механизма государственно-частного партнерства.

Хотя государственный сектор является ключевым в развитии дорожной отрасли, благодаря проведению реформирования и развития государственно-частного партнерства, роль предприятий частного сектора стремительно растет. Частный сектор становится потенциалом для участия в жизненном цикле проектов, будь то строительство, эксплуатация, финансирование или техническое обслуживание дорог. Партнерство между государственным и частным сектором на дорогах является распространенной практикой для многих европейских стран.

Основываясь на мировом опыте эффективного внедрения механизма взаимодействия государства, частного бизнеса и общественных интересов, правительство разработало первую программу государственно-частного партнерства в области дорожного хозяйства. Именно благодаря развитию этого направления сотрудничества можно быстро реализовывать и добиваться поставленных целей. Ведь реализация проектов государственно-частного партнерства помогает восстанавливать успешное функционирование национальной экономики в нестабильных рыночных условиях. А именно из-за привлечения частных инвестиций, без значительного привлечения государственных средств. В результате такого сотрудничества частный бизнес получит значительную государственную поддержку путем снижения рисков и повышения привлекательности инвестиционных проектов.

Ключевые слова: дорожная отрасль, государственный сектор, частный сектор, государственно-частное партнерство, тендер, предприятие-подрядчик.

Halyna M. Filyuk, Natalia A. Shmaliy

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A KEY PERSPECTIVE FOR THE DEVELOPMENT OF THE ROAD INDUSTRY OF UKRAINE

The article analyzes the foreign experience of public-private partnership projects. The most common forms of PPP in the world are considered, the main factors influencing the development of PPP projects in the road industry are identified. The principles of public-private partnership are described. Examples of the first pilot projects of public-private partnership in the field of road management are given. Deficiencies in the competitive mechanisms of public-private partnership in Ukraine have been identified. The main tasks and conclusions about the further prospects of the industry development are outlined, taking as a basis the perspective of the development of the mechanism of public-private partnership.

Although the public sector is key to the development of the road sector, the role of private sector enterprises is growing rapidly through the reform and development of public-private partnerships. The private sector has the potential to participate in the life cycle of projects, be it the construction, operation, financing or maintenance of roads. Public-private partnerships on the roads are common practice in many European countries.

Based on the world experience of effective implementation of the mechanism of interaction between the state, private business and public interests, the government has developed the first program of public-private partnership in the field of road management. It is through the development of this area of cooperation that you can quickly implement and achieve your goals. After all, the implementation of public-private partnership projects helps to restore the successful functioning of the national economy in unstable market conditions. Namely, through the attraction of private investment, without significant involvement of public funds. As a result of such cooperation, private business will receive significant government support by reducing risks and increasing the attractiveness of investment projects.

Keywords: road industry, public sector, private sector, public-private partnership, tender, contractor.
Peer-reviewed, approved and placed: 12.02.2021.

Постановка проблеми. Дорожньо-транспортна галузь є важливою складовою національної економіки, оскільки забезпечує задоволення потреб господарства країни і населення в автомобільних перевезеннях, сприяє інтеграції економіки України у європейську та світову економічні системи. Особливістю функціонування галузі в Україні є те, що переважна її частина перебуває в державній власності, оскільки виробляє так звані суспільні блага – автомобільні дороги використовуються всіма суб'єктами господарювання безкоштовно. На сьогодні стан переважної більшості вітчизняних доріг як за якістю покриття, так і за ефективністю обслуговування далеко не повною мірою відповідає європейським стандартам. Водночас реконструкція доріг за сучасними світовими стандартами потребує значних обсягів фінансування, які українська держава забезпечити уже не може, а бізнес поки немає належних стимулів. Покращити транспортно-експлуатаційний стан автомобільних доріг в умовах обмеженого фінансування можливо через реалізацію проектів державно-приватного партнерства (ДПП), висока ефективність якого доведена досвідом багатьох країн світу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженню модифікації форм власності та особливостей формування і реалізації проектів ДПП у різних галузях національної економіки присвячені праці В. Варнавського, В. Гейця, І. Запатріної, П. Захарченка, Ю. Зворикіної, В. Кондратьєва, Т. Лебеди, С. Науменкової, Ю.Петленко, А. Сосновського, О. Пильтай та ін [1-18]. Питанням реалізації державно-приватного партнерства у галузі дорожньо-транспортного господарства присвятили свої дослідження В. Бабаєв, Л. Бакаєв, А. Безуглий, Н. Бондар, В. Дикань, С. Ільченко, К. Іоненко, О. Коломицева, К. Павлюк, І. Іголькін, А. Рибчук, В. Прушківський, С. Шевченко, Н. Шпарівська тощо [1-18].

Законодавчо-нормативну основу механізму реалізації державно-приватного партнерства у галузі дорожнього господарства становлять закон України про державно-приватне партнерство та програма державно-приватного партнерства у дорожній галузі. Для написання статті було використано інформаційну базу Міністерства інфраструктури України, Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства, звіт Рахункової палати, звіт Світового банку для аналізу досвіду функціонування механізму державно-приватного партнерства у світі, а також статті вітчизняних та зарубіжних вчених.

Метою дослідження є значення проблем і перспектив розвитку державно-приватного партнерства у дорожній галузі України як ефективної форми взаємодії держави та бізнесу.

Основні результати дослідження. Протягом останніх десятиліть державно-приватне (публічно-приватне) партнерство у багатьох країнах світу стали розглядати як ефективну форму співробітництва між державним та приватним партнерами. Під поняттям «державно-приватне партнерство» найчастіше розглядають систему економічних відносин, які виникають між державним та приватним партнерами у процесі реалізації ними спільних інвестиційних проектів шляхом об'єднання ресурсів, відповідного розподілу ризиків, відповідальності та винагород з метою взаємовигідної довгострокової співпраці. Прогресивний світовий досвід і вітчизняна практика переконливо

засвідчують наявність значних переваг ДПП, які, зокрема, полягають у такому:

- 1) підвищується ефективність управління об'єктами державної та комунальної власності;
- 2) забезпечується вища якість публічних послуг для населення та бізнесу;
- 3) створюються умови для використання новітніх технологій та впровадження інновацій;
- 4) знижується навантаження на державний бюджет, забезпечується оптимізація бюджетних видатків на надання публічних послуг тощо.

Саме тому останнім часом в багатьох країнах світу реалізація проектів ДПП як механізму активізації інвестиційної діяльності та залучення приватних інвестицій у стратегічно важливі галузі і сфери економіки користується підвищеним інтересом як з боку держави, так і з боку приватного бізнесу. Особливого динамізму розвиток ДПП як в економічно розвинутих країнах, так і в тих, що розвиваються, набуває в сфері транспортної інфраструктури.

За даними Світового Банку, у 2019 р. в транспортному секторі на засадах ДПП в світі було залучено 47,8 млрд. дол. США за 123 проектами, 59% (90 проектів) з яких було реалізовано у сфері будівництва автодоріг, що складає 28,4 млрд. дол. США [2,3]. Впродовж останніх 10 років транспортний сектор є домінуючим та складає майже половину глобальних приватних інвестицій.

Аналіз реалізації проектів державно-приватного партнерства в країнах Євросоюзу також підтверджує факт їх переважання домінування у галузі транспорту. Так, аналіз країн-членів ЕРЕС (ЕРЕС – Європейський центр експертизи державно-приватного партнерства) показав, що лідируючі позиції за кількістю проектів та обсягами залучених приватних інвестицій займають такі країни як Нідерланди, Франція, Німеччина, Туреччина та Бельгія [4] (рис. 1.).

Рис. 1. Кількість проектів державно-приватного партнерства у транспортному секторі країн-членів ЕРЕС (акумульована статистика за 2015-2020 рр.), побудовано за даними [4]

Це підтверджує факт існування уніфікованих процедур реалізації державно-приватних партнерських відносин, спрямованих на підвищення ефективності реалізації проєктів по будівництву, експлуатації та технічному обслуговуванню доріг.

На сьогодні у світі застосовуються різноманітні форми ДПП. Найбільш поширені з них наведено на рис. 2.

Рис. 2. Найбільш поширені форми ДПП у світі [5, 9]

Як показує досвід європейських країн, характер державно-приватного партнерства в дорожній галузі значною мірою варіюється між різними проектами і визначається регіональними, національними та міжнародними чинниками. Історично найпоширенішим видом державно-приватного партнерства в дорожній сфері були концесійні угоди [5].

Дедалі більшого поширення у зарубіжних країнах набуває практика впровадження плати за користування автошляхами (дорожнього збору), що, власне, є й головним фактором ризику в реалізації проектів державно-приватного партнерства. Так, наприклад, необхідність плати за проїзд певною ділянкою дороги, спонукає користувачів шукати альтернативні шляхи, що в результаті зменшує обсяги перевезень проектною компанією, збільшуючи термін повернення інвестицій.

У такій ситуації, важливо, щоб режим дорожнього збору для ДПП проекту базувався на надійних економічних, технічних та фінансових показниках. Застосовувані розрахунки для динаміки основних показників мають бути гнучкими. Однак, слід зазначити, що переговори про тарифний режим після початку проекту можуть бути дуже складними. Тому позиконадавачі, як правило, здійснюють власні розрахунки щодо прогнозування інтенсивності дорожнього трафіку, щоб перевірити показники, надані грантодавцем та проектною компанією. На жаль, багато прогнозів щодо частоти дорожнього руху обумовлені політичними факторами, так як здійснюються з метою демонстрації потреби місцевої територіальної громади в державних інвестиціях в інфраструктуру, а не для об'єктивного аналізу попиту.

В багатьох країнах світу складність прогнозів трафіку дорожнього руху та витрат на розподіл ризиків, пов'язаних із доходами від мита, призвели до зростання популярності доступності платіжних проектів на основі платних доріг. Виплати за надання коштів від грантодавця компенсуються проектною компанією за рахунок плати від користувачів. Крім того, поширеним є режим покарання за дефекти на дорозі, а також неякісні послуги, що надаються проектною компанією (такі як капітальне обслуговування, безпека та естетика).

Наступним фактором, який суттєво впливає на розвиток проектів ДПП у дорожній галузі є земельне питання. Будівництво доріг вимагає значної кількості землі. Функцією уряду держави є експропріація або закупівля необхідних земельних ділянок та надання їх проектною компанією для будівництва дороги. Тривалість часу на ці цілі значною мірою буде залежати від дій уряду та юридичного узгодження. Організаційні, юридичні і фінансові чинники щодо оформлення земельних ділянок впливають на готовність приватного сектору нести ризики, пов'язані зі станом ґрунту, оскільки проектна компанія може не мати можливості провести належний аналіз ґрунту або геологічні дослідження [5].

У рамках концесійних угод на утримання доріг уряд надає приватному сектору право користуватися перевагою проїзду протягом певного періоду. Як правило, при класичному концесійному підході ризики дорожнього руху та збору дорожнього мита покладаються на приватний сектор, і це суто приватна

діяльність, з мінімальним рівнем державної частки, або навіть відсутністю. Так, наприклад, у Великобританії концесіонеру дозволяється вільно встановлювати плату за проїзд та застосовувати регулювання часу доби (проект дороги М6).

Однак, у більшості випадків, саме уряд регулює дорожній збір, і концесійна угода припиняється тоді, коли договірна сума буде повернена або настане фіксована дата закінчення терміну дії угоди.

У рамках концесійної угоди, яка включає гарантії дорожнього руху, приватний сектор бере на себе частину, але не весь ризик попиту на користування дорогою. Відповідно до цієї угоди, концесіонер отримає мінімальну гарантію використання дорожнього руху від уряду. Гарантії дорожнього руху використовуються у всьому світі для пом'якшення похибки у прогнозуванні дорожнього руху та поганой неналежної перевірки з боку банків, які, як правило, надмірно оптимістичні.

Одним із варіантів гарантії інтенсивності дорожнього руху є так звана «шапка і комір», за допомогою якої готівковий платіж здійснюється приватному оператору, якщо використання певної ділянки дороги знижується понад встановлений рівень, а державний сектор бере весь (або частку) надлишку доходу понад заявлений відсоток.

Інший поширений в світі варіант співпраці уряду та приватного сектору – моделі прямих платежів. У моделі прямих платежів винагорода для приватного партнера приймається не у вигляді зборів, що сплачуються користувачами робіт або послуги, а як регулярні платежі державним партнером. Дві найпопулярніші моделі прямих платежів – це тіньовий збір та оплата за доступність. Перша – це модель, яка базується на обсязі попиту, коли уряд платить збори за користувачів. Моделі оплати за доступність базуються на стандартах випуску, а не на обсязі попиту. Підрядник повинен відповідати певним стандартам випуску, детально викладеним в угоді про ДПП, і поки виконуються умови, підрядник отримує виплату за попередньо узгодженою сумою. Якщо це не вдається зробити, то попередньо узгоджені відрахування здійснюються на основі накопичених балів.

Контракти на основі результатів – наступна форма ДПП, притаманна дорожній галузі. Дорожні контракти, що базуються на результатах, які стали популярними у 1980-х роках із широко відомими аргентинськими контрактами CREMA (реконструкція та технічне обслуговування доріг на основі ефективності), в останні роки набувають дедалі більшого поширення, зосередившись головним чином на періодичному технічному обслуговуванні. Дорожні контракти можуть охоплювати або окремі об'єкти, такі як дорожні знаки чи мости, або всі дорожні об'єкти в межах дорожнього коридору або мережі.

Сьогодні дорожні контракти на основі результатів часто дотримуються методології проектування – будівництво – експлуатація – підтримка – передача, де підрядник розробляє та виконує необхідну реконструкцію та/або вдосконалення для надання певного рівня послуг, а потім підтримує дорогу протягом декількох років. За традиційним контрактом, заснованим на вкладах, приватному підряднику платять за кожну відремонтовану вибоїну,

тоді як за дорожнім контрактом на основі результатів підрядник отримує кошти за кожен ділянку дороги, яку він підтримує в належному стані. В обмін на досягнення цього стандарту уряд періодично виплачуватиме фіксовану суму підряднику або дозволитиме фірмі стягувати плату за користування (наприклад, дорожній збір).

Аналіз конкурсних механізмів державно-приватного партнерства в Україні засвідчив наявність певних вузьких місць, а саме:

- відсутність на ринку достатньої кількості компаній, які мають необхідний досвід та ресурси, з високою репутацією;
- складність планової підготовки і розгляду заявок та етапів конкурсної процедури;
- відсутність відповідної законодавчої бази для реалізації деяких форм ДПП.

Водночас, слід зазначити, що перші кроки в напрямі розвитку ДПП в Україні вже здійснено через створення у березні 2019 р. Агенції з питань підтримки державно-приватного партнерства (підпорядкована Мінекономіки) як інституту реалізації механізму державно-приватного партнерства. Головні її функції — допомога у підготовці техніко-економічного обґрунтування та конкурсної документації для державних партнерів, ідентифікація проєктів ДПП, проведення тренінгів для персоналу, що покликані сприяти впровадженню якісних, інвестиційно-привабливих проєктів у різних сферах економіки, в тому числі і у дорожній сфері [7].

За даними, представленими Агенцією ДПП, на 1 січня 2021 року укладено 192 договори ДПП, серед яких 39 діючих договорів, з них — 29 договорів в формі концесійних угод, 6 договорів — у формі спільної діяльності та 4 договори на інших умовах [8].

Відповідно до Програми ДПП у дорожній галузі, запущено реалізацію шести пілотних проєктів (рис. 3).

Аналіз звіту Рахункової палати України щодо роботи Державного агентства автомобільних доріг України та служб автомобільних доріг в регіонах за 2019 р. засвідчив неналежний рівень контролю якості робіт з ремонту доріг загального користування державного значення, що, передусім, пов'язано з відсутністю дієвого правового механізму оцінки якості робіт з будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг державного значення [5].

Крім того, дуже часто внаслідок несвоєчасного прийняття управлінських рішень спостерігається неефективне використання бюджетних коштів.

Відповідно для впровадження та розвитку ДПП в дорожній галузі доцільним, на нашу думку, є:

- 1) ширше врахування інтересів приватних партнерів при розробці законодавства;
- 2) удосконалення механізмів організації конкурсів за проєктами ДПП;
- 3) розширення проведення інформаційної та просвітницької роботи в рамках просування механізмів державно-приватного партнерства Агенцією ДПП.

Рис. 3. Пілотні проєкти за участю ДПП у дорожній галузі, авторська розробка

Для підвищення ефективності реалізації проєктів державно-приватного партнерства можливе лише у дорожній галузі України, на нашу думку, важливо вирішити ряд першочергових завдань:

- нагальне впровадження довготрокового планування розвитку дорожнього господарства України і укладення довгострокових контрактів на виконання дорожніх робіт;
- впровадження типової тендерної документації на виконання дорожніх робіт;
- внесення змін до законодавства України, що регулює відносини прав власності, інвестицій, державних закупівель, ДПП тощо, що стосуються посилення захисту прав власності приватних інвесторів, гарантування з боку держави безпеки вкладення приватних інвестицій у державну власність, забезпечення паритетності держави і приватного партнера щодо права власності на об'єкти, створені в процесі реалізації проєктів ДПП;
- зміна філософії ставлення держави до приватного власника, який бере участь у реалізації проєктів ДПП, сприйняття його як рівноправного партнера;
- реалізація у найближчій перспективі проєктів за принципом «Design & Build», що відповідає сучасним реаліям та європейському передовому досвіду;

- гарантування державою стовідсоткового виконання власних, передбачених угодою завдань.

Висновки. Сучасний стан транспортної інфраструктури, зокрема дорожнього господарства, в Україні негативно впливає на темпи економічного і соціального розвитку. Через неякісні дороги наша країна щорічно несе значні фінансові, соціальні та репутаційні втрати. Фінансові втрати зумовлені перевитратами пального, збільшенням витрат на перевезення через сповільнення швидкості руху, зростання витрат на ремонтні роботи транспортних засобів, а також через втрати доходів бюджету від транзитних перевезень, оскільки транзит спрямовується в обхід території України. Соціальні втрати виникають через зростання інвалідності та летальні випадки внаслідок підвищеної аварійності на автошляхах. Неякісні дороги підвищують і репутаційні втрати країни, які виникають як результат її іміджу внаслідок зазначеного фактору на міжнародній арені.

Потреба у відновленні за сучасними світовими стандартами дорожнього покриття в Україні відповідно до нинішніх навантажень та інтенсивності руху потребує колосальних обсягів фінансових ресурсів. Водночас Українська держава стикається з дефіцитом бюджетних коштів і демонструє інертність при реалізації проєктів модернізації автошляхів. При існуючому обмеженому бюджетному фінансуванні існує потреба в розробці та запровадженні відповідних механізмів залучення інвестиційних ресурсів. У світовій практиці ефективним способом реалізації державних завдань стало впровадження механізмів залучення приватного сектору на основі інноваційного поєднання можливостей приватного та державного власника в межах – ДПП. Державно-приватне партнерство дозволяє зберегти об'єкти інфраструктури у державній власності і водночас використати переваги доступу до приватних інвестицій. У дорожньому господарстві України ДПП має стати однією з пріоритетних форм співпраці між державою і бізнесом з метою підвищення ефективності використання об'єктів державної власності, зокрема, та підвищення конкурентоспроможності національної економіки загалом.

1. Звіт Рахункової палати за 2019 рік. Електронний ресурс. Режим доступу: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Reports/2019/ZVIT_RP_2019.pdf

2. Private Participation in Infrastructure (PPI). Annual year report 2019. World Bank Group. Electronic resource. Access mode: <https://ppi.worldbank.org/en/ppi>

3. Private Participation in Infrastructure (PPI). Half year report 2020. World Bank Group. Electronic resource. Access mode: https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI_2020_Half-Year_Update.pdf

4. European PPP Expertise Centre (EPEC). Market Update Review of the European PPP Marketin 2019. Electronic resource. Access mode: https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2019_en.pdf

5. Zhang, Xueqing & Soomro, Mohsin. (2015). Failure Path Analysis with Respect to Private Sector Partners in Transportation Public-Private Partnerships. Journal of Management in Engineering. 32. 04015031. 10.1061/(ASCE)ME.1943-5479.0000384.

6. Державно-приватне партнерство як механізм реалізації нової регіональної політики: можливості застосування та практичні аспекти підготовки і впровадження інвестиційних проєктів. Електронний ресурс. Режим доступу: http://rdpa.regionet.org.ua/images/129/PPP_report_U-LEAD_30_10_2017.pdf

7. Офіційний сайт Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства. Електронний ресурс. Режим доступу: <https://www.me.gov.ua>

8. Офіційний сайт Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства в Україні. Електронний ресурс. Режим доступу: <https://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=d8dfd6-434c-435e-8de3-44f23d101f7a&tag=ZagalniiOgliadDerzhavno-privatnogoPartnerstva>

9. Програма державно-приватного партнерства у дорожній галузі. Електронний ресурс. Режим доступу: <https://roadppp.in.ua/>

10. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>

11. Paving the Way: Maximizing the Value of Private Finance in Infrastructure, World Economic Forum's 2010 study, The World Bank, from <http://ppi.worldbank.org>.

12. Сімсон О.Е. Правова модель публічно-приватного партнерства в інноваційній сфері : [монографія] / О.Е. Сімсон. Х.: Право, 2013. 448 с.

13. Запатріна І.В. Проблеми розвитку державно-приватного партнерства в Україні як фактор макроекономічного зростання / І.В. Запатріна, Т.Б. Лебеда [Електронний ресурс]. Режим доступу : <http://ukrppp.com/uk>.

14. Павлюк К., Павлюк С. Сутність та роль державно-приватного партнерства в соціально-економічному розвитку держави / К. Павлюк, С. Павлюк [Електронний ресурс]. Режим доступу : www.nbuv.gov.ua/portal/natural/02.pdf.

15. Сосновський А.О. Партнерство державного та приватного секторів як ефективний метод реалізації проектів з розвитку інфраструктури / А.О. Сосновський // Вісник МНТУ. Серія «Економіка». 2010. № 1. С. 38-48.

16. Єфименко Т. Державно-приватне партнерство в системі регулювання економіки: монографія / [Єфименко Т.І., Черевиков Є.Л., Павлюк К.В. та ін.]; за заг. ред. чл.-кор. НАНУ Т.І. Єфименко; НАН України, Ін-т екон. та прогноз. К., 2012. 372 с.

17. Навроцька О.В. Державно-приватне партнерство у фінансуванні розвитку інфраструктури України / О.В. Навроцька // Формування ринкових відносин в Україні: зб. наук. праць. / наук. ред. І.Г. Манчуков. К.: НДЕІ, 2009. Вип. 6(97). С. 21-26.

18. Пильгій О.В. Державний сектор економіки: теорія, методологія, управління розвитком: монографія / О.В. Пильгій; Київ. нац. торг.-екон. ун-т. К., 2010. 392 с.

1. Zvit Rakhunkovoi palaty za 2019 rik. Elektronnyi resurs. Rezhym dostupu: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Reports/2019/ZVIT_RP_2019.pdf [in Ukrainian].

2. Private Participation in Infrastructure (PPI). Annual year report 2019. World Bank Group. <https://ppi.worldbank.org/en/ppi> [in English].

3. Private Participation in Infrastructure (PPI). Half year report 2020. World Bank Group. https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI_2020_Half-Year_Update.pdf [in English].

4. European PPP Expertise Centre (EPEC). Market Update Review of the European PPP Market in 2019. https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2019_en.pdf [in English].

5. Zhang, Xueqing & Soomro, Mohsin. (2015). Failure Path Analysis with Respect to Private Sector Partners in Transportation Public-Private Partnerships. Journal of Management in Engineering. 32. 04015031. 10.1061/(ASCE)ME.1943-5479.0000384 [in English].

6. Derzhavno-privatne partnerstvo yak mekhanizm realizatsii novoi rehionalnoi polityky: mozhlyvosti zasto-suvannya ta praktychni aspekty pidhotovky i vprovadzhennia investytsiinykh proektiv. Elektronnyi resurs. Rezhym dostupu: http://rdpa.regionet.org.ua/images/129/PPP_report_U-LEAD_30_10_2017.pdf [in Ukrainian].

7. Ofitsiyniy sait Ministerstva rozvytku ekonomiky, torhivli ta silskoho hospodarstva. <https://www.me.gov.ua/> [in Ukrainian].

8. Ofitsiyniy sait Ministerstva rozvytku ekonomiky, torhivli ta silskoho hospodarstva v Ukraini <https://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=d8dfd6-434c-435e-8de3-44f23d101f7a&tag=ZagalniiOgliadDerzhavno-privatnogoPartnerstva>. [in Ukrainian].

9. Prohrama derzhavno-privatnoho partnerstva u dorozhnii haluzi. <https://roadppp.in.ua/> [in Ukrainian].

10. Pro derzhavno-privatne partnerstvo : Zakon Ukrainy vid 01.07.2010 № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> [in Ukrainian].

11. Paving the Way: Maximizing the Value of Private Finance in Infrastructure, World Economic Forums 2010 study, The World Bank, from <http://ppi.worldbank.org>. [in English].

12. Simson O.E. Pravova model publichno-pryvatnoho partnerstva v innovatsiinii sferi : [monohrafiia] / O.E. Simson. Kh.: Pravo, 2013. 448 s [in Ukrainian].
13. Zapatrina I.V. Problemy rozvytku derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini yak faktor makroekonomichnoho zrostantia / I.V. Zapatrina, T.B. Lebeda [Elektronnyi resurs]. Rezhym dostupu : <http://ukrppp.com/uk>. [in Ukrainian].
14. Pavliuk K., Pavliuk S. Sutnist ta rol derzhavno-pryvatnoho partnerstva v sotsialno-ekonomichnomu rozvytku derzhavy / K. Pavliuk, S. Pavliuk [Elektronnyi resurs]. Rezhym dostupu : www.nbuv.gov.ua/portal/natural/02.pdf. [in Ukrainian].
15. Sosnovskiy A.O. Partnerstvo derzhavnoho ta pryvatnoho sektoriv yak efektyvnyi metod realizatsii proektiv z rozvytku infrastruktury / A.O. Sosnovskiy // Visnyk MNTU. Seriya «Ekonomika». 2010. № 1. S. 38-48. [in Ukrainian].
16. Yefymenko T. Derzhavno-pryvatne partnerstvo v systemi rehuliuвання ekonomiky: monohrafiia / [Yefymenko T.I., Cherevykov Ye.L., Pavliuk K.V. ta in.]; za zah. red. chl.-kor. NANU T.I. Yefymenko; NAN Ukrainy, In-t ekon. ta prohnozuv. K., 2012. 372 s. [in Ukrainian].
17. Navrotska O.V. Derzhavno-pryvatne partnerstvo u finansuvanni rozvytku infrastruktury Ukrainy / O.V. Navrotska // Formuvannya rynkovykh vidnosyn v Ukraini: zb. nauk. prats. / nauk. red. I.H. Mantsurov. K.: NDEI, 2009. Vyp. 6(97). S. 21-26. [in Ukrainian].
18. Pyltiai O.V. Derzhavnyi sektor ekonomiky: teoriia, metodolohiia, upravlinnia rozvytkom: monohrafiia / O.V. Pyltiai; Kyiv. nats. torh.-ekon. un-t. K., 2010. 392 s. [in Ukrainian].