



# АНАЛІТИЧНИЙ ЗВІТ

АНАЛІЗ РОЗВИТКУ  
ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА  
В УКРАЇНІ ТА СВІТІ: ЯКІСНІ ЗМІНИ ТА  
ГОЛОВНІ ТРЕНДИ  
2020 РОКУ

Малін О.Л. Аналіз розвитку державно-приватного партнерства в Україні та світі: якісні зміни та головні тренди 2020 року : Аналітичний звіт. Одеса, 2020. 31 с.

**Виконавець:** Малін Олександр Львович, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри обліку, аналізу і аудит Одеського національного політехнічного університету.

**Замовник:** Одеський національний політехнічний університет в межах госпдоговірної теми: «Оцінювання перспектив державно-приватного партнерства в умовах діджиталізації».  
Номер реєстрації 1793-82, 2019 р.

**Результати:** Автором проаналізовано світовий та вітчизняний досвід державно-приватного партнерства, запропоновано модель механізму багатовекторного інфраструктурного партнерства на інноваційній основі.

## Анотація

Аналіз розвитку державно-приватного партнерства в Україні та світі для встановлення його якісних та кількісних змін, регіональних та галузевих трендів проведене *за такими напрямками як:*

- систематизація головних трендів розвитку ДПП у світі;
- стислий аналіз трендів розвитку ДПП в Україні за ознаками кількості, структури угод, обсягу інвестицій, економічної діяльності, географічної локації;
- систематизація проблем розвитку ДПП.

## Головні тренди розвитку ДПП у світі

Високу ефективність ДПП як форми взаємодії держави, бізнесу та суспільства підтверджує світовий досвід і світові тренди розвитку ДПП.

*Перший тренд – кількісне зростання ДПП у світі та у ЄС (кількість проєктів та сукупний обсяг інвестицій в них).* Слід зазначити, що наприкінці ХХ століття ДПП значно поширилося у всьому світі, а дослідження Світового банку довели, що найактивніше використовували механізм ДПП країни, що швидко розвиваються. Лідерами були Індія, Бразилія, Мексика, Китай [1].

Традиційно активно використовувалося ДПП у країнах ЄС: протягом 1990-2013 рр. ними було реалізовано майже 1700 проєктів ДПП, вартість залучених інвестицій склала понад 318 млрд. євро. З них майже двох третин інвестицій вкладала Велика Британія (за даними 1990-2011 рр.), але у 2011 р. на перше місце вийшла Франція, якій належало 62 % від обсягів інвестування ДПП в ЄС. Кількісно ДПП продемонструвало іншу картину: друге місце Іспанії (10 %) та 2-5 % ДПП Франція, Німеччина, Італія і Португалія кожна [2, 3, 4].

*Другий тренд розвитку ДПП – диверсифікація ринку ДПП за країнами та секторами економіки [2-10].* У ЄС цей процес помітний з 2006 р.: Велика Британія ще зберігає найбільший ринок ДПП в ЄС, хоча його частка продовжує зменшуватися. Фінансова криза скоригувала тренд: ДПП скоротилося у більшості країн і секторів, але протягом 2010-2011 рр. відбулося поживлення та відновилися показники 2002-2004 рр [2, с. 112]. Значно диверсифікувалося ДПП у США, обравши поряд з традиційно привабливою модернізацією інфраструктури та розвитком транспортної системи його новими сферами використання водних ресурсів, утилізацію побутових відходів [2, 3, 4, 10]. Диверсифікація ДПП у США торкнулася й міжнародного аспекту, тобто використання механізму ДПП для вирішення соціально-економічних проблем інших країн. Зокрема, розвитку медичної системи в Африці [2, с.115].

*Третій тренд розвитку ДПП – інфраструктурна спрямованість ДПП – є розповсюдженим у світі трендом, коли держави реалізують суспільно важливі*

проекти за допомогою ДПП, збільшуючи кількість і якість інфраструктурних послуг. Зокрема, інфраструктурна спрямованість притаманна США, Канаді, Австралії та країнам Азії. Причому у останніх домінує соціальна спрямованість інфраструктурних проєктів [2, с. 116-117].

Децо інша ситуація у країнах, що розвиваються, і країнах з перехідною економікою. За даними Світового банку [1] у цих країнах з 1990-х рр. здійснено близько 2,7 тис. проєктів ДПП [11]. Протягом 2010-2018 рр. в країнах, що розвиваються, найбільше проєктів ДПП реалізовано у сферах електроенергетики, будівництва автомобільних шляхів, модернізації водопостачання та водовідведення (табл. 1). Як бачимо, інвестиції та інтереси приватних інвесторів і держав фокусувалися на сфері електроенергетики, будівництві автомобільних шляхів та експлуатації аеропортів.

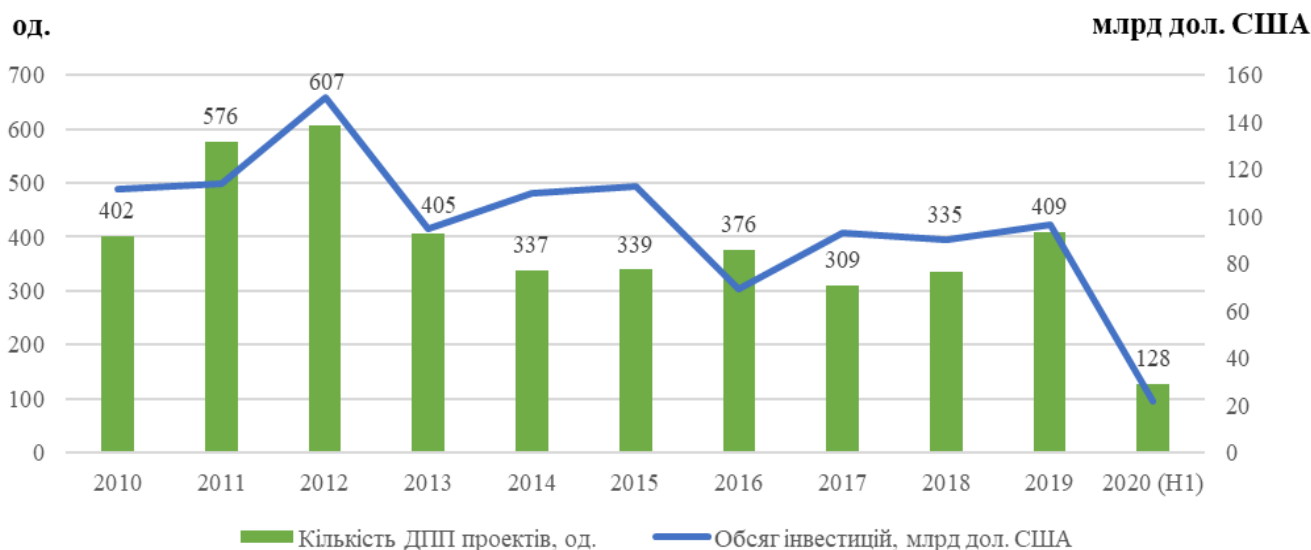
Таблиця 1. – Секторальні пріоритети ДПП в країнах, що розвиваються, 2010-2018 рр. (джерело: побудовано на підставі [11])

Сектор економіки	Кількість угод (проєктів) ДПП		Обсяг інвестицій	
	од	%	млрд. грн.	%
1. Електроенергетика	2096	66,2	468,626	56,0
2. Автомобільні шляхи	450	14,2	182,585	21,8
3. Водопостачання та водовідведення	318	10,1	29,250	3,5
4. Порти (морські, річкові)	140	4,4	35,868	4,3
5. Газовидобування	82	2,6	30,624	3,7
6. Аеропорти	53	1,7	75,778	9,0
7. Інформаційно-комунікативні технології	28	0,8	14,479	1,7
Всього	3167	100,0	837,210	100,0

При цьому кількість угод (проєктів) ДПП не завжди корелює з обсягом інвестування у них. Це демонструє як їх структура (див. табл. 1), так і порівняльна динаміка інфраструктурних проєктів ДПП за 2010-2020 рр. 132-х країн з низьким та середнім доходом [11], яку наведено на рис. 1.

Зокрема, бачимо, що цифрові проєкти ДПП з інвестуванням у інформаційно-комунікаційні технології, складаючи лише 0,8% від загальної

кількості угод (проектів) ДПП, привносять у відповідну сферу 1,7% інвестицій. Тобто інвестиційна ємність ДПП на інноваційно-інформаційній основі, розрахована за ДПП у сфері «інформаційно-комунікаційні технології», складає 2,1.



\* 2020 р. – дані наведено за перший квартал 2020 р.

Рисунк 1 – Порівняльна динаміка інфраструктурних проектів ДПП за 2010-2020 рр. за ознаками: кількість, обсяг інвестицій (джерело: на підставі [11] з врахуванням підходу [4, с. 92])

Вона значно вища за водопостачання та водовідведення (0,35), енергетику (0,85) та газовидобування (0,97). Вона значно вище, ніж інвестиційна віддача ДПП у морські і річкові порти (1,43) та у автомобільні шляхи (1,53). Значно вищою за неї є лише інвестиційна ємність ДПП щодо аеропортів (5,29).

За інформацією Світового банку [11] протягом 1990-2018 рр. в країнах, що розвиваються, укладено 7 205 угод ДПП та реалізовано їх проектів обсягом 1788 млрд дол. у сферах транспорту, житлово-комунального господарства, електроенергетики. За даними Європейського інвестиційного банку у 2006-2017 рр. більшість проектів локалізувалася в соціальній сфері (табл. 2).

Таблиця 2 – Секторальні пріоритети ДПП в країнах ЄС, 2006-2017 рр.

(джерело: побудовано на підставі [12] з врахуванням підходу [4, с. 91])

Сектор економіки	Кількість угод (проектів) ДПП		Обсяг інвестицій	
	од	%	млрд. євро	%
1. Освіта	281	27,7	24,245	11,9
2. Транспорт	229	22,6	114,567	56,0
3. Охорона здоров'я	204	20,1	32,677	16,0
4. Суспільний порядок та безпека	77	7,6	6,898	3,4
5. Навколишнє середовище	78	7,7	13,324	6,5
6. Житлові та суспільні послуги	61	6,0	5,678	2,9
7. Відпочинок та культура	56	5,5	3,597	1,7
8. Суспільні послуги	29	2,8	3,328	1,6
Всього	1015	100,0	204,314	100,0

З табл. 2 бачимо, що проекти ДПП привносять у відповідну сферу різний обсяг інвестицій, оскільки мають різну інвестиційну ємність (вказано за її зменшенням): ДПП з транспорту має інвестиційну ємність 2,5; ДПП з охорони здоров'я та ДПП із упорядкування навколишнього середовища – 0,8; ДПП з суспільних послуг – 0,6; ДПП з житлових та суспільних послуг – 0,5; ДПП з освіти – 0,43; ДПП з суспільного порядку та безпеки – 0,4; ДПП з відпочинку та культури – 0,3. Як бачимо, найбільш інвестиційно ємним досі є транспорт. З позиції держави зростання інвестицій є позитивним трендом, який дозволяє їй позавити економічний розвиток, а з позиції приватного партнера – збільшення обсягів інвестування є не завжди позитивним, оскільки його потрібно оцінити за критерієм окупності та прибутковості.

Четвертий тренд розвитку ДПП – державна підтримка певного типу ДПП або у певній галузі, або у певному напрямку. Протягом відбору та підготовки проектів державно-приватного та/або публічно-приватного партнерства (ППП) органи державного управління просувають певні сектори економіки, для яких ДПП та PPP державою визнано доцільним або соціально-важливим, а світовим досвідом – більш успішним (табл. 3).

Таблиця 3 – Пріоритетні напрямки державно-приватного (ДПП) та публічно-приватного партнерства (ППП) в деяких країнах світу (джерело: систематизовано на підставі даних [13-18])

Пріоритетні напрямки ДПП та PPP (назва – за джерелом)	Країна							
	Велика Британія	Канада	Греція	Ірландія	Австралія	Нідерланди	Іспанія	США
1. Об'єкти інфраструктури (школи, лікарні, тюрми)	+	+ охорона здоров'я	...	...	...	+	...	+
2. Оборонні об'єкти	+	...	...	...	...	...	...	...
3. Автомобільні дороги	+	...	+	+	...	+	+(платні)	+
4. Енергетика	...	+	...	...	...	...	...	...
5. Транспорт	...	+	+ аеропорти	+ міські транспортні системи	+	...	...	+
6. Захист навколишнього середовища, водні ресурси	+ очисні споруди	+	...	...	...	...	...	+ Природоохоронна діяльність
7. Водопостачання та водовідведення	...	+	...	...	...	...	...	+
8. Рекреаційні об'єкти	...	+	...	...	...	...	...	...
9. Інформаційні технології та цифровізація	...	+	...	...	...	...	...	+
10. Охорона здоров'я та освіта	...	+	...	...	...	+	...	+
11. Системи життєзабезпечення	...	...	...	...	+ міст	+ міст	+ міст	...
12. Громадський житловий сектор	...	...	...	...	...	+	...	+

«...» – немає даних для аналізу

За даними Національної ради з ДПП у США із 65-ти базових видів діяльності муніципальної влади (водогони, каналізація, прибирання сміття, шкільна освіта, експлуатація автостоянок) у кожному населеному пункті

комерційні фірми у середньому виконують 23 види діяльності [18, с. 139].

Нажаль, наведені у табл. 3 дані є неповними, тому не розкривають застосування ДПП повною мірою. Проте, вони демонструють, що пріоритетні напрямки ДПП і ППП в різних країнах світу можна розділити на *дві групи*:

– *такі, що являють собою стрімко зростаючі галузі або сфери, які набувають значних інноваційних змін. Це, зокрема, інформаційні технології, здатні забезпечити приватному сектору швидкий прибуток, тиражування результату та смарт-інновації (інновації, засновані на смарт-технологіях);*

– *такі, що являють собою галузі або сфери, які набувають повільних інноваційних змін, проте потребують модернізації або реструктуризації. Це: об'єкти інфраструктури, охорона здоров'я та освіта, системи життєзабезпечення, енергетика, транспортні системи тощо, здатні забезпечити тривалий прибуток приватному сектору, які залежать від ступеню попередньої чи супутньої реструктуризації об'єкту ДПП.*

*П'ятий тренд розвитку ДПП – це розвиток ДПП у інноваційній сфері. Його частково демонструє табл. 2 в частині освіти, але це – лише мала частка потенціалу ДПП. Це підтверджує досвід США: найбільш масштабним прикладом ДПП в напрямку стимулювання дослідницьких проектів приватного сектору з технологічних інновацій [14] є державна програма підтримки малих підприємств з великим виробничим потенціалом на ранніх стадіях інноваційного процесу (Small Business Innovation Research Program, SBIR), яка діє з 1982 р.*

На думку дослідників [2, с. 117-118; 15, с. 70-73], яку слід підтримати, та враховуючи визначені вище тренди ДПП, *головними напрямками розвитку ДПП у країнах світу слід вважати:*

– *поступову зміну фокусу ДПП з традиційного моноспрямування на транспортну сферу на комплексне вирішення соціально-економічних проблем суспільства шляхом будівництва громадських споруд та їх обладнання (школи, водополікарні тощо) і упорядкування навколишнього середовища (систем водопостачання і каналізації, боротьба зі спустошенням ресурсів тощо),*



сприяння великим інфраструктурним проектам соціальної спрямованості (охорона здоров'я, освіта, екологія);

– одночасне збереження інфраструктурою статусу провідної сфери розвитку ДПП, у першу чергу, транспортної;

– національну, регіональну та секторальну диверсифікацію ДПП, яка стосується а): інтенсифікації діяльності ДПП в цілому на тлі його національної нестабільності по окремих країнах; б) зростання відмінностей у темпах зростання ДПП по різних країнах; в) глобалізація ринку ДПП (розвиток міжнародних проєктів ДПП);

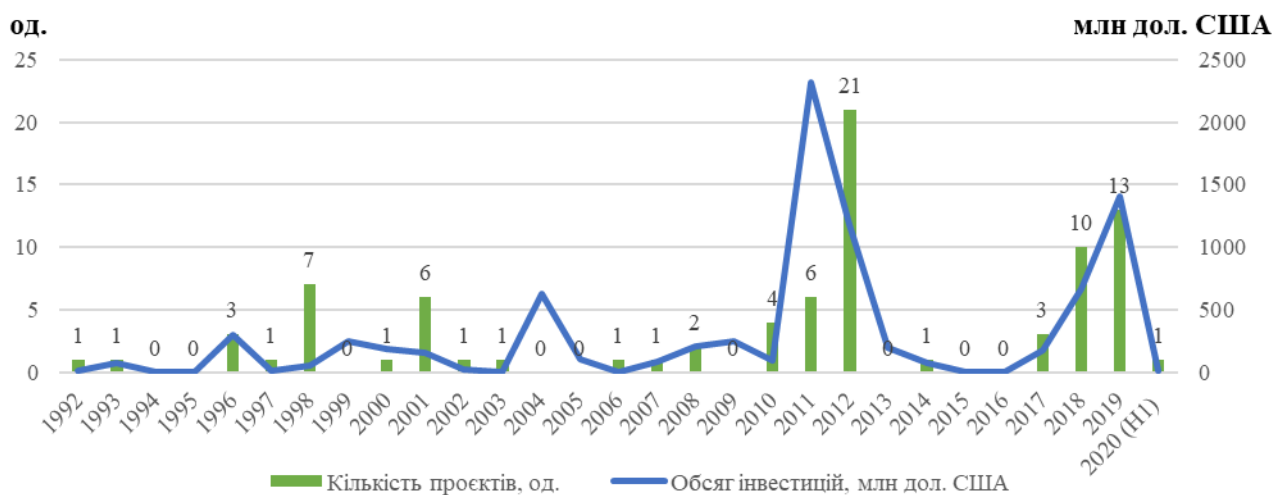
– підвищення ролі держави (державних структур різного рівня) і громадських установ у відносинах ДПП, яка сприяє стабілізації позиції ДПП, зокрема кредитної стабільності;

– еволюціонування різних форм ДПП та народження нових форм, які виходять за межі звичного структурування. Зокрема, ЕСКО-контаркти.

## Тренди та темпи розвитку ДПП в Україні

*Тренди та темпи розвитку ДПП в Україні за ознаками кількості, обсягу інвестування, структури угод, економічної діяльності та географічної локації дещо відрізняються від світових.*

**Кількість проєктів (угод), їх завершеність та загальний обсяг інвестування ДПП в Україні.** По-перше, історія розвитку ДПП розпочалася значно пізніше, ніж у світі. По-друге, перші 20 років Україна ще не мала ані бізнес-сектору, спроможного генерувати приватних прнерів, ані відповідного законодавства, ані регуляторного механізму, ані політики державно-приватного партнерства. Саме тому протягом перших 20 років відбувався процес становлення як бізнес-сектору, так і ДПП. За цей період (1990-2012 рр.) було загалом розпочато лише 58 проєктів ДПП (рис. 2), з яких 2 проєкти припинено. За наступні 5 років кількість ДПП зросла та склала, за даними Світового банку [11, 19, 20, 21] у 1992-2017 рр. було 74 реалізованих проєкти у сферах: енергетика (46), зв'язок (14), транспорт (2).



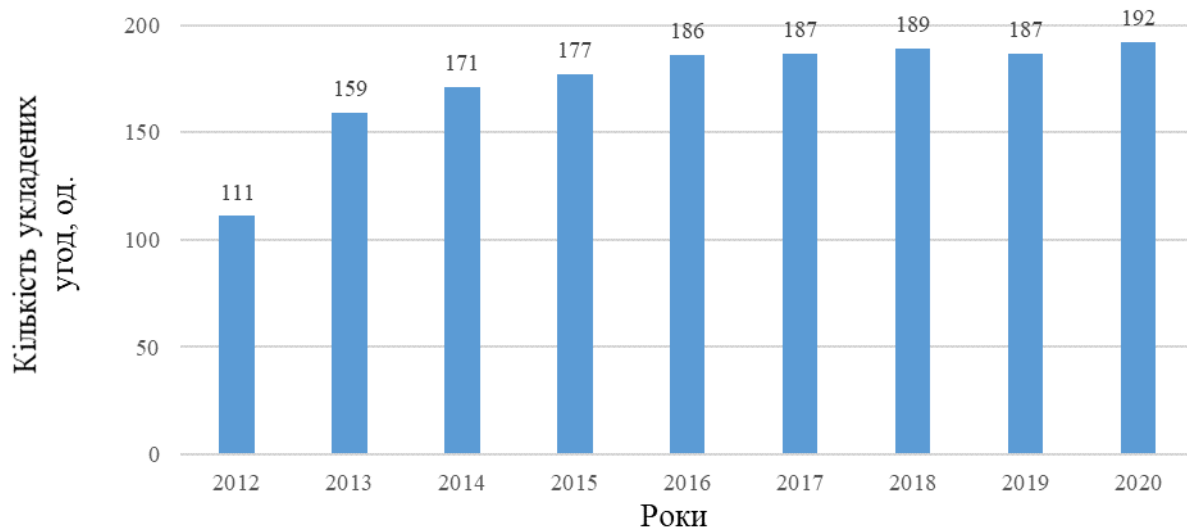
\* 2020 р. – дані наведено за перший квартал 2020 р.

Рисунок 2 – Динаміка проєктів ДПП в Україні, 1992-2020 рр.

(джерело: на підставі [21-23])

Слід зазначити, що статистичні дані з динаміки *кількості проєктів ДПП* Україні, оприлюднені Світовим банком, та дані вітчизняної статистики стосовно «*договорів на засадах ДПП*» не збігаються внаслідок

«фрагментованості системи реєстрації проектів в Україні» [335, с. 12], що значно ускладнює аналіз та визначення реальної кількості підписаних договорів ДПП та договорів концесій. Використовуючи інший методологічний підхід до обліку партнерства держави і бізнесу (кількість укладених угод ДПП), вітчизняні дані перебільшують світові у рази, що видно з порівняння офіційних даних (див. рис. 2 і рис. 3).



\* – попередні дані за 2020 р. (прогноз автора)

Рисунок 3 – Динаміка угод ДПП в Україні, 1992-2020 рр.

(джерело: на підставі [22, 23])

Важливою характеристикою розвитку ДПП в Україні є *завершеність їх проектів*. Не всі укладені угоди (проекти) ДПП розпочинаються та не всі завершуються (рис. 4).

В Україні за даними центральних та місцевих органів виконавчої влади в Україні станом на 01.01.2020 р. на засадах ДПП укладено 187 договорів, з яких реалізується 52 договори (34 – концесії, 16 – про спільну діяльність, 2 інших). При цьому 135 договорів не виконуються, оскільки у 4-х з них закінчився термін дії, 18 – розірвано, а 113 – не виконується) [25]. Тобто 61,0% укладених угод ДПП не виконуються, залишаючись лише декларацією намірів (1% розірваних та 60,4% тих, що не виконуються).

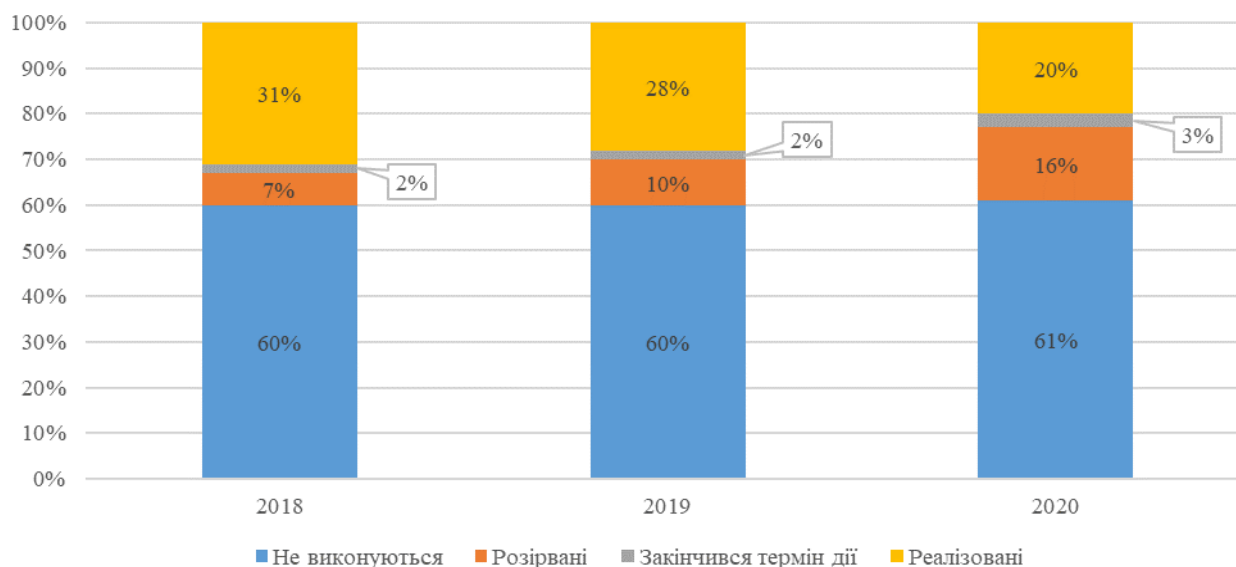


Рисунок 4 – Структура угод (проектів) ДПП в Україні за ознакою «завершеність» станом на 01.01.2019 р. (джерело: на підставі [22, 23])

Прикладами невдалих проектів ДПП є проєкт концесії на будівництво і експлуатацію автомобільної дороги загального користування державного значення «Львів – Краковець». Його було укладено 23.12.1999 р. з концерном «Трансмагістраль», проте не було розпочато за недостатністю державного фінансування, відсутності власних ресурсів у концесіонера та недоступності кредитів. У 2015 р. оголошено повторний концесійний конкурс, проте заявки обох претендентів (українського консорціуму «Концесійні транспортні магістралі» та французької Bouygues) було відхилено, оскільки вони були не в змозі забезпечити фінансування робіт із будівництва об'єкту концесії ні за рахунок власних, ні за рахунок залучених коштів. Наразі втретє Міністерство інфраструктури України розробило проєкт концесійної дороги М-10 «Львів – Краковець» за підтримки Світового банку, яка планується платною та є частиною другого етапу проєкту GO Highway (транснаціональний транспортний коридор), який передбачає автобан від Краковця до Одеси.

*Основні причини невдачі цього проєкту ДПП такі:*

– попереднє обстеження та оцінюванн об'єкту концесії роблять, як правило, іноземні компанії з високим рівнем міжнародної репутації, які обираються грантодавцем (ЕБРР, МБРР). Однак їх методологія оцінювання та попереднього проектування об'єкту концесії є гармонічною для економіко-

правової системи розвинутих країн, але абсолютно не враховує специфіку перехідної економіки з її недосконалою правовою системою. Наприклад, у економічні розрахунки закладається прогнозна економічно обґрунтована користування дорогою, яка виступає об'єктом концесії. Цей приклад дозволяє виділити принципово новий негативний наслідок концесії – *антисоціальний економічний ефект*, антисоціальність якого обумовлює те, що середній рівень доходів населення не дозволяє йому користуватися новими дорогами та прогнозна вартість проїзду по ним стає неприйнятною для суспільства;

– *по-друге*, одним з показників оцінювання придатності об'єкта інфраструктури стати об'єктом концесії є ступінь його потенційно можливого завантаження. Але всі об'єкти, які пропонує українська держава для концесії, мають погане значення за цим показником. Це призводить до значної тривалості окупності інвестицій приватного партнера: можливий термін окупності перевищує традиційні 25-30 років, інколи сягаючи 50 років. Така тривалість окупності фактично унеможлиблює концесію внаслідок економічної недоцільності з боку приватного партнера інвестора.

**Географічна локація проєктів (угод) ДПП в Україні** демонструє на 01.01.2020 р. лідерство двох областей (рис. 5) – Миколаївської (15 проєктів ДПП) та Київської (10 проєктів ДПП).

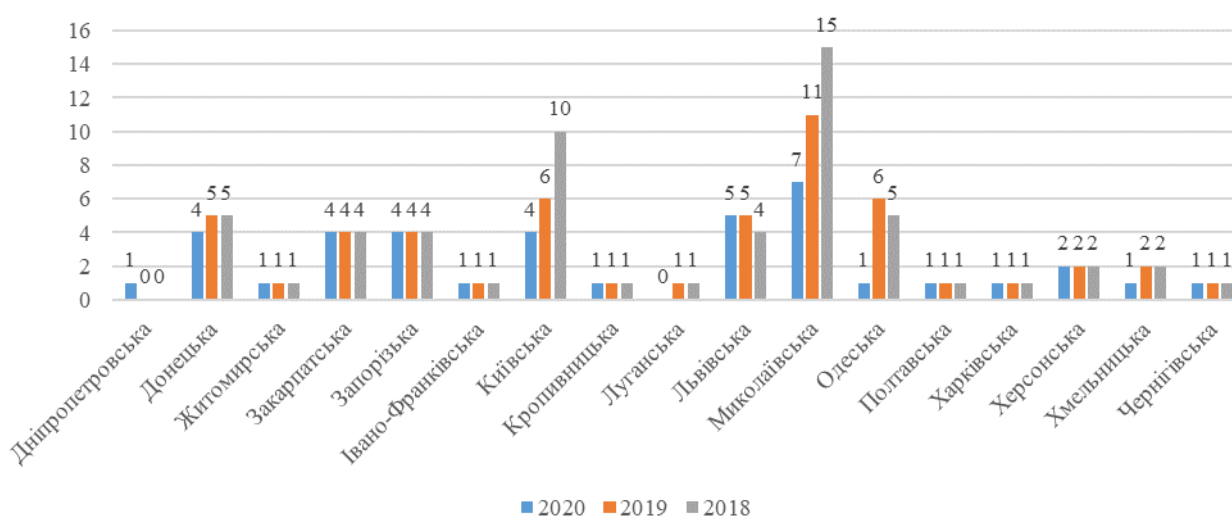


Рисунок 5 – Географічна локація ДПП в Україні за 01.01 поточного року, 2018-2020 рр. (джерело: на підставі [23])

Другу групу утворюють Одеська та Донецька (по 5 проєктів ДПП), Львівська, Закарпатська, Запорізька (по 4 проєкти ДПП) області. Аутсайдером списку є Дніпропетровська область, у якій не укладено жодної угоди про ДПП остання 2 роки (2019-2020рр.).

У кожному регіоні є особливості та рівні передумови для розвитку ДПП. Зокрема, у Харківській області актуальні проєкти ДПП з будівництва дошкільних установ [26, с. 4.16], у Одеській та Миколаївській – морські порти.

***Секторальна структура проєктів (угод) ДПП в Україні: ознака «економічна діяльність».*** Національний Інститут стратегічних досліджень у аналітичній записці 2013 р. [27], що спирається не лише на види економічної діяльності, а й соціально-економічні проблеми, визначив у якості пріоритетних напрямів використання механізму ДПП в Україні:

- побудову нових та реконструкцію старих автомобільних доріг на умовах концесії, оскільки понад 90 % вітчизняних доріг потребують ремонту, а для розвитку економіки потрібно збудувати ще понад 4,5 тис. км нових доріг вартістю понад 200 млрд. грн., що перевищує можливості державного бюджету;
- розвиток та модернізацію об'єктів сфери житлового-комунального господарства (у т.ч. впровадження нових енергоощадних та очисних технологій, підвищення енергоефективності будівель, поліпшення якості питної води);
- геологічну розвідку родовищ та видобуток корисних копалин (сланцевого або шельфового природного газу), що дозволить знизити залежність національної економіки від імпорту енергоносіїв;
- реалізацію спільних проєктів у гуманітарній сфері (освіта, наука, екологічний туризм, рекреація, охорона пам'яток культурної та природної спадщини, будівництво зон відпочинку);
- оновлення матеріально-технічної бази начальних закладів початкової, середньої та вищої освіти;
- ремонт та реставрація об'єктів культурної та історичної спадщини;

- розбудову природних заповідників, ландшафтних природних парків, комбіновану з туристичним бізнесом приватних інвесторів;
- популяризацію та реалізацію проектів, пов'язаних із дотриманням здорового способу життя, проведенням масштабних спортивних заходів, формуванням екологічної свідомості (у т.ч. формування у населення культури ресурсозбереження та раціонального поводження з відходами (сортування, недопущення та ліквідації стихійних звалищ)).

Слід зазначити, що в Україні, економіка якої є більш сировинною, проекти ДПП фокусуються більш на видобутку, обробці та транспортування сировини. Винятком є енергосервісні контракти (ЕСКО-контракти), які стосуються сфери експлуатація ЖКХ у частині використання енергетичних ресурсів. Але це, скоріше наслідок не послідовного розвитку законодавчо-регуляторної бази ДПП, а прямого перенесення міжнародного закону про еско-контракти до правового поля України (по суті, методом «обкладинки»).

Порівнюючи ці напрямки з існуючим розподілом угод (проектів) ДПП за видами економічної діяльності, слід зазначити про *певні прогалини секторального розвитку ДПП*. Зроблене кілька спроб їх усунути у 7-х редакціях Закону України про ДПП (3 редакції – 2012 р., по 1-й редакції – у 2015 р., 2017 р., 2019 р. та 2020 р.). За поточною версією Закону стаття 4 визначає такі сфери застосування державно-приватного партнерства [28]:

- виробництво, транспортування і постачання тепла та розподіл і постачання природного газу;
- будівництво та/або експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури;
  - машинобудування;
  - збір, очищення та розподілення води;
  - охорона здоров'я;
  - туризм, відпочинок, рекреація, культура та спорт;
  - забезпечення функціонування зрошувальних і осушувальних систем;

- поводження з відходами, крім збирання та перевезення;
- виробництво, розподілення та постачання електричної енергії;
- надання соціальних послуг, управління соціальною установою, закладом;
- виробництво та впровадження енергозберігаючих технологій, будівництво та капітальний ремонт житлових будинків, повністю чи частково зруйнованих внаслідок бойових дій на території проведення антитерористичної операції;
- встановлення модульних будинків та будівництво тимчасового житла для внутрішньо переміщених осіб;
- надання освітніх послуг та послуг у сфері охорони здоров'я;
- управління пам'ятками архітектури та культурної спадщини;
- донорство крові та/або компонентів крові, заготівля, переробка, тестування, зберігання, розподіл і реалізація донорської крові та/або компонентів крові.

Як бачимо, перелік сфер ДПП значно розширився за 11 років з моменту прийняття Закону про ДПП (з 2010 р. до тепер), що, з одного боку, свідчить про неспроможність держави вирішити проблеми розвитку цих сфер, а з іншої – про пошук нових шляхів та ресурсів для їх вирішення на основі партнерства з бізнес сектором. Водночас, реальна картина дещо інша (рис. 6).



Рисунок 6 – Галузева локація угод (проектів) ДПП в Україні станом на 01.01 поточного року (2018-2020 рр. (джерело: на підставі [22, 23])



ДПП в Україні концентрується у сферах (2018-2020 рр.): збір, очищення та розподілення води (33-40%), виробництво, постачання, транспортування та розподілення природного газу (15-21%), інфраструктура (8-11%), виробництво, розподілення та постачання електроенергії (6-8%). Швидко зростає ДПП у сфері туризму, відпочинку, рекреації, культури та спорту (з 2% до 13%).

### ***Структура проєктів (угод) ДПП в Україні за правовою формою.***

Структуру співпраці державного та приватного секторів в Україні висвітлює співвідношення кількості застосування форм договорів (концесії, про співпрацю, безпосередньо про державно-приватне партнерство) та їх спрямованість (об'єкт договору, вид економічної діяльності або сфера). Як бачимо, висновок щодо тяжіння приватного сектору до договору концесії формально підтверджується: на 01.01.2017р. 84,6 % договорів співпраці складала договори концесії, які впроваджуються у таких сферах, як [17]:

- оброблення відходів: 112 проєктів або 60,5% від загальної їх кількості;
- збір, очищення та розподілення води: 37 проєктів або 20%;
- будівництво та/або експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури: 16 проєктів або 8,6%;
- виробництво, транспортування постачання тепла: 6 проєктів або 3,2%;
- виробництво, розподілення та постачання електричної енергії: 5 проєктів або 2,7%;
- управління нерухомістю: 2 проєкти або 1,1%;
- пошук, розвідка родовищ корисних копалин та їх видобування: 1 проєкт або 0,5%;
- туризм, відпочинок, рекреація, культура та спорт: 1 проєкт або 0,5%;
- інші: 6 проєктів або 2,9%.

Домінантність концесії зберігалася з 2014 р. (81%) до 2017 р. (84,6%). У 2018 р. відбулося скорочення договорів концесії (68%) через укладання 1 договору про ДПП та збільшення кількості договорів про спільну участь.

Наведені звітні дані дозволяють зробити лише поверхневі висновки щодо позитивної динаміки договорів концесії, оскільки визивають певний сумнів та потребують додаткової перевірки. Це – результат того, що, оскільки існуюча нормативна база фактично не забезпечувала концесію, то остання не працювала як така. Тому за неї видавалися звичайні договори про спільну діяльність або трансформовані договори оренди. Це підтверджує зроблений вибірковий аналіз доступних суспільству договорів, з яких видно, що останні не передбачають створення жодного нового об'єкту, як того вимагає сутність концесія. Це також підтверджує оцінка стану та динаміки, проведена Світовим банком. Якщо порівняти дані Світового банку та Міністерства економічного розвитку та торгівлі, побудовані за даними центральних та місцевих органів виконавчої влади, зокрема за 2014 р. , то можна побачити, що *отримані висновки різні*:

- за інформацією Міністерства економічного розвитку та торгівлі в Україні: на кінець 2014 р. на засадах ДПП реалізовувалося 243 проекти (210 договорів концесії, 33 договори про спільну діяльність), а найпоширенішою формою співробітництва державного та приватного секторів була концесія;

- за інформацією Світового банку: концесії й контракти з управління та лізинг за період 1992-2012 рр. в Україні не отримали значного поширення: їх було укладено 2 сумарною загальною інвестиційною вартістю менше 1,5 % від вартості усіх проектів.

Надалі найбільшого поширення отримали проекти ДПП за моделями нових проектів і відчуження власності як такі, що є одним із найлегших механізмів отримання контролю над об'єктом власності.

Замість того, щоб на рівних партнерських засадах розвивати об'єкти державної власності, держава поступалася ними. Тривав процес великої приватизації (зокрема, серед 100 держпідприємств, зокрема у транспортній галузі запланована приватизація ДП «МТП «Южний», ДП «МТП «Іллічівський», ДП «МТП «Одеський», ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство», у хімічна промисловість – ПАТ «Суміхіпром», ПАТ «Одеський припортовий завод»).

Після успіху пілотних концесійних проєктів щодо морських портів (м. Ольвія та м. Херсон), внесення регуляторних змін до законодавства про ДПП та концесію у 2020 р. і анонсування декількох нових проєктів інтерес до ДПП в Україні зріс.

Слід зазначити, що світовий тренд еволюціонування різних форм ДПП та народження нових форм, які виходять за межі звичного структурування, спостерігається й в Україні. Зокрема, згадані вище *ЕСКО-контракти є перспективною формою ДПП*, оскільки вони:

а) *по-перше*, забезпечують залучення до механізму ДПП малого та середнього бізнесу завдяки невисокому бар'єру входження у ДПП;

б) *по-друге*, результативна частина цих проєктів має соціальну спрямованість, оскільки реалізується на базі об'єктів комунальної та муніципальної власності та спрямована на гарантоване забезпечення норм енергоспоживання цими об'єктами;

в) *по-третє*, сама формула ЕСКО визначає рівень інноваційного результату, який має досягти приватний партнер ДПП. Наприклад, заміна системи опалювання або перебудова котельні, яке призводить до визначеного ефекту від використання енергоресурсів за рахунок підвищення ККД обладнання, базується на обов'язковому застосуванні інноваційних технологій;

г) *по-четверте*, проєкти ДПП з ЕСКО-контрактів містять екологічну складову, оскільки до умов цієї форми ДПП відносяться вимоги щодо зменшення викидання парникових газів та ін. Унікальність проєктів ДПП з ЕСКО-контрактами полягає не тільки на об'єднанні інтересів держави та приватного партнера у рішенні спільної техніко-економічної задачі. Головний принцип ЕСКО – це абсолютно нова правова структура взаємин партнерів ДПП, яка обумовлює пряму залежність прибутку приватного партнера від ступеню досягнення контрольних результатів з кількості та якості, а також його пряму мотивацію з досягнення от цих результатів.

ДПП з ЕСКО-контрактами вигідно відрізняється від інших його форм в частині зміцнення антикорупційної складової, яка впливає саме з нової

економіко-правової основи взаємин між державою та приватним партнером ДПП.

*Ключові зміни та тренди регулювання розвитку ДПП 2020 р.* мають позитивну динаміку та результати [25, 29, 30].

*Перший тренд та результати* – оновлена законодавча база щодо ДПП та концесій. Зважаючи на важливість ДПП для економіки України ще в 2013р. уряд прийняв «Концепцію розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-2018рр.», націлену на активізацію впровадження проєктів шляхом ДПП.

Подальші зміни 2014-2019 рр. полягали у переході від державно-зарегульованої економіки до економіки, побудованої на принципах ринкового управління, близьких до ліберальних економічних теорій, зокрема теорії соціально орієнтованого ринкового господарства. Внаслідок цього поступово переглянуто величезну кількість завдань державного управління. Тому результати наукових та аналітичних досліджень підлягають критичному переосмисленню. Наприклад, наведені вище напрямки, запропоновані Національним Інститутом стратегічних досліджень у [27], оскільки вони не всі:

- а) популярні у вітчизняного приватного сектору;
- б) набувають прискореного інноваційного розвитку;
- в) пов'язані із великими інфраструктурними інвестиційними проєктами, що здійснюються на інноваційній основі та спираються на смарт-технології та процеси цифровізації.

У результаті оновлення законодавства про ДПП разом з першими концесійними конкурсами у жовтні 2019 р. усунено низку перешкод для розвитку ДПП в Україні, а державний менеджмент забезпечено врегульованим порядком здійснення тендеру і аналізу ефективності проєктів ДПП.

*Другий тренд та результати* – відкритті зовнішні пропозиції щодо ініціювання потенційними партнерами національних або регіональних проєктів ДПП. Ідея відкритих пропозицій полягає у тому, що потенційний партнер як інвестор знаходить певний актив держави, розробляю проєкт щодо цього

об'єкту ДПП разом з його техніко-економічним обґрунтуванням та представляє його відповідному державному партнеру.

Якщо останнім так пропозиція визнається доцільною та суспільно значимою, ініціатор розглядається як пріоритетний приватний партнер при підписанні договору ДПП. Якщо ж держава обирає іншого приватного партнера, ініціатору компенсуються витрати на підготовку проєкту та його техніко-економічного обґрунтування.

Очікуваним результатом відкриття пропозиції для вітчизняних та іноземних приватних інвесторів є розвиток: а) портів та терміналів (на черзі морські порти м. Ізмаїл, м. Бердянськ); б) аеропортів; в) доріг; г) комунальної інфраструктури (водопостачання та обробка відходів); д) соціальної інфраструктури (лікарень, шкіл, спортивних споруд та культурної спадщини). Досягнення результатів ускладнюватиме відсутність: по-перше, деталізації процедур подання таких пропозицій; по-друге, критеріїв для оцінки пропозицій; в) офіційного переліку проєктів, на які держава очікує приватні ініціативи.

*Третій тренд та результати* – комплексність відкритих концесійних проєктів. Йдеться, у першу чергу, про пілотний проєкт, який містить кілька концесійних проєктів для морського порту м. Чорноморськ: а) проєкт 1: об'єкт – залізнично-паромний комплекс Чорноморського паромного терміналу; фінансування – державне; б) проєкт 2: об'єкт – фінансування та експлуатації Чорноморського контейнерного терміналу; фінансування – ЄБРР та МФК, які допомагають Міністерству інфраструктури України визначити приватного партнера.

Очікуваним результатом є системний розвиток портової інфраструктури.

*Четвертий тренд та результати* – ДПП доріг. Зміни законодавства в частині платних доріг (йдеться про механізм доступності виплат приватному партнеру) за рахунок внесення змін 29.08.2020 р. у Постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку спрямування коштів державного дорожнього фонду» № 1085 від 20.12.2017 р. та прийняття нової

Програми ДПП у дорожній галузі [30], яку реалізують у співпраці з Міжнародною фінансовою корпорацією, Глобальним фондом інфраструктури та Світовим банком спільно Міністерство інфраструктури України, Державне агентство автомобільних доріг України, Проектний офіс з розвитку ДПП SPILNO.

Особливостями програми є [30]:

- масштабний характер проєктів ДПП (25 проєктів ДПП з відновлення 9000 км доріг в Україні до 2030 р.);
- великий обсяг інвестицій (9 млрд дол. США приватних інвестицій);
- стислі терміни реалізації проєктів (визначено 6 пілотних ділянок доріг під модернізацію та ремонт у 2020-2023 рр.: пілотні тендери на ДПП для 1-2-х проєктів ДПП очікуються восени 2021 р.);
- об'єктами пілотних проєктів ДПП (brownfield projects) будуть лише існуючі об'єкти, тобто будівництво нових не передбачене;
- проєкти ДПП не будуть структуровані як толінгові (tolling) концесії;
- інвестиційною моделлю ДПП обрано availability payment contract, за яким виплати приватному партнеру уряд здійснюватиме в залежності від досягнення приватним партнером певних стандартів ефективності та етапів проєкту ДПП.

Очікуваним результатом є прискорення розвитку автомобільної інфраструктури та оптимізація бюджетних інвестицій.

*П'ятий тренд – розвиток інституційного забезпечення ДПП.* Йдеться про створення двох важливих інституцій:

а) за підтримки Фонду “Western NIS Enterprise Fund” (“WNISEF”) (США) при Міністерстві інфраструктури України Проектного офісу з розвитку державно-приватного партнерства (2016 р.);

б) Агенції з питань підтримки державно-приватного партнерства (2019р.), яка ідентифікує проєкти ДПП, допомагає робити їх техніко-економічне обґрунтування, залучає місцевих та міжнародних консультантів. Вона здійснює освітньо-просвітні заходи (тренінги, конференції, семінари), які підвищують

інституційну спроможність органів державної влади і місцевого самоврядування у сфері ДПП.

Наведені тренди спричинили *ключові зміни*, які полягають у суттєвому покращенні: а) регуляторної бази ДПП; б) передумов задоволення значних сучасних інфраструктурних потреб України, які й надалі зростатимуть; в) довіри приватних інвесторів до української держави як партнера ДПП.

## Систематизація проблем розвитку ДПП

До проблем ДПП, які висвітлюються у [2, 3, 5, 31-36], можна додати *дві вузлові проблеми*:

- а) справедливість оцінювання вкладу приватного партнера;
- б) ментальність державного менеджменту.

**Щодо справедливості оцінювання вкладу приватного партнера.** Як правило, при проектуванні договору ДПП завжди зрозуміла позицій приватного партнера як інвестора, тому що він приходить зі зрозумілими речами: це або фінансові ресурси у чистому вигляді (гроші) або гроші і якесь спеціалізоване обладнання, що має певну конкретну ринкову ціну. Нариклад, для портових перевалок як одному з найпопулярніших об'єктів ДПП – це портові крани, споруди, які мають чітку вартість та ринкову ціну.

Але виникає питання справедливості оцінки тієї частки, з якою в партнерство входить держава, оскільки існує балансова вартість, незалежна ринкова вартість та вартість, розрахована за міжнародними стандартами, які ніколи не збігаються:

– *по-перше*, це спричиняє великі корупційні ризики. Тому завжди, коли є різночитання в оцінці державного майна, яке стає об'єктом ДПП, відразу на початку другого етапу діяльності розпочинаються корупційні розслідування;

– *по-друге*, при проведенні інвентаризації цього майна, підготовці передачі його в концесію або за договором про спільну діяльність часто виявляється, що реальний стан майна не відповідає балансовому обліку ані кількісно, ані якісно.

Іноземні інвестори ментально не готові для таких ситуації і, як правило, взагалі не розуміють, що відбувається. Це їх відлякує від проєктів ДПП, сильно погіршуючи морально-психологічну обстановку співпраці і тільки дуже міцний менеджмент, що є завжди великою рідкістю, може вирішити виникаючі проблеми. Багато проєктів ДПП або не розпочалося, або втратило багато часу через такого роду обтяжуючи ситуації. Тому завжди, коли мова йде про



державно-приватне партнерство, де об'єктом є державна власність, її вартість для ДПП має визначатися, відходячи від фактичний стан об'єкту, а не від балансової облікової вартості.

*Щодо ментальності державного менеджменту.* Друга проблема – це ментальність державного менеджменту. Йдеться про ментальну неготовність державного чиновника зрозуміти реальну економічну основу відносин та ідеологію ДПП, внаслідок чого центр ваги штучно зміщується на державну позицію як домінуючу. Насправді, держава лише надає об'єкт, відносно якого виникають економічні відносини в межах ДПП, а приватний інвестор надає те, чого у держави немає: сучасний менеджмент, інвестиційні та інші ресурси, інноваційні технології відновлення стану об'єкту, його захисту від повного або поступового руйнування та методи генерації доходу.

Проблема ментальності державного менеджменту стосується й комунально-приватного партнерства (КПП). Зокрема проєкту КПП з умовною назвою «Електронний квіток» в частині визначення частки прибутку приватного партнера у вартості квітка на проїзд для кінцевого споживача. В основу будь-якого типу або форми ДПП приватний партнер закладає економічний інтерес, оскільки він повинен розвиватися та компенсувати власні витрати. У проєкті КПП «Електронний квіток» останні формуються внаслідок:

- а) створення в межах проєкту та утримання сертифікованого центру обробки даних, який потребує значних інвестицій та експлуатаційних витрат;
- б) витратної природи трансакції;
- в) розподілу зони відповідальності за безкоштовне та пільгове перевезення пасажирів у рейсових перевезеннях між приватними перевізниками, державою та приватним партнером ДПП.

До інших проблем можна додати економічні, організаційні, політичні, ідеологічні та технологічні об'єктивного і суб'єктивного характеру. Серед них [3, 4, 6, 7, 8, 9, 34, 37-41]: політичні кризи та нестабільність; непривабливість інвестиційного клімату; прогалини нормативно-правового регулювання, податкового законодавства, бюджетної підтримки та гарантування державних

зобов'язань стосовно ДПП; низький рівень довіри бізнесу та суспільства до владних структур та їх менеджменту; низька якість останнього в частині інвестиційного проектування, проведення конкурсів проєктів ДПП, оцінювання їх результативності і ефективності; відсутність «історій успіху» ДПП, до яких поки не можна віднести пілотні великі проєкти ДПП з портів 2020р. ще, оскільки пройшло замало часу; висока витратність підготовчого етапу проектування ДПП внаслідок значних витрат на техніко-економічне обґрунтування, консалтингових послуг юристів і аудиторів; тривалість строків виконання проєктів ДПП, процедур проведення конкурсу та укладення договору); значна кількість непередбачуваних ризиків, які неможливо урахувати в договорі ДПП; недосконалість інституційної основи ДПП та ін.

Список проблем досить значний. Зокрема, існує *типова розповсюджена проблема цілісності об'єкту ДПП*, яка виникає при укладанні договорів концесії та про спільну діяльність. Як правило набір майна, цікавий концесіонеру, що знаходиться на території якогось виробничого комплексу, може відноситися до різних технологічних виробничих підрозділів, навіть до різних юридичних осіб як сьогодні в портах. Однак, об'єктом ДПП, зокрема концесії, є цілісний майновий комплекс. Це зупиняє значну кількість ідей ДПП або обумовлює їх зміну. Дана проблема гальмує розбудову сучасних зважувальних комплексів на дорогах. Існує типовий європейський приклад ДПП, який реалізований Молдові вже 10 років (вартість 60,0 млн. євро): приватний партнер інвестує у зважувальні комплекси, що забезпечують технологічним обладнанням, яке розташоване під дорожнім покриттям, безупинне та безконтактне зважування вантажних автомобілів (визначення ваги і навантаження на вісь, передання даних про перевантаження на найближчий пост ДПС). Вартість аналогічного проєкту для України, за власним прогнозом, мала скласти 150 млн. євро тв. 10 років окупності. Але цей проєкт не розпочався, оскільки держава була не готова закласти механізм «розщеплення» суми штрафів на бюджетну та приватну складові.

*Існує низка регуляторних секторальних проблем.* Зокрема, у сфері дорожнього будівництва та дорожньої інфраструктури існує заборона функціонування платних доріг за умов відсутності альтернативних безкоштовних маршрутів. Це спричиняє потребу у секторальному державному регулюванні, метою якого повинне стати не лише усунення нормативно-правових перешкод, а й обґрунтування доцільності розробки державної політики зменшення антисоціального ефекту ДПП.

*Відтак,* аналіз розвитку ДПП довів наявність його якісних та кількісних змін, відставання України у цьому процесі попри схожості головних трендів.

## Список використаних джерел

1. Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки : Закон України від 11.07.2001 № 2623-III. *Офіційний вебпортал парламенту України* : веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2623-14>. (дата звернення: 10.03.2020).
2. Брайловський І.А. Державно-приватне партнерство : методологія, теорія, механізми розвитку : дис. д-ра екон. наук : 08.00.01. Харків, 2015. 462 с.
3. Брайловський І.А. Державно-приватне партнерство : методологія, теорія, механізми розвитку : дис. д-ра екон. наук : 08.00.03. Чернігів, 2018. 462 с.
4. Круглов В.В. Механізми державного регулювання розвитку державно-приватного партнерства в Україні: дис. д-ра наук з держ. упр. : 25.00.02. Харків, 2020, 479 с.
5. Винницький Б., Лендшел М., Онищук Б., Сегварі П. Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном. К.: К.І.С., 2008. 146 с.
6. Дубок І.П. Державно-приватне партнерство як механізм формування та реалізації культурної політики в Україні : дис. канд. наук з держ. упр. : 25.00.02. Київ, 2017. 225 с.
7. Сімак С.В. Інституційний розвиток публічно-приватного партнерства: досвід країн світу. *Вісник Академії митної служби України. Серія: Державне управління*. 2015. № 2 (13). С. 103-112.
8. Мельник А.Ф., Підгаєць С.В. Державно-приватне партнерство в системі інститутів національної економіки: механізми розвитку : Монографія. Тернопіль : ТНЕУ, 2017. 279 с.
9. Сімак С.В. Інституційний розвиток публічно-приватного партнерства в системі державного управління : дис. д-ра наук з держ. упр. : 25.00.02. Миколаїв, 2017. 447 с.
10. Сімак С.В. Інституційний розвиток публічно-приватного партнерства: теорія, методологія, механізми державного управління : Монографія. Київ : АМУ, 2016. 388 с.
11. PPI Project Database. *The World Bank Group* : веб-сайт. URL:

<http://ppi.worldbank.org>. (дата звернення: 10.03.2020).

12. EPEC Data Portal. *European Investment Bank* : веб-сайт. URL: <http://data.eib.org/epec>. (дата звернення: 10.03.2020).

13. Квітка С.А. Публічно-приватне партнерство як дієвий механізм взаємодії влади та бізнесу. *Аспекти публічного управління*. 2015. № 7-8. С. 47-56.

14. Тищенко В.Ф., Остапенко В.М. Проектне фінансування як форма публічно-приватного партнерства. *Вісник Університету банківської справи Національного банку України*. 2013. № 1. С. 141-144.

15. Королюк Т. Європейський досвід публічно-приватного партнерства та особливості його розвитку в Україні. *Фінансове забезпечення інноваційних проектів малого та середнього бізнесу: глобальні виклики та українські реалії* : Матеріали I Міжнар. наук.-практ. конф., 7 грудня, 2016, Україна, м. Київ. С. 70-73. URL: Режим доступу: <http://ir.kneu.edu.ua/bitstream/2010/20808/1/70-73.pdf>. (дата звернення: 10.03.2020).

16. Jomo K.S., Chowdhury A., Sharma K., Plat D. Public-Private Partnerships and the 2030 Agenda for Sustainable Development: Fit for purpose? Department of Economic & Social Affairs. 2016. URL: [https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2288desawork\\_ingpaper148.pdf](https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2288desawork_ingpaper148.pdf). (дата звернення: 10.03.2020).

17. Довідка щодо стану здійснення державно-приватного партнерства. *Міністерство економічного розвитку і торгівлі України* : веб-сайт. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=ed00a2ba-480a-4979-84eb-d610a0827a8c&title=ZagalniiOgliad>. (дата звернення: 10.03.2020).

18. Оленцевич Н.В., Ковальова О.В. Державно-приватне партнерство у розвинених країнах світу: досвід для України. *Економічний аналіз*. 2014. № 1, Т. 15. С. 134-143.

19. Private Participation in Infrastructure Projects Database. *The World Bank Group* : веб-сайт. URL: <http://ppi.worldbank.org/resources>. (дата звернення: 10.03.2020).

20. На пути к глобальному партнерству : резолюция. *Генеральной Ассамблеей ООН* : веб-сайт. 2005. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/500/52/PDF/N0550052.pdf?OpenElement>. (дата звернення: 10.03.2020).

21. Review of the Public-private partnerships. *The World Bank Group* : веб-сайт. URL: [http://ppi.worldbank.org/explore/ppi\\_exploreCountry.aspx](http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreCountry.aspx). (дата звернення: 10.03.2020).

22. Реалізація проектів державно-приватного партнерства в Україні. Міністерство інфраструктури України : веб-сайт. 2017. URL: [https://mtu.gov.ua/files/Посібник Реалізація ДПП в Україні.pdf](https://mtu.gov.ua/files/Посібник_Реалізація_ДПП_в_Україні.pdf). (дата звернення: 10.03.2020).

23. Стан здійснення ДПП в Україні. *Міністерство економічного розвитку і торгівлі України* : веб-сайт. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=ukUA&id=62a9b6fb-27ff-462a-b351-eeeadfb26b6f&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini>. (дата звернення: 10.03.2020).

24. Державно-приватне партнерство в контексті управління державними інвестиціями в Україні. Оцінка. 2015. Міжнародний банк реконструкції та розвитку. *The World Bank Group* : веб-сайт. 2016. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/495131467995051959/pdf/106249-UKRANIAN-WP-P153935-PUBLIC-Public-Investment-UKR-Web-cover.pdf>. (дата звернення: 10.03.2020).

25. State of implementation of public-private partnership in Ukraine. *Міністерство економічного розвитку і торгівлі України* : веб-сайт. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=ukUA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini>. (дата звернення: 10.03.2020).

26. Пакулін С.Л., Ципкін Ю.А., Пакуліна А.А. Розвиток державно-приватного партнерства в регіоні в умовах уповільнення темпів глобалізації економіки. *Траектория науки*. 2017. № 1, Т. 3. С. 4.9-4.23.

27. Особливості застосування державно-приватного партнерства як механізму реалізації нової регіональної політики : Аналітична записка.

*Національний інститут стратегічних досліджень* : веб-сайт. 2013. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1239>. (дата звернення: 10.03.2020).

28. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI. *Офіційний вебпортал парламенту України* : веб-сайт. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>. (дата звернення: 10.03.2020).

29. Нова динаміка в інфраструктурних проєктах державно-приватного партнерства та приватизації в Україні. *Юридична фірма «SayenkoKharenko»* : веб-сайт. 2020. URL: <https://sk.ua/uk/news-uk/nova-dinamika-v-infrastruktturnikh-pro>. (дата звернення: 10.03.2020).

30. Програма державно-приватного партнерства у дорожній галузі : веб-сайт. URL: <https://roadppp.in.ua>. (дата звернення: 10.03.2020).

31. Сімсон О.Е. Правова модель приватно-публічного партнерства в інноваційній сфері : Монографія. Х. : Право, 2013. 448 с.

32. Вдовенко Ю.С. Приватно-державне партнерство в автодорожній сфері : Монографія. Чернігів : ЧДТУ, 2009. 198 с.

33. Наумов Д.Ю. Державно-приватне партнерство як інструмент державного управління економікою України, розвитку ринку праці та трудового потенціалу промисловості. *Економіка та держава*. 2011. № 2. С. 33-40.

34. Єфименко Т.І. Державно-приватне партнерство в системі регулювання економіки : Монографія. К. : [б. в.], 2012. 371 с.

35. Круглов В.В. Державне регулювання розвитку державно-приватного партнерства в Україні. *Публічне управління і адміністрування в Україні*. 2018. № 5. С. 53-56.

36. Швиданенко Г.О. Ціннісно-орієнтована модель управління підприємством. *Стратегія економічного розвитку України*. 2016. № 39. С. 51-59.

37. Перспективы развития государственно-частного партнерства в Украине. *Юридический пресс-клуб* : веб-сайт. URL: <http://www.press-club.org.ua>. (дата звернення: 10.03.2020).

38. Круглов В.В. Державно-приватне партнерство: стан та наукові

підходи. Державне регулювання інноваційного розвитку України: стратегічні пріоритети : Монографія / за ред. М.А. Латиніна. Харків : Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2014. С. 22-32.

39. Комарницька Г.О. Активізування державно-приватного партнерства в умовах розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності : дис. д-ра екон. наук : 08.00.03. Львів, 2020. 469 с.

40. Державне-приватне партнерство як механізм реалізації нової регіональної політики: можливості застосування та практичні аспекти підготовки і впровадження інвестиційних проектів : Звіт. Група радників з впровадження державної регіональної політики в Україні Програми «U-LEAD з Європою» : веб-сайт. 2017. 106 с. URL: [http://rdpa.regionet.org.ua/images/129/PPP\\_report\\_ULEAD\\_30\\_10\\_2017.pdf](http://rdpa.regionet.org.ua/images/129/PPP_report_ULEAD_30_10_2017.pdf). (дата звернення: 10.03.2020).

41. Круглов В.В. Розвиток державно-приватного партнерства в Україні: механізми державного регулювання : Монографія. Харків : Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2019. 252 с.