

УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ КОНЦЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

© 2018 ГОЛОВКО В. О.

УДК 338.246.2

Головко В. О. Удосконалення державного регулювання концесійної діяльності в Україні

У всьому світі уряди розвинених країн беруть курс на масштабне залучення фінансових та інших ресурсів приватного сектора на умовах публічно-приватного партнерства до розвитку галузей, що раніше перебували виключно в державній власності та становили монополію держави. З урахуванням кризових обставин впровадження подібних механізмів є вкрай актуальним для нашої держави. Удосконалення законодавства про концесії дозволить вивільнити бюджетні ресурси, концентруватись на соціально значущих функціях влади в епоху глобалізації. Деградація інфраструктури гальмує суспільний розвиток і призводить до додаткових грошових втрат влади та бізнесу. Одним із найбільш результативних шляхів подолання ресурсних обмежень є використання всесвітньо апробованого методу залучення додаткових ресурсів через концесійне фінансування. Унормування проблем визначення сфер відповідальності органів влади у нормативно-правових документах, дотримання принципів транспарентності й уникнення інформаційної асиметрії через підбір фінансових і нефінансових показників прогнозування та моніторингу концесійних проектів дозволить впровадити на базі кращої світової практики справедливий розподіл ризиків між державою та приватним інвестором в умовах зовнішніх і внутрішніх загроз порушення ринкової рівноваги.

Ключові слова: концесія, публічно-приватне партнерство, суспільний розвиток, інфраструктура.

Рис.: 3. **Бібл.:** 17.

Головко Владислав Олександрович – здобувач, Академія фінансового управління (бульв. Дружби Народів, 38, Київ, 01014, Україна)

E-mail: vladgolovko90@gmail.com

УДК 338.246.2

UDC 338.246.2

Головко В. А. Усовершенствование государственного регулирования концессионной деятельности в Украине

Во всем мире правительства развитых стран берут курс на масштабное привлечение финансовых и других ресурсов частного сектора в условиях публично-приватного партнерства в развитие отраслей, которые раньше пребывали исключительно в государственной собственности и были монополией государства. С учетом кризисных обстоятельств внедрение подобных механизмов является крайне актуальным для нашей страны. Усовершенствование законодательства про концессии позволит высвободить бюджетные ресурсы, концентрироваться на социально значимых функциях власти в эпоху глобализации. Деградация инфраструктуры тормозит общественное развитие и приводит к дополнительным затратам правительства и бизнеса. Одним из наиболее результативных путей преодоления ресурсных ограничений является использование всемирно апробированного метода привлечения дополнительных средств через концессионное финансирование. Унормирование проблем определения сфер ответственности органов власти в нормативно-правовых документах, соблюдение принципов транспарентности и избежание информационной асимметрии через подбор финансовых и нефинансовых показателей прогнозирования и мониторинга концессионных проектов позволит внедрить на базе лучшей мировой практики справедливое распределение рисков между государством и частным инвестором в условиях внешней и внутренней угроз нарушения рыночного равновесия.

Ключевые слова: концессия, публично-приватное партнерство, общественное развитие, инфраструктура.

Рис.: 3. **Библ.:** 17.

Головко Владислав Александрович – соискатель, Академия финансового управления (бульв. Дружбы Народов, 38, Киев, 01014, Украина)

E-mail: vladgolovko90@gmail.com

Golovko V. O.

Improving the State Regulation of Concession Activity in Ukraine

All over the world, governments in developed countries are taking the course to leverage the financial and other resources of the private sector in terms of public-private partnership in the development of industry branches that previously have been exclusively in property of the State, or have been considered monopoly of the State. Taking attention of the crisis circumstances, introduction of such mechanisms today is very relevant for our country. Improvement of the concession legislation will free up budgetary resources and will help to focus on the socially significant functions of the State authorities in the era of globalization. Degradation of infrastructure hampers social development and leads to additional expenses on the part of both government and business. One of the most effective ways to overcome resource constraints is to use the world-proven method of attracting additional funds through concessional financing. Standardization of problems of defining the spheres of responsibility of the authorities in normative-legal documents, observing the principles of transparency and avoiding information asymmetry by means of selection of financial and non-financial indicators of forecasting and monitoring of concession projects should facilitate, on the basis of best world practice, the introduction of a fair distribution of risks between the State and the private investor in conditions of external and internal threats of infringement of market equilibrium.

Keywords: concession, public-private partnership, social development, infrastructure.

Fig.: 3. **Bibl.:** 17.

Golovko Vladyslav O. – Applicant, Academy of Financial Management (38 Druzhby Narodiv Blvd., Kyiv, 01014, Ukraine)

E-mail: vladgolovko90@gmail.com

Постійний дефіцит фінансових ресурсів, властивий перехідному етапу розвитку української економіки, негативно впливає на всі сфери національної інфраструктури, більша частина якої була створена ще в минулому сторіччі. Коштів часто не вистачає навіть на її утримання та поточний ремонт, вод-

ночас держава потребує сучасних автобанів, морських та авіаційних хабів тощо. Як відомо, інфраструктура є рушійною силою розвитку економіки, підвищення інвестиційної привабливості країни та зростання добробуту громадян. За таких умов держава потребує залучення додаткових грошових вливань для забезпечення

сталого та всеосяжного розвитку. Одним із найпоширеніших у світі механізмів у цьому напрямку, за даними Світового банку [6], є концесійні контракти. Хоча в Україні існують напрацювання нормативно-правової бази, яка має регулювати відносини держави та приватного інвестора, зокрема у формі концесії, у законодавстві цієї сфери спостерігаються суперечливості, а також бракує системного підходу до державного управління відносинами публічно-приватного партнерства (ППП). Подолання зазначених проблем можливе за наявності комплексної державної політики на базі глибокого вивчення кращого світового досвіду. Ефективна співпраця громадянського суспільства, держави та приватного сектора має базуватись на впровадженні нововведень, виходячи з інституційних можливостей національної економіки.

Дослідженням теоретичних і практичних аспектів PPP присвячені наукові праці таких відомих учених, як: Й. Шумпетер [17], Дж. Гелбрейт [11], М. Портер [5], П. Грегорі [3], В. Геєць [10], Т. Єфименко [12] та ін.

Результати вивчення різних аспектів концесійних угод як механізму PPP та їх практичної реалізації знаходяться в центрі уваги публікацій багатьох українських вчених, зокрема І. Богдана, Є. Черевикова [4].

Згідно з дослідженнями І. Богдана [8] концесії мають багатоцільовий характер, що дозволяє як державі, так і приватним підприємствам здійснювати довгострокове прогнозування і планування своєї діяльності. Концесії створюють такі переваги для органів влади при досягненні суспільних цілей:

- ✦ диверсифікація джерел фінансування, скорочення витрат на будівництво та реконструкцію;
- ✦ можливості технологічного прориву до рівня провідних представників бізнесу, впровадження кращого досвіду приватного сектора у сфері експертизи та проектного управління.

У Проекті Закону України «Про концесії», прийнятому в першому читанні за основу 3 квітня 2018 року, «концесія визначається як форма державно-приватного партнерства, яка полягає в наданні концесіодавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом (об'єктами) концесії, та/або надання суспільно значущих послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, і передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, який охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції, що означає, що за умов експлуатації, відповідно до умов концесійного договору, концесіонеру не гарантується окупність зроблених інвестицій або витрат, які виникли під час виконання робіт чи надання послуг, відповідно до концесійного договору, та переважно отримує плату прямо або опосередковано від користувачів» [14]. Загалом вважається, що концесійні відносини мають застосовуватись у галузях з тривалим строком реалізації

проектів, а також у тих випадках, коли передання прав власності від держави приватному партнеру виключається внаслідок дії політичних, правових чи економічних чинників.

Концесії як один з видів PPP дозволяють державі та приватному сектору за рахунок об'єднання фінансових, управлінських, технологічних ресурсів отримувати взаємну вигоду, поєднуючи розв'язання суспільно значущих завдань соціально-економічного розвитку країни з досягненням інтересів бізнесу і громади. На жаль, в Україні концесійні контракти досі не набули значного поширення, на відміну від більшості країн світу, зокрема з перехідними економіками, де їх поставлено у ранг одного з основних інструментів розвитку.

Метою статті є удосконалення теоретичного та практичного обґрунтування формування сучасного механізму ефективної взаємодії держави і приватного сектора на засадах концесійних угод у сфері реалізації інвестиційно-інноваційних проектів розбудови інфраструктури і надання суспільних послуг з метою досягнення стратегічних цілей сталого розвитку України.

Як відомо, PPP виконує роль механізму залучення капіталу та досвіду приватного сектора до сфер, які традиційно є державними монополіями: громадські послуги, утримання та розвиток інфраструктури тощо [1].

Концесійні договори є одним із основних видів PPP, з їх допомогою стає можливим закріпити взаємовигідні відносини між державою та приватним інвестором на тривалий час. Підприємства-концесіонери беруть на себе обов'язки, пов'язані з використанням об'єктів концесії, а держава контролює належну якість наданих послуг і виконання умов угоди. При цьому концесіонер безпосередньо обслуговує споживачів і збирає з них плату.

За даними дослідників [5], за посередництва інституту концесії створюються умови для залучення приватних інвестицій на утримання, реконструкцію та створення нових об'єктів державної чи комунальної власності, зокрема об'єктів інфраструктури. Приватний партнер бере на себе відповідальність за експлуатацію, фінансування та обслуговування об'єкта концесійного договору, а також за постійну модернізацію [12].

Таким чином, концесійні відносини зменшують тягар на державний бюджет, оскільки всі витрати, пов'язані з використанням об'єкта, бере на себе концесіонер, який отримує для цього кошти з плати за надані послуги від кінцевих користувачів.

Нове законодавство в Україні впроваджується за наявності декількох діючих документів, передбачено що Закон України «Про концесії» від 16.07.1999 № 997-XIV буде замінено на новий, а інші нормативно-правові документи, які регулюють механізм концесії, будуть гармонізовані та систематизовані¹.

¹ Див.: Закон України «Про концесії» від 16.07.1999 № 997-XIV; Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14.12.1999 № 1286-XIV; Закон України «Про особливості оренди чи концесії об'єктів паливно-енергетичного комплексу, що перебувають у державній власності» від 08.07.2011 № 3687-VI; Закон України «Про особливості передачі в оренду чи

Наведемо приклади концесійної діяльності в Україні. За даними Фонду державного майна [15], за останні два десятиліття у сфері транспортної інфраструктури було укладено концесійні договори на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг Львів – Краковець та Львів – Броди, але до цього часу вони не були виконані. За проектом будівництва автомагістралі, яка входить до міжнародного транспортного коридору Берлін – Вроцлав – Львів – Київ, концесіонером виступав львівський консорціум «Концесійні транспортні магістралі». За даними Фонду державного майна, договір концесії був укладений наприкінці минулого сторіччя; його предметом було визначено будівництво майже 90 км дороги та її експлуатацію близько 50 років, але його виконання супроводжувалося численними порушеннями, що призвело до розірвання контракту [9]. На сьогодні після внесення змін до законодавства щодо експлуатації та будівництва автомобільних доріг Міністерство інфраструктури планує провести новий тендер на цей об'єкт вже до кінця 2018 року [16].

В Україні є потреба створення системи, яка дозволить ефективно контролювати, відбирати та запроваджувати концесійні договори, через низку факторів, таких як:

- ✦ зношеність об'єктів житлово-комунального господарства та низький рівень обслуговування громадян у цій сфері;
- ✦ недосконале управління наявними ресурсами з боку центральної та муніципальної влади;
- ✦ дефіцит державного бюджету;
- ✦ низька якість доріг як місцевого, так і загальнонаціонального значення.

Цільовою економічною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 рр. орієнтовний обсяг видатків було заплановано на рівні 322,5 млрд грн, з них кошти державного бюджету мають складати 175,9 млрд грн, решту 46 % передбачається залучати через інвесторів на засадах ППП (поряд з отриманням міжнародних кредитів під державні гарантії)².

На погляд автора, крім вищезазначених, не втратили актуальності інші плани з побудови автомагістралей: Київ – Біла Церква³, Київ – Одеса визначено пріоритетними об'єктами, їх споруджуватимуть приватні партнери на засадах концесії.

Під час розгляду нового законодавства вважається необхідним звернути увагу на застереження щодо діючих нормативно-правових документів із цих питань. Ідеться про низький рівень зацікавленості з боку при-

концесію об'єктів у сферах теплопостачання, водопостачання та водовідведення, що перебувають у комунальній власності» від 21.10.2010 № 2624-VI; постанови Кабінету Міністрів України щодо концесійної діяльності.

² Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.01.2018 №34-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npras/pro-shvalennya-konceptsiy-derzhavn>

³ Платну дорогу Київ – Біла Церква побудують за 300 млн дол. 15.08.2017 р. URL: <http://www.umoloda.kiev.ua/number/0/159/114763/>

ватного сектора в участі у проектах концесії з таких причин:

- ✦ тривалий строк окупності та реалізації проектів;
- ✦ відсутність чіткого, законодавчо закріпленого механізму гарантій відшкодувань з боку держави за встановлених умов;
- ✦ ризик отримання доходів приватним інвестором при стягуванні плати за користування об'єктом концесії [9].

Узагальнюючи вищенаведені проблеми, можна виділити такі інституційні, фінансові, економічні та управлінські чинники, які заважають розвитку концесійного механізму в Україні:

- ✦ низька інвестиційна привабливість національної економіки та складні умови ведення бізнесу;
- ✦ суперечливе та непослідовне нормативно-правове регулювання концесійних відносин;
- ✦ відсутність ефективного механізму державної підтримки концесійних угод;
- ✦ складне та непослідовне тарифне регулювання;
- ✦ недостатній рівень підготовки державних службовців і низький рівень обізнаності приватного сектора про особливості концесії;
- ✦ відсутність послідовної державної політики та сформованої системи управління розвитком концесійних відносин.

Багато дослідників зазначають [12], що у світовій практиці концесії відіграють роль механізму забезпечення доступу до капіталу і досвіду управління в приватному секторі з метою їх застосування у сферах, які традиційно є державними монополіями: громадські послуги, утримання та розвиток інфраструктурних галузей.

Далі розглянемо динаміку кількісних і якісних показників інвестицій у проекти ППП (зокрема концесії) у світі у 2011–2016 рр.

Загалом серед регіонів, що розвиваються, лідерами із залучення інвестицій приватного сектора у сферу інфраструктури як за вартістю, так і за кількістю, є країни Південної Америки та Карибського басейну, а регіон Європи та Центральної Азії (до нього належить Україна), посідає друге місце (рис. 1).

Однією з можливих причин такого стану речей є те, що Південна Америка є регіоном з відносно розвиненою інфраструктурою. Але для її реконструкції та модернізації (в тому числі для транспортної мережі) потрібні великі обсяги інвестицій. Тобто ймовірно, що участь приватного сектора буде тільки зростати, що і підтверджується тенденцією останніх років [2]

За даними Світового банку загальні обсяги інвестицій в інфраструктурні проекти за участі приватного сектора за цей період становили 614,4 млрд дол. США [6] Зокрема, у 2016 році вони були на рівні 70,1 млрд дол. США (рис. 2).

Приватний сектор широко залучається до інвестиційної діяльності у сфері інфраструктури через участь у плануванні, будівництві тощо. Взагалі, що стосується його ролі в ППП, то проекти зеленого поля⁴ та концесії

⁴ Проект зеленого поля – це проєкт, який розпочато з «нуля».



Рис. 1. Приватні інвестиції в інфраструктурні проекти у світі у 2011–2016 рр. за регіонами, млрд дол. США

Джерело: розраховано автором на основі World Bank PPI Database.

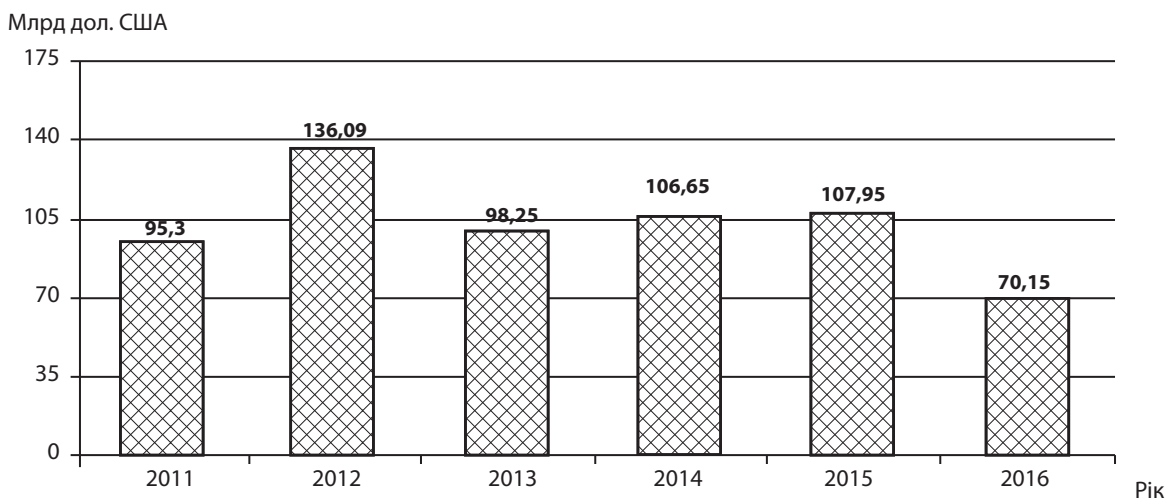


Рис. 2. Сума інвестицій в інфраструктурі за проектами ППП у світі у 2011–2016 рр., млрд дол. США

Джерело: World Bank PPI Database.

є найбільш поширеною практикою протягом останніх років. За даними Світового банку [6], питома вага таких проектів у вартісному виразі складає 50 % всіх інвестицій, зроблених у рамках ППП у період з 2011 по 2016 рр., а в кількісному – 17,5 %. Це говорить про те, що концесійні угоди охоплюють капіталомісткі та масштабні проекти, що приносять найбільшу ввідачу для суспільства та мають високу економічну цінність.

У розвинутих країнах концесії на будівництво доріг набули поширення в США, Канаді, європейських країнах. В рамках таких проектів практикувалися два підходи до фінансування дорожніх робіт:

- ✦ безпосередня плата – під час використання цієї форми компенсації витрат приватний інвестор безпосередньо отримує кошти від користувачів об'єкта концесії; успішний досвід застосування такої практики продемонстрували Франція, Іспанія, Ісландія, Хорватія;
- ✦ опосередкована плата – держава поетапно компенсує витрати приватного інвестора залежно від кількості користувачів об'єктом концесії; така система вдало апробована у Великобританії, Фінляндії, Іспанії та Португалії [4].

У 2016 р. у світі приватні інвестиції у рамках концесійних угод у галузях інфраструктури досягли 20,3 млрд дол., збільшившись на 19 % порівняно з попереднім роком. Загалом в 137 країнах з низьким і середнім рівнем доходів за участю приватного капіталу було реалізовано понад 4,3 тис. інфраструктурних проектів. А щорічні потреби країн з низьким і середнім рівнем доходів у фінансових ресурсах для інвестування в об'єкти інфраструктури фахівці Світового банку оцінюють на рівні 500–600 млрд дол. [6].

Серед усіх інфраструктурних секторів послуги та продукти транспортної індустрії найбільш різноманітні. Умовно їх можна поділити на власне послуги транспорту (перевезення) та створення й підтримку транспортної інфраструктури (наприклад, автомобільні перевезення вантажів і пасажирів, будівництво та ремонт доріг). Їх розвиток у ринкових умовах потребує створення конкурентного середовища [2].

У світі у 2016 р. було завершено 54 транспортних контракти з використанням механізму ППП на суму 25,25 млрд дол. США. Новим трендом у цих проектах, особливо у дорожньому секторі, було використання

великої кількості різних фінансових інструментів для покриття витрат. Найбільш поширеними з форм ППП у сфері транспорту були концесії (36 проектів на суму 12,79 млрд дол. США). У розрізі секторів транспортної галузі абсолютна більшість проектів припадала на сектор автомобільних доріг, при цьому лідерами були Колумбія та Індія (14 та 11 проектів, відповідно з інвестиціями в 7,9 та 1,7 млрд дол. США у 2016 р.). В регіональному розрізі лідерами по залученню приватних інвестицій у сферу транспорту за останні 6 років є п'ять

країн – Бразилія (24,10 %), Туреччина (20,14 %), Індія (18,92 %), Китай (8,35 %) та Колумбія (8,33 %) – на які припадає 79,85 % інвестицій.

Серед об'єктів транспортної інфраструктури, до яких найбільшою мірою залучались приватні інвестиції в регіоні Європи та Центральної Азії, домінують автомобільні шляхи (рис. 3).

Як зазначалося вище, вітчизняні дослідники [4; 8; 10; 12] неодноразово звертали увагу, що у проектах ППП і в концесійних угодах зокрема однією з основних

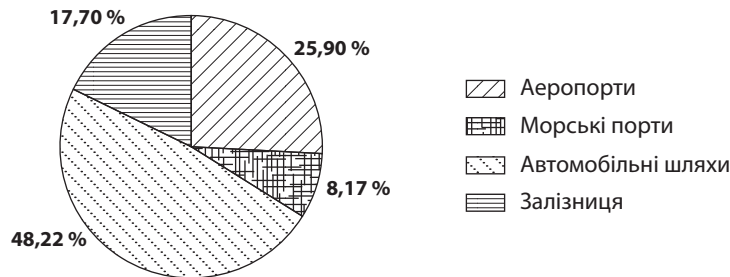


Рис. 3. Відсоткова структура ППП за величиною інвестицій у транспортних проектах у країнах Європи та Центральної Азії в галузевому розрізі у 2011–2016 рр.

Джерело: розраховано автором на основі World Bank PPI Database.

проблем, що постають перед учасниками партнерства, є розподіл ризиків і сфер відповідальності. В міжнародній практиці виділяють різні форми концесійних угод. Особливе значення для України можуть мати угоди типу BOT («build, operate, transfer» – «побудуй, управляй, передай»). Їх сутність полягає у тому, що концесіонер інвестує у будівництво, отримує кошти від експлуатації, а після завершення терміну контракту повертає державі об'єкт угоди. Такий вид співпраці гарантує, що власність на стратегічні об'єкти інфраструктури залишиться у держави, що зменшить політичні ризики [13].

За даними досліджень ЮНКТАД [7], результати взаємодії центральних і муніципальних органів влади з приватними інвесторами, як правило, підвищують якість наданих суспільству послуг і загальний рівень добробуту громадян.

ВИСНОВКИ

Таким чином, можна зробити висновок, що модернізація побудованої ще за радянських часів виробничої інфраструктури, реалізація великих проектів із будівництва автомобільних доріг і залізничних магістралей, морських, річкових і аерохабів, енергетичних і комунальних систем у нашій країні нездійсненна без залучення приватного капіталу в рамках концесійних угод.

В оновленому законодавстві необхідно звернути увагу на більш змістовну та послідовну реалізацію таких принципів партнерства держави та приватного сектора:

- ✦ визначення сфер відповідальності органів влади у нормативно-правових документах;
- ✦ транспарентність процесу ініціювання проектів і залучення приватних партнерів;
- ✦ уникнення інформаційної асиметрії через підбір фінансових і нефінансових показників про-

гнозування та моніторингу концесійних проектів;

- ✦ справедливий розподіл ризиків між державою та приватним інвестором.

На нашу думку, після прийняття законодавства слід розробити підзаконні акти, де слід звернути увагу, що концесійні угоди повинні містити окремий розділ щодо оцінки якісних характеристик, які впливатимуть на фінансові відносини між приватним і державним партнерами.

Також окрему увагу варто приділити корупційним ризикам, які можуть підвищити вартість проектів, знизити якість наданих послуг і в кінцевому рахунку зіпсувати імідж і втратити довіру економічних агентів до проектів ППП, зокрема у формі концесій.

Подаальший розвиток законодавства у сфері ППП та концесій слід спрямовувати на вирішення проблем, які постають перед знов створеними в результаті децентралізації територіальними громадами. Тому, на нашу думку, наступним кроком після прийняття зазначеного закону доцільно унормувати функції, відповідальність органів місцевого самоврядування на рівні територіальних громад з метою більш повного фінансового забезпечення ввірених їм територій та добробуту громадян нашої держави.

Крім того, оновлення і розширення виробничої інфраструктури має супроводжуватись підвищенням транспарентності та підзвітності використання державних коштів, прозорих залучень кредитних ресурсів, гармонізації вітчизняних норм і правил з європейськими. Водночас витрати на підготовку фахівців високого рівня сприятимуть підвищенню конкурентоспроможності національної економіки. Залежно від напрямів відповідальними органами за реалізацію проектів можуть бути

Міністерство інфраструктури, галузеві міністерства та місцеві органи влади. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. **Brendan L.** Lessons from Australia: An assessment of the framework policies, political will and private sector innovation that equipped Australia for growth. Sydney Business School. 2011. 79 p.
2. **Callan M., Davies R.** When Business Meets Aid: Analysing Public-Private Partnerships for International Development. *Development Policy Centre Discussion*. 2013. April. Paper No. 28. URL: <https://ssrn.com/abstract=2252309>
3. **Gregory P. P., Stuart R. S.** *Comparative Economic Systems*. Boston, 1995
4. **Cherevykov I. L.** Institutional environment for public-private partnership in Ukraine. Do institutions really matter? *East European Studies*. 2013. No 4. P. 119–132 URL: <http://econpapers.repec.org/paper/prampropa/62110.htm>
5. **Porter M. E.** *Toward a Dynamic Theory of Strategy // Fundamental ISSues in Strategy / R. P. Rumelt, D. E. Schendel, D. J. Teece*. Boston, 1994.
6. Private Participation in Infrastructure Database // The World Bank. URL: <http://ppi.worldbank.org>
7. World Investment Report 2017 // United Nations conference on trade and development. URL: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1782>
8. **Богдан І.** Концесії в Україні: форми та шляхи запровадження. *Економіка України*. 2011. № 3С. 35–45.
9. **Винницький Б., Лендьял М., Онищук Б., Сегварі П.** Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном. Київ : К. І. С., 2008. 146 с.
10. **Геєць В. М.** Суспільство, держава, економіка: феноменологія взаємодії та розвитку. Київ : НАН України ; ІЕПр НАН України, 2009. 864 с.
11. **Гэлбрейт Дж. К.** Экономические теории и цели обществ. М. : Прогресс, 1976. 406 с.
12. Публічно-приватне партнерство у відносинах держави з міжнародними організаціями та транснаціональними компаніями : кол. наук. моногр. / за ред. Т. І. Єфименко. Київ : НАН України ; ІЕПр НАН України, 2015. 444 с.
13. **Залознова Ю., Петрова І., Трушкіна Н.** Класифікація форма Державно-приватного партнерства: узагальнення зарубіжного та вітчизняного досвіду. *Agricultural and Resource Economix: International Scientific E-Journal*. 2016. URL: <https://are-journal.com/are/article/download/47/59>
14. Проект Закону України «Про концесії» (реєстр. №8125 від 15.03.2018 р.) Розділ 1. Загальні положення. Визначення термінів. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63630
15. Реєстр концесійних договорів Фонду державного майна України. URL: <http://www.spfu.gov.ua/ua/content/spf-rent-concessions.html>
16. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 роки» від 11.01.2018 № 34-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-shvalennya-konceptsiyi-derzhavn>
17. **Шумпетер Й.** Теория экономического развития. М. : Эксмо, 2007. 864 с.

Науковий керівник – Єфименко Т. І., академік НАН України, доктор економічних наук, професор, президент ДННУ «Академія фінансового управління» (м. Київ)

REFERENCES

- Bohdan, I. "Kontsesii v Ukraini: formy ta shliakhy zaprovadzhennia" [Concessions in Ukraine: the forms and ways of implementation]. *Ekonomika Ukrainy*, no. 3 (2011): 35-45.
- Brendan, L. *Lessons from Australia: An assessment of the framework policies, political will and private sector innovation that equipped Australia for growth* Sydney Business School, 2011.
- Callan, M., and Davies, R. "When Business Meets Aid: Analysing Public-Private Partnerships for International Development" *Development Policy Centre Discussion*. 2013. April. Paper No. 28. <https://ssrn.com/abstract=2252309>
- Cherevykov, I. L. "Institutional environment for public-private partnership in Ukraine. Do institutions really matter?" *East European Studies*. 2013. <http://econpapers.repec.org/paper/prampropa/62110.htm>
- Gelbreyt, Dzh. K. *Ekonomicheskiye teorii i tseli obshchestv* [Economic theories and societal goals]. Moscow: Progress, 1976.
- Gregory, P. P., and Stuart, R. S. *Comparative Economic Systems* Boston, 1995.
- Heiets, V. M. *Suspilstvo, derzhava, ekonomika: fenomenolohiia vzaiemodii ta rozvytku* [Society, state, economics: phenomenology of interaction and development]. Kyiv: NAN Ukrainy; IEP NAN Ukrainy, 2009.
- [Legal Act of Ukraine] (2018). <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-shvalennya-konceptsiyi-derzhavn>
- "Private Participation in Infrastructure Database" The World Bank. <http://ppi.worldbank.org>
- "Proekt Zakonu Ukrainy «Pro kontsesii» (reiestr. No. 8125 vid 15.03.2018 r.) Rozdil 1. Zahalni polozhennia. Vyznachennia terminiv" [Draft Law of Ukraine "On Concessions" (Reg. No. 8125 dated March 15, 2018). Section 1. General Provisions. Definition of terms]. http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63630
- Porter, M. E. "Toward a Dynamic Theory of Strategy" In *Fundamental ISSues in Strategy* Boston, 1994.
- Publichno-pryvatne partnerstvo u vidnosynakh derzhavy z mizhnarodnymy orhanizatsiiami ta transnatsionalnymy kompaniiami* [Public-private partnership in state relations with international organizations and multinational companies]. Kyiv: NAN Ukrainy; IEP NAN Ukrainy, 2015.
- "Reiestr kontsesiinykh dohovoriv Fondu derzhavnogo maina Ukrainy" [Register of Concession Agreements of the State Property Fund of Ukraine]. <http://www.spfu.gov.ua/ua/content/spf-rent-concessions.html>
- Shumpeter, Y. *Teoriya ekonomicheskogo rozvitiya* [The theory of economic development]. Moscow: Eksmo, 2007.
- Vynnytskyi, B. et al. *Dosvid ta perspektyvy vprovadzhennia derzhavno-pryvatnykh partnerstv v Ukraini ta za kordonom* [Experience and prospects of implementation of public-private partnerships in Ukraine and abroad]. Kyiv: K. I. S., 2008.
- "World Investment Report 2017" United Nations conference on trade and development. <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1782>
- Zaloznova, Yu., Petrova, I., and Trushkina, N. "Klasyfikatsiia form Derzhavno-pryvatnoho partnerstva: uzahalnennia zarubizhnogo ta vitchyznianoho dosvidu" [Classification of forms of Public-Private Partnership: generalization of foreign and domestic experience]. *Agricultural and Resource Economix: International Scientific E-Journal*. 2016. <https://are-journal.com/are/article/download/47/59>