

УДК 334.72

Солодаренко М.О.

РОЗВИТОК ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

У статті досліджено світовий досвід формування, впровадження та реалізації механізму державно-приватного партнерства. Наведено класифікацію країн у залежності від інтенсивності впровадження механізму ДПП. Описано особливості формування та розвитку державно-приватного партнерства у європейських країнах: Великобританії, Франції, Німеччині, Іспанії, Італії. Виявлено основні перешкоди на шляху розвитку державно-приватного партнерства в європейських країнах та визначено пріоритетні форми і напрями здійснення цієї форми співпраці.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, механізм, світовий досвід, розвиток, приватний партнер, держава.

Постановка проблеми. Зростання рівня життя населення привело до виникнення нових вимог стосовно функціонування соціальної та виробничої інфраструктури. Задоволення цих вимог потребує значних фінансових можливостей з боку державних і місцевих органів влади, які на жаль є обмеженими. А такі інструменти, як приватизація об'єктів державної власності та зовнішні позики почали втрачати свою ефективність, оскільки зменшилась кількість об'єктів, які можна приватизувати, та суб'єктів, готових займати кошти. Отже назріла ситуація, коли необхідно шукати та впроваджувати нові інструменти, здатні забезпечити гідний рівень життя населення. Одним із перспективних інструментів, здатних вирішити це завдання, може стати механізм державно-приватного партнерства (далі – ДПП). Він активно використовується за кордоном, де його застосування привело до реалізації великої кількості суспільно значущих проектів, які дозволили оцінити позитивні та негативні наслідки взаємодії держави та бізнесу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема поширення світової практики впровадження державно-приватного партнерства досліджена в працях багатьох вітчизняних та закордонних вчених. Серед зарубіжних вчених слід відзначити: В. Варнавського, В. Міхеєва, Є. Коровіна, Л. Шарінгера, Є. Бондаренка, В. Якуніна, Л. Єфімову, М. Хаммамі та інших. Велику увагу поширенню ДПП приділяють й вітчизняні вчені, зокрема такі, як: В. Вакуленко, О. Соловійова, М. Василенко, П. Яковлев, Б. Винницький, Н. Папп, О. Берданова та інші.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Співпраця державного та приватного секторів є рушійною силою соціально-економічного розвитку будь-якої країни.

Об'єднання зусиль та ресурсів держави та бізнесу дозволяє плідно розв'язувати суспільно значимі проблеми та сприяти подальшому розвитку країни.

Останнім часом, ця форма співпраці набирає все більшого розмаху у всьому світі. Україні, яка перебуває у стані трансформації, необхідно опиратися на світовий досвід у сфері державно-приватного партнерства та адаптувати його до вітчизняних реалій. Врахування світових тенденцій, вивчення закордонних механізмів, інструментів та принципів побудови державно-приватного партнерства дозволить Україні вирішити важливі соціально-економічні проблеми. Отже, державно-приватне партнерство є необхідною умовою розвитку ефективної економіки, тому вивчення світового досвіду розвитку ДПП для впровадження його в Україні є актуальною проблемою і зумовлює вибір мети нашого наукового дослідження.

Формулювання цілей статті. Метою статті є дослідження зарубіжного досвіду розвитку державно-приватного партнерства, виявлення особливостей його формування та поширення у провідних країнах світу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Історія розвитку процесу взаємодії державного та приватного партнера починається ще в давні часи, коли держава передавала свої повноваження на виконання певних завдань приватній особі за визначену винагороду. Використання механізму ДПП у деяких країнах світу налічує вже кілька століть. Отже, досвід реалізації проектів із застосуванням механізму державно-приватного партнерства працює вже довгий час і постійно вдосконалюється. Однак темпи розвитку реалізації проектів ДПП у кожній країні досить різні. Такі країни, як Великобританія, Німеччина, Франція, Іспанія вже досить добре розвинули цю сферу і є в ній лідерами, але є і такі країни, які тільки починають опановувати цей механізм.

А. Ренда і Л. Шрефлер у своєму дослідженні «Публічне приватне партнерство: націо-

нальний досвід у Європейському Союзі» пропонують класифікацію, в якій усі країни, в залежності від інтенсивності впровадження механізмів ДПП, розділяють на три групи [1].

Перша група – «економічно розвинуті країни», тобто країни, які є лідерами за кількістю підписаних контрактів. До цієї групи досліджень належать: Великобританія, Німеччина, Франція, Ірландія та Італія. Окрім європейських країн, до цієї групи можна віднести і неєвропейські, такі, як: США, Японію, Сінгапур, Канаду. У вищезазначених країнах вже досить чітко сформувалася нормативно-правова база, яка дозволяє використовувати механізм ДПП у багатьох галузях. Значний досвід використання ДПП дозволив їм сформулювати чітке бачення сфер, в яких його застосування буде найбільш ефективним.

Друга група – «проміжні країни», тобто країни, де спостерігається значне поширення ДПП, але не в усіх сферах. Обмеженість поширення ДПП в інших сферах пов'язана з недосконалістю чинного законодавства та частою зміною поглядів уряду на дію цього механізму. До цієї групи належать Іспанія та Португалія.

Третя – «група країн, що запізнилися» – це країни, в яких застосування ДПП перебуває на початковій стадії: Люксембург, Греція, Норвегія, Бельгія, Швеція.

Як окрему групу зазначені вище дослідники пропонують розглядати й «особливу групу», тобто країни, що мають різні політичні та економічні особливості: країни Центральної та Східної Європи. Ці країни належать до особливої групи, оскільки для впровадження ДПП уряди стикаються зі значною кількістю проблем: відсутність кваліфікованих спеціалістів, нерозвиненість ринку капіталу, недостатня аналітична підготовка організації проектів та інші. Більшість прикладів впровадження ДПП у цих країнах не дали позитивного результату, однак деяким країнам завдяки дотриманню всіх вимог все ж таки вдалося реалізувати успішні проекти ДПП.

На Європейському ринку із застосуванням механізму державно-приватного партнерства реалізується значна кількість інвестиційних проектів. Розподіл кількості інвестиційних проектів на основі ДПП у країнах Європи представлено на рис. 1.

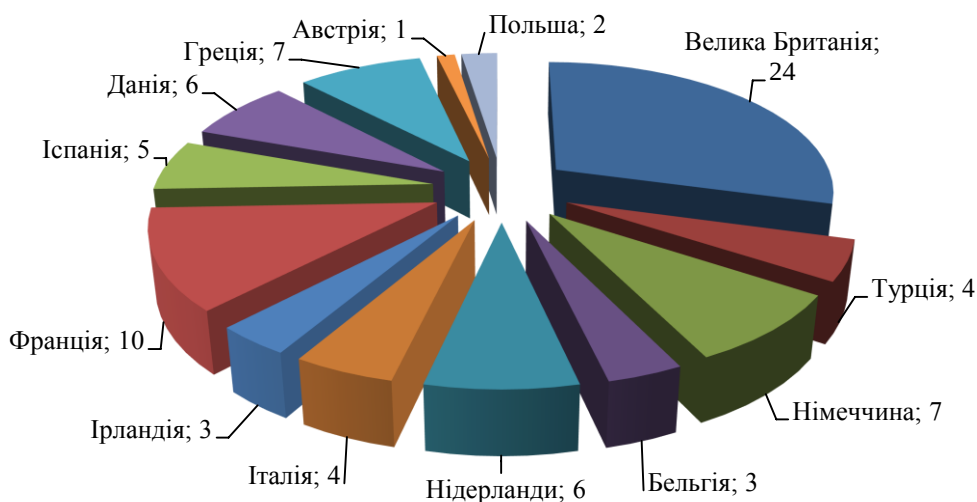


Рис.1. Кількість угод ДПП в країнах Європи за 2014 рік*

* Складено автором за матеріалами [2, с. 4]

Так, у 2014 році, за даними European PPP Expertise Centre [2, с. 4] у державах Європейського Союзу було реалізовано 82 угоди із сукупною вартістю 18,7 млрд євро. За кількістю угод та з точки зору вартості провідне місце посідає Велика Британія, на економіку якої припадає 24 угоди загальною вартістю 6,6 млрд євро. У 2014 році частка Великобританії у загальноєвропейській кількості проектів ДПП становила 29,3 %, а за їх вартістю – 35,3 %.

У вартісному вираженні Туреччина була другим за величиною ринком (3,5 млрд євро). Третім за величиною ринком ДПП в Європі стала Німеччина (1,5 млрд євро). Що стосується

кількості угод, то за Великобританією слідувала Франція (10 угод), Німеччина та Греція (сім угод у кожній). Наступні результати за кількістю угод показали Нідерланди та Данія (шість угод у кожній). Решта країн уклала не більше 5 угод.

Механізм ДПП застосовується у різних сферах. Як свідчить аналіз міжнародної практики, найпоширенішими сферами застосування державно-приватного партнерства є: охорона здоров'я, житлово-комунальна сфера; телекомунікації; будівництво та утримання автошляхів; енергозбереження. На рис. 2 представлено розподіл кількості проектів ДПП за сферами їх застосування в країнах Європи у 2014 році.

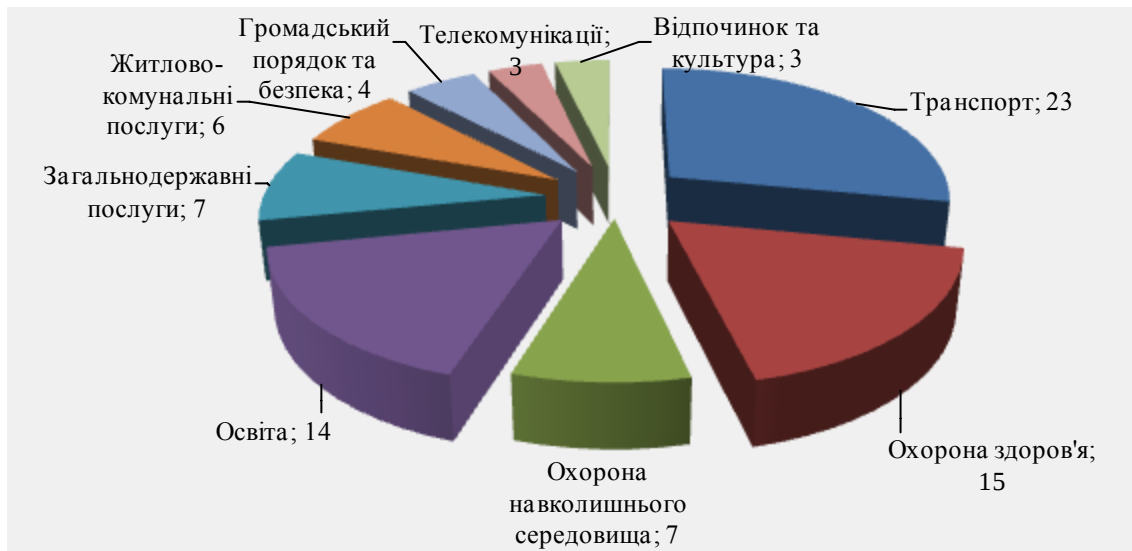


Рис. 2. Структура проектів ДПП за сферами в Європі за 2014 рік*

* Складено автором за матеріалами [2, с. 5]

За підсумками 2014 року за кількістю угод на основі ДПП в Європі лідируючу позицію займає транспортна сфера. За рік у цій сфері було укладено 23 угоди вартістю 11,8 млрд євро. Протягом останніх років спостерігається зростання кількості проектів у сфері охорони здоров'я, яка займає друге місце. Ця сфера була другою і за кількістю угод, і за величиною їх вартості: 15 угод загальною вартістю 2,2 млрд євро. Третє місце посідає сфера освіти, в якій кількість угод у 2014 році у порівнянні з 2013 роком скоротилась на 33% та становила 14 угод. Однак ця сфера все ж таки зберегла свої позиції. За вартістю угод третє місце припадає на сферу навколишнього середовища, в якій також спостерігається зниження кількості угод та їх вартості.

Отже, наведена статистика свідчить про те, що на ринку Європи державно-приватне партнерство розвивається досить активно.

Далі наведемо приклади впровадження ДПП у провідних країнах світу.

Беззаперечним лідером серед європейських країн є Велика Британія. Перший досвід впровадження механізму ДПП був зафіксований в 1981 році у зв'язку з перебудовою лондонських доків. У 1992 році уряд консерваторів під керівництвом прем'єр-міністра Джона Мейджора змінив концепцію управління державною власністю. Процес приватизації був припинений. Продовження активного продажу державної власності могло обернутися значними ризиками для національної безпеки у соціальній, економічній і політичній сферах. Однак потреби населення в отриманні якісних послуг залишалися високими і без залучення приватного сектора їх задоволення було під загрозою. Тому був прийнятий закон про «приватну фінансову ініціативу» (далі –

ПФІ), який забезпечив приватним структурам більше легке входження в сектор державної соціальної та виробничої інфраструктури [4, с. 66]. Сутність ПФІ полягала у передачі приватному сектору функції фінансування будівництва, експлуатації, реконструкції, управління державними об'єктами виробничої та соціальної сфери. У 1997 році до влади прийшов лейбористський уряд Т. Блера, який продовжив розвиток державно-приватного партнерства.

У 1997 році процедури ПФІ були змінені, внаслідок чого виникли нові критерії урядової підтримки проектів державно-приватного партнерства. Успішними проектами цього періоду у Великобританії стали такі, як створення інтегрованої системи утилізації відходів на острові Уайт, громадської бібліотеки у м. Борнмут, шкіл в Брижпорті і Дорсеті, будинків перестарілих у Сурреї, будівництво будівлі поліції в Ілкестоні, північного кільця Бірмінгема і залізничної мережі Кройдона [5].

У кінці 90-х років у рамках просування ідеї «приватної фінансової ініціативи» Держказначейством країни була створена група з висококваліфікованих службовців (Treasure task force), метою якої було надання різносторонньої допомоги міністерствам і відомствам. На основі цієї групи в 2000 році була сформована спеціальна державно-приватна компанія Partnerships UK [6, с. 125].

Partnerships UK було утворено в якості методологічного центру з питань теорії і практики державно-приватного партнерства при Уряді Великобританії та діяло в якості робочого підрозділу міністерства фінансів. Згодом, воно було перетворено в спільну державно-приватну структуру, в якій 51 % став належати приватному сектору.

Ключовими сферами застосування проектів ПФІ є: освіта та відпочинок, охорона здоров'я, транспорт, заклади закритого типу, громадські заклади, соціальне житло, комунікації, заклади та споруди для міністерства оборони, засоби комунікації.

Цікавим для української практики є досвід залучення приватного сектора до проектів ДПП у Франції. Ця країна входить до числа лідерів, які успішно реалізують механізм ДПП та мають значні напрацювання взаємодії державного та приватного секторів у сфері інфраструктури. Вперше в країні цей механізм виник у 1552 році при спорудженні каналу за концесійним принципом. Надалі механізм ДПП розвивається у рамках «Співтовариств змішаної економіки» (SEM) і концесій. Необхідно підкреслити, що правова база була нестабільною і слабкою, оскільки єдиного закону, яким би регулювалися всі форми ДПП, у Франції не було. Кожна форма регулювалася різними нормативно-правовими актами і нормами адміністративного та цивільного права. Перші законодавчі акти, регулюючі діяльність SEM, з'явилися лише в 1960-х роках. Згідно з законодавством, у рамках SEM держава і місцева влада повинні мати більшу частку, щоб грати в них домінуючу роль в управлінні ними. Наприклад, закон Франції № 2002-1094 від 29 серпня 2002 р., відомий як LOPSI, дозволяє приватному сектору брати участь у проектуванні, будівництві, фінансуванні та обслуговуванні об'єктів для потреб правосуддя, правоохоронних органів, армії і міністерства оборони, а постанова уряду № 2003-850 від 4 вересня 2003 р. дозволяє приватному сектору брати участь в аналогічних контрактних схемах, проте в секторі охорони здоров'я. У 2004 році був прийнятий закон про державно-приватне партнерство, а вже в 2005 році було створено центр розвитку ДПП при міністерстві фінансів. Основною метою центру стало сприяння виконавчим органам державної влади – ініціаторам проектів ДПП у підготовці та реалізації проектів державно-приватного партнерства на всій території Франції [7, с. 78].

У 2014 році у Франції було реалізовано 10 ДПП-проектів. В останні кілька років основними сферами реалізації проектів ДПП є: будівництво та обслуговування доріг, а також водопостачання. Нині у рамках ДПП у Франції будуються стадіони до Євро-2016 та відповідна інфраструктура.

Активно застосовується механізм впровадження й реалізації ДПП, його правові та економічні аспекти, концесійні механізми в Італії. В цій країні державно-приватне партнерство є одним з найбільш перспективних та ефективних інструментів міського і регіонального економічного та соціального розвитку. Основними сферами застосування ДПП в Італії є: транспорт, лікарні, житлово-комунальна сфера.

Перше звернення до державно-приватного партнерства в Нідерландах відбулося у 1980 році, однак як дійовий інструмент розвитку економіки воно почало активно розвиватися лише у 1995 році. Цей механізм став альтернативою механізму приватизації. Слід відмітити, що державні установи, відповідальні за поширення механізму ДПП на практиці виступили проти нього. Причиною цьому стала незрозумілість мети та наслідків ДПП, відсутність кваліфікованих спеціалістів, обізнаних з питанням ДПП, а також впевненість державних службовців у тому, що запровадження ДПП призведе до втрати виконуваних ними функцій.

Перші проекти ДПП були пов'язані з будівництвом автодоріг регіонального значення та мереж високошвидкісних залізничних доріг. Незважаючи на брак знань та досвіду, всі проекти були реалізовані успішно.

Особливістю державно-приватного партнерства в цій країні є те, що ДПП самостійно освоюється регіональними відомствами, які вбачають у ньому ефективний інструмент сталого економічного розвитку без просування його урядом чи приватним сектором. Крім того, голландське ДПП відрізняється наявністю стандартних контрактів і процедур, швидких та надійних.

Найпоширенішою формою ДПП у Нідерландах є контракт життєвого циклу, крім нього використовуються концесії, проекти комплексного освоєння територій, альянси тощо. Основними сферами застосування ДПП є: будівництво доріг, охорона здоров'я, освіта, комунальні споруди [8, с. 140].

В Іспанії перші проекти ДПП з'явилися в середині 1990-х років, хоча схожі форми державно-приватних угод застосовувалися ще в 1970-1980-ті роки в рамках будівництва платних автомобільних доріг. Пріоритетним напрямом реалізації проектів є будівництво залізничних та автомобільних доріг. В інших сферах державно-приватне партнерство розвивається не досить інтенсивно. Причиною цьому є труднощі залучення приватних інвестицій.

Доступ до міжнародних ринків капіталу дуже обмежений у зв'язку з переважанням місцевих гравців у фінансовому секторі країни. Крім того, існує поширене переконання, що держава може завжди втрутитися, здійснити підтримку в наданні основних суспільних послуг і уникнути провалу проекту. Це укріплює перевагу місцевих гравців порівняно з міжнародними, які не чекають вірогідності втручання з боку держави під час надання пропозиції. Останні поправки до чинного законодавства додали значної гнучкості стосовно фінансування і структури проектів [9, с. 22-23].

У Німеччині реалізацію проектів на основі ДПП спочатку використовували в кооперативному будівництві. Перші некомерційні будівель-

ні спільноти були створені на основі приватних інвестицій у середині XIX століття.

ДПП у Німеччині розвивається з 1990 року. Однак активний розвиток ДПП почався в 2000-х роках. У квітні 2001 року Федеральним канцлером була скликана «робоча група Канцлера». У липні 2002 року був створений Керівний комітет з питань ДПП у державному надземному будівництві, що представив у жовтні 2003 року федеральний експертний висновок щодо ДПП. У грудні цього ж року були розроблені «Практичні рекомендації з рамкових умов». У вересні 2005 р. був прийнятий і вступив у дію федеральний закон про стимулювання ДПП і про поліпшення рамкових нормативних умов. Цей нормативно-правовий акт спрощує оподатковування проектів ДПП, докладно регулює порядок переходу прав власності на майно, регламентує порядок створення та діяльності підприємств для реалізації проектів ДПП, у тому числі малих та середніх підприємств. В 2006 році були прийняті стандарти з оцінки ефективності ДПП-проектів. В 2008 році 10 федеральних земель, 82 муніципалітети та 33 інших органів влади схвалили рамкову угоду.

При цьому варто відзначити, що керівництво ФРН послідовно проводить курс на підтримку приватної ініціативи в публічному секторі. Стратегічна ціль – значне збільшення частки ДПП (до 15–20%) у державних закупівлях (зараз близько 4%).

Що стосується органів регулювання ДПП, то в Німеччині в листопаді 2008 року для успішної реалізації проектів створена консалтингова компанія у формі акціонерного товариства ДПП, що розташоване в Берліні. Компанія була заснована під егідою Міністерства фінансів та Міністерства транспорту, будівництва і міського розвитку. Метою її створення є надання консультацій на користь держави, економіки і суспільства у зв'язку з новими формами співробітництва між державними і приватними партнерами. На земельному рівні використовуються інститути підтримки ДПП, що організовані за принципом мережевої організації, моделлю робочої або оперативної групи та модель рад з підтримки ДПП.

До особливостей ДПП у Німеччині варто також віднести той факт, що приватизація підприємств розглядається як один з механізмів ДПП, тому що в договорі придбання майна чітко прописуються завдання, параметри роботи для підприємств-власників нових активів [10, с. 250-254].

Проекти ДПП реалізуються, як правило, у сфері спорудження, модернізації або реконструкції різного роду інфраструктурних об'єктів, а

також інших соціально значимих об'єктів нерухомості й наступного управління ними.

Один із основних напрямів діяльності пов'язаний з будівництвом й експлуатацією різних об'єктів нерухомого майна, в основному, у сфері освіти, охорони здоров'я, культури та спорту, в адміністративній сфері, промислових територій, рідко – у випадках промислового устаткування тощо. Значну частку також займають спільні ДПП-проекти у транспорті, сфері комунального обслуговування населення і енергетичній сфері. До нових сфер застосування ДПП останнім часом додалася сфера надання різних «державних послуг», у тому числі в області телекомунікацій та інформаційних технологій [11, с. 107].

Що стосується українського досвіду, то за даними Світового банку в Україні протягом 1990–2014 років було реалізовано лише 58 проектів, в які інвестовано \$14,6 млн, з них близько \$12 млн – у сферу телекомунікацій [12]. Однак наведені дані Світового банку не показують реального стану розвитку ДПП в Україні. Слід констатувати, що застосування механізму ДПП не набуло достатнього поширення в Україні, приклади успішних ДПП-проектів відсутні.

Висновки і перспективи подальших досліджень. У результаті проведеного дослідження можна зробити висновок, що сьогодні державно-приватне партнерство є однією з найбільш ефективних форм співробітництва між державним і приватним секторами. Ця форма співробітництва виникла ще в давні часи та успішно розвивається до теперішнього часу. Дослідження зарубіжного досвіду показало, що проекти, засновані на принципах співпраці держави та бізнесу активно формуються та розвиваються у всьому світі. Отже, зарубіжні країни накопичили достатній досвід у сфері формування та поширення державно-приватного партнерства. Об'єднання ресурсів і досвіду держави та приватного партнера дозволяє їм вирішувати суспільно значимі завдання. При цьому кожна країна використовує свої інструменти поширення та розвитку державно-приватного партнерства, а отже темпи реалізації проектів ДПП у кожній країні різні. Крім того, ДПП-проекти застосовуються у різних сферах економіки, навіть у тих, які раніше знаходилися тільки у власності держави. Слід відзначити, що в зарубіжній практиці існує безліч прикладів успішної взаємодії державного і приватного секторів. Такі приклади набирають істотних обертів, їх кількість постійно збільшується. Врахування напрацьованого зарубіжного досвіду у рамках державно-приватного партнерства дозволить нашій державі більш стрімко розвиватися в цьому напрямі.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Renda A. Public Private Partnerships: National Experiences in the European Union / A. Renda, L. Schrefler // Briefing note v IP/A/IMCO/SC/2005-160 governed by the provisions of Framework Service Contract IP/A/IMCO/FWC/2005-33. - [Електронний ресурс] – Режим доступу: euro2005.inform/news/11/p7273.
2. Market Update Review of the European PPP Market in 2014 [Електронний ресурс] / European PPP Expertise Centre, 2014. – 12 р. – Режим доступу: <http://www.eib.org/eppec/index.htm>
3. Варнавский В.Г. Управление государственно-частными партнерствами за рубежом / В.Г. Варнавский // Вопросы государственного и муниципального управления. - 2012. - № 2. - С. 134-147.
4. Котов Е.В. Тектология государственно-частного партнерства сквозь призму зарубежного опыта / Е.В. Котов // Экономика промышленности. – 2012. – № 1-2. – С. 66–78.
5. Лихачев В. Практический анализ современных механизмов ГЧП в зарубежных странах, или как реализовать ГЧП в России / В. Лихачев [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://council.gov.ru>
6. Узунов Ф.В. Зарубіжний досвід формування та розвитку державно-приватного партнерства / Ф.В. Узунов // Інвестиції: практика та досвід. – 2013. – № 14. – С. 124–126.
7. Мерзлов И.Ю. Международный опыт развития государственно-частного партнерства в экономически развитых странах: институциональный аспект / И.Ю. Мерзлов // Вестник Пермского университета. Серия: Экономика. – 2012. – Выпуск № 3. – С. 75–81.
8. Оленцевич Н.В. Державно-приватне партнерство у розвинених країнах світу: досвід для України / Н.В. Оленцевич, О.В. Ковальова // Економічний аналіз: зб. наук. праць. – 2014. – Том 15. – № 1. – С. 134–143.
9. Шохин А.В. Бизнес и власть: теория и практика взаимодействия: монография / А.Н. Шохин, С.Р. Борисов, М.В. Братерский и др.; под общ. ред. А.Н. Шохина. – М.: ВНЕ, 2011. – 349 с.
10. Мушинська Н.Ю. Дослідження сучасного стану розвитку відносин державно-приватного партнерства в Німеччині та Україні / Н.Ю. Мушинська // Збірник наукових праць Луцького національного технічного університету. – 2011. – Випуск 8 (30). – С. 246–256.
11. Панікар Г.Ю. Державно-приватне партнерство: зарубіжний досвід та можливості його використання для України / Г.Ю. Панікар // Науковий журнал: стратегія розвитку України. Економіка, соціологія, право. – 2011. – № 3. – С. 106–111.
12. Private Participation in Infrastructure Database [Електронний ресурс] / The World Bank Group – Режим доступу: <http://ppi.worldbank.org>

REFERENCES

1. Renda, A., & Schrefler L. *Public Private Partnerships: National Experiences in the European Union*. Retrieved from euro2005.inform/news/11/p7273.
2. *Market Update Review of the European PPP Market in 2014* (2014). Retrieved from <http://www.eib.org/eppec/index.htm>
3. Varnavskiy, V.G. (2012). Upravlenie gosudarstvenno-chastnyimi partnerstvami za rubezhom [Management of public-private partnerships abroad]. Voprosy gosudarstvennogo i munitsipalnogo upravleniya - *The questions of state and municipal management*, 2, 134-147 [in Russian].
4. Kotov, E.V. (2012). Tektologiya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva skvoz prizmu zarubezhnogo opyta [The technology of public-private partnership through the prism of foreign experience]. *Ekonomika promislavosti - Economy of industry*, 1-2, 66-78 [in Russian].
5. Lihachev, V. *Prakticheskiy analiz sovremennykh mekhanizmov GChP v zarubezhnykh stranah, ili kak realizovat GChP v Rossii* [Practical analysis of the current PPP in foreign countries, or how to implement PPP in Russia]. Retrieved from <http://council.gov.ru> [in Russian].
6. Uzunov, F. V. (2013). Zarubizhnyi dosvid formuvannia ta rozvytku derzhavno-pryvatnoho partnerstva [Foreign experience of formation and development of public-private partnerships]. *Investytsii: praktyka ta dosvid - Investment: Practice and Experience*, 14, 124-126 [in Ukrainian].
7. Merzlov, I.Yu. (2012). Mezhdunarodnyi opyt razvitiya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v ekonomicheski razvitykh stranah: institutsionalnyi aspekt [International experience of public-private partnership in economically developed countries: the institutional dimension]. *Vestnik Permskogo universiteta. Seriya: Ekonomika - Bulletin of Perm University. Series: Economy*, 3, 75-81 [in Russian].
8. Olentsevych, N.V., & Kovalova, O.V. (2014). Derzhavno-pryvatne partnerstvo u rozvynenykh krainakh svitu: dosvid dlia Ukrainy [Public-private partnership in the developed countries of the world: experience for Ukraine]. *Ekonomichnyi analiz: zb. nauk. Prats - Economic analysis: collection of scientific papers*, 1 (15), 134-143 [in Ukrainian].
9. Shohin, A.V., Borisov, S.R., & Braterskiy, M.V. (2011). *Biznes i vlast: teoriya i praktika vzaimodeystviya* [Business and Government: theory and practice of interaction]. Moskva: VNE [in Russian].
10. Mushchynska, N. Yu. (2011). Doslidzhennia suchasnoho stanu rozvytku vidnosyn derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Nimechchyni ta Ukraini [The study of the current state of relations public-private partnerships in Germany and Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats Luts'koho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu -The collection of scientific papers of Lutsk National Technical University*, 8 (30), 246-256 [in Ukrainian].
11. Panikar, H. Yu. (2011). Derzhavno-pryvatne partnerstvo: zarubizhnyi dosvid ta mozhlyvosti yoho vykorystannia dlia Ukrainy [Public-private partnerships: international experience and the possibility of its use for Ukraine]. *Naukovyi zhurnal: stratehiia rozvytku Ukrainy. Ekonomika, sotsiologhiia, pravo - Science journal: development strategy of Ukraine. Economics, sociology and law*, 3, 106-111. [in Ukrainian].
12. *Private Participation in Infrastructure Database*. Retrieved from <http://ppi.worldbank.org>

Одержано 14.09.2015 р.