

А. В. Мостепанюк,
аспірант, Київський національний університет імені Т. Шевченка

СВІТОВИЙ ДОСВІД РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

У статті проаналізовано умови виникнення та основні етапи розвитку партнерських відносин між державою та приватним сектором. Досліджено особливості функціонування державно-приватного партнерства (ДПП) у розвинутих країнах та країнах, що розвиваються. Узагальнено світовий досвід застосування проектів ДПП та подано практичні рекомендації щодо становлення та розвитку інституту державно-приватного партнерства в Україні.

The conditions and main stages of development partnerships between the state and the private sector analyzed in the article. Peculiarities of functioning public-private partnership (PPP) in developed and developing countries studied. Global experience of PPP projects generalized and practical recommendations provided for the establishment and development of public-private partnership in Ukraine.

*Ключові слова: держава, приватний сектор, державно-приватне партнерство, концесія, проекти ДПП.
Key words: government, private sector, public-private partnerships, concession, projects of PPP.*

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Нині для України першочерговим та стратегічно важливим завданням є вирішення проблеми ефективної взаємодії держави та приватного сектора з метою ліквідації та відновлення застарілих об'єктів інфраструктури, а також подальшого їх вдосконалення, що сприятиме зростанню економіки країни та підвищенню рівня життя населення. Визначення відповідного шляху розвитку партнерських відносин між державою та бізнесом потребує узагальнення світового досвіду реалізації проектів ДПП, ефективних механізмів взаємодії та основних принципів співпраці.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ПУБЛІКАЦІЙ ТА ДОСЛІДЖЕНЬ

Проблемам сутності та механізмів взаємодії держави та приватного бізнесу як важливого чинника зростання конкурентоспроможності національної економіки присвячено праці авторитетних вітчизняних та зарубіжних вчених: М. Айрапетяна, А. Алпатова, В. Базилевича, Дж. Б'юкене-на, В. Варнавського, С. Варналія, М. Вебера, Т. Веблена, О. Вікарчук, А. Гальчинського, В. Гейця, Н. Гражевської, Е. Дюркгейма, П. Єщенко, В. Кондратьєва, Дж. Коммонса, І. Мазур, Р. Мартусевича, С. Мочерного, Д. Норта, Р. Нурєєва, С. Рожкової, А. Чухна та ін. [1—10, 12].

НЕВИРІШЕНІ ЧАСТИНИ ПРОБЛЕМИ

Однак, незважаючи на декларацію готовності до такої співпраці, відносини державно-приватного партнерства в нашій країні не отримали належного розвитку. У цьому контексті активізація партнерських відносин актуалізує завдання узагальнення світового досвіду реалізації проектів ДПП з метою обґрунтування основних напрямів та механізмів розвитку партнерських відносин в Україні.

Метою статті є узагальнення світового досвіду розвитку державно-приватного партнерства та розробка на цій основі практичних рекомендацій щодо вдосконалення механізмів застосування ДПП в Україні.

ОСНОВНІ РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Аналіз теорії та практики генезису державно-приватного партнерства в розвинутих країнах світу дозволяє ви-

окремити наступні основні етапи розвитку партнерських відносин між державою та приватним сектором.

1 етап — XVII—XIX ст. — етап трастовий, за якого майно, що належить засновнику, передавалося в розпорядження довіреного власника, але дохід з нього отримували бенефіціари. Так, у XVIII — на початку XIX ст. британські вельможі об'єднувалися у дорожньо-будівельні трасти, діяльність яких полягала у залученні коштів приватних інвесторів для ремонту доріг, а повернення позики відбувалось за рахунок стягнення плати за проїзд. У Франції ще у XVII ст. за участю трастового капіталу велось будівництво каналів. Мостовими трастами до середини XIX ст. фінансувалося будівництво більшості лондонських мостів. Така ж форма співпраці застосовувалася у Нью-Йорку в кінці XIX ст., зокрема за такою схемою був побудований Бруклінський міст [2].

2 етап — XIX—XX ст. — етап концесійний, за якого юридичній або фізичній особі надавалося право на створення та управління об'єктом концесії надання з метою задоволення громадських потреб на підставі концесійного договору на платній та строковій основі. У XIX — на початку XX ст. концесії застосовувалися в багатьох країнах для будівництва та експлуатації доріг та суміжних об'єктів, залізниць, об'єктів водопостачання та водовідведення, очисних споруд [5].

Так, зокрема, в Україні концесії активно розвивались у період НЕПу, а саме: у формі підприємств, які діяли на основі договору між державою та іноземними фірмами, зокрема у добувній і металообробних галузях. У 1926—27 роках налічувалося 117 таких угод, які охоплювали підприємства із загальною чисельністю працюючих понад 18 тис. осіб і забезпечували виробництво більше 1% промислової продукції. При цьому у деяких галузях питома вага концесійних підприємств і змішаних акціонерних товариств, в яких іноземці володіли частиною паю, була достатньо вагомою: у видобутку свинцю і срібла — 60%; марганцевої руди — 85%; золота — 30%; у виробництві одягу — 22%. Водночас значного розвитку такі концесії в зазначений період не одержали, оскільки приватні підприємці (особливо іноземні концесіонери), як правило, не виявляли бажання вкладати кош-

ти у відбудову і розвиток промислових підприємств на території більшовицької Росії, зокрема України [13].

Подальший розвиток концесій сприяв виникненню нової форми співпраці держави та бізнесу — франшизи, яка надавала право використовувати раніше побудований об'єкт, тобто виключала стадію фінансування будівництва. Водночас з посиленням ролі держави на початку ХХ ст. спостерігалось зменшення кількості концесійних угод у будівництві нових інфраструктурних об'єктів. Концесії знову набули поширення лише наприкінці ХХ ст., коли зростає зацікавленість у різних механізмах державно-приватного партнерства як альтернативи моделі фінансування за рахунок державних коштів [2].

3 етап — 90-ті роки ХХ ст. — етап приватної фінансової ініціативи, що була започаткована на початку 1990-х років у Великобританії і передбачала, що держава лише замовляла, але не оплачувала бізнесу будівництво капіталоемних об'єктів. Побудований об'єкт надавався державі у довгострокову оренду за умови його подальшого обслуговування компанією-підрядником. Таким чином, інвестиції поверталися підряднику за рахунок орендних платежів. Як правило, після завершення узгодженого періоду оренди об'єкт передавався державі на безоплатній основі або за символічну плату.

4 етап — поч. ХХІ ст. — етап сучасного державно-приватного партнерства, за якого співпраця держави та бізнесу перетворилося на своєрідну альтернативу приватизації важливих галузей або об'єктів (електроенергетики, транспорту, комунального господарства тощо). За умови відсутності фінансових можливостей забезпечити розширене відтворення у цих галузях, держава передає їх у довгострокову оренду бізнесу, залишаючи за собою право контролю. Поступово такі правовідносини розповсюдилися і на окремі масштабні проекти — від надання суспільних послуг до науково-дослідницької діяльності, конструкторських розробок та впровадження інновацій.

Аналіз засвідчує, що нині у світовій практиці державно-приватне партнерство характеризується широким спектром бізнес-відносин. Це поняття застосовується для позначення різноманітних варіантів використання ресурсів приватного капіталу для задоволення суспільно важливих потреб. При цьому державно-приватне партнерство найбільш успішно застосовується в процесі розбудови та експлуатації транспортної (автомобільні дороги, залізничні дороги, аеропорти, порти, трубопровідний транспорт) та соціальної інфраструктури (охорона здоров'я, освіта, розваги, туризм), житлово-комунального господарства (водопостачання, електропостачання, очищення води, газопостачання тощо).

Серед розвинутих країн найбільших масштабів використання проектів ДПП досягнули США, де найчастіше використовуються такі типи ДПП, як "проектування-будівництво", контракти на управління, концесії. Важливу роль у розвитку зазначених відносин відіграють державні корпорації, підприємства, що створюються урядом, органами влади штатів та муніципалітетів на комерційній або некомерційній основі. Власником таких підприємств є держава.

Аналізуючи досвід США у галузі реалізації ДПП, можна виділити наступні характерні форми співпраці держави та бізнесу.

1. Коопераційні програми НДДКР у межах інноваційного циклу — приватні фірми, які представляють увесь спектр розробок та впровадження нових технологій; держава, в свою чергу, створює умови для функціонування таких партнерств та приймає активну участь у їх діяльності.

2. Стратегічні міжгалузеві партнерства, що засновуються для розробки та комерціалізації базових технологій масового застосування.

3. Регіональні центри передачі технологій НАСА, які координують технологічні ініціативи штатів та науково-технічних організацій з НАСА та створюються при університетах; їх діяльність фінансується урядом, штатами та приватними компаніями [1].

Таким чином, державно-приватне партнерство в США розвивається в напрямі концентрації коштів, які спрямовуються на створення та впровадження нових технологій для спільного використання отриманих результатів. Такий підхід дозволив США значно підвищити технологічний

Таблиця 1. Проекти ДПП в автодорожньому секторі економіки США, 2007 р.*

Об'єкт ДПП	Кількість проектів	Вартість, % (млн дол.)
Платні дороги	28	61
Платні мости	8	8
Платні тунелі	1	10
Платні мости та тунелі (як єдиний об'єкт)	1	2
Безплатні дороги	24	19
Всього	64	100

*Джерело: [18].

рівень промисловості з врахуванням реальних потреб нових ринків та досягати значних успіхів у підвищенні конкурентоспроможності національної економіки.

Аналіз засвідчує, що державно-приватне партнерство в США найуспішніше розвивається у галузі будівництва доріг та комунальному господарстві. Стратегічне рішення держави щодо застосування ДПП в секторі комунального господарства ґрунтується на тому, що витрати часу та ресурсів на проектування та будівництво об'єкта інфраструктури приватними компаніями порівняно з державними підприємствами значно нижчі, часто така перевага досягає 15—20% [3]. Зауважимо, що у період 1985—2004 років в США було реалізовано 62 проекти ДПП, пов'язаних з будівництвом доріг загальним обсягом інвестицій — 42 млрд дол. У 2005—2006 рр. було розпочато 58 нових проектів, вартістю 54,3 млрд дол., що свідчить про зростання ролі ДПП в автодорожньому секторі США [3]. При цьому найшвидшими темпами розвивається мережа платних доріг та концесії на їх будівництво та експлуатацію. Як засвідчують дані табл. 1, у 2007 році було здійснено 64 проекти ДПП в автодорожньому секторі економіки, серед них 52 проекти пов'язані з будівництвом платних та безплатних доріг. Водночас 61% загальних інвестицій було використано для будівництва платних доріг.

Аналіз засвідчує, що нині в США реалізуються декілька програм розвитку комунального та міського господарства, джерелами фінансування яких є бюджет та кошти приватних компаній на партнерській основі. Так, у межах програми стимулювання міського розвитку (Urban development action grants) державні кошти у формі дотацій та субсидій надаються для відновлення ділової активності у депресивних районах міста, будівництва об'єктів промисловості та інфраструктури, житла [10]. Зазначена програма враховує інтереси не лише місцевих органів влади, але й приватних підприємств, створюючи сприятливі умови для розширення їхньої інвестиційної діяльності на основі використання конкурсної основи для надання субсидій. Основними критеріями відбору місцевості для субсидування є: стан житлових будинків, темпи зростання населення, середній дохід на одну особу, рівень бідності та безробіття.

Традиційно найпоширенішим способом реалізації ДПП проектів у США є передача муніципальних підприємств в оренду приватним компаніям. За цих умов місцеві органи влади надають приватним компаніям певні пільги, а саме: податкові пільги, прискорену амортизацію, пільгові кредити на інвестування, модернізацію тощо. Іншою формою партнерства є укладання контракту щодо надання послуг [12].

Ідея передачі приватним компаніям об'єктів державної власності та права надання суспільних послуг активно та послідовно реалізується в країнах Європейського Союзу. Основними чинниками розвитку ДПП у цьому регіоні в кінці ХХ — на початку ХХІ ст. є процес лібералізації економіки та вимоги розширення конкуренції на рівні надання суспільних послуг, допуск іноземних компаній на національні ринки суспільних послуг, необхідність скорочення бюджетних видатків, а також незадовільна якість державної інфраструктури та послуг.

Перша директива ЄС щодо правил та процедур надання контрактів приватним компаніям у сфері суспільних послуг з'явилася у 1992 році [14]. У 1993 році було опубліковано ще три директиви ЄС, що регламентували надання прав приватному сектору в окремих галузях, які є державною монополією. У квітні 2004 року була оприлюднена "Зелена книга щодо державно-приватне партнерство", у якій розрізнялись два типи державно-приватного партнерства: 1) договірної характеру, за якого приватному партнеру за виконану роботу або надані послуги гарантується винагорода від державної організації або від користувачів; 2) інституційного характеру, що уможливорює створення спільного підприємства державного та приватного секторів [15].

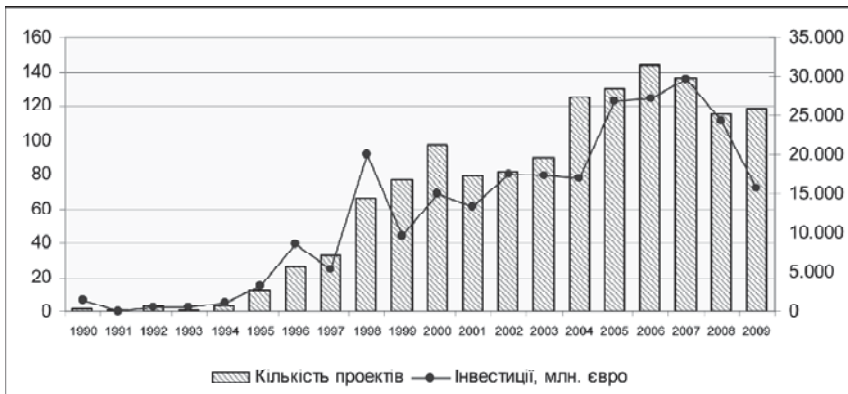


Рис. 1. Динаміка розвитку ДПП в країнах ЄС у період 1990–2009 рр.*

*Джерело: [17].

Таблиця 2. Розподіл проектів ДПП серед країн-членів ЄС, 1990–2009 р.*

Країна	% від загальної кількості проектів ДПП у ЄС	% від загальних інвестицій у проекти ДПП в ЄС
Австрія	0,2	0,5
Бельгія	0,9	1,3
Болгарія	0,1	0,1
Великобританія	67,1	52,5
Греція	1,0	5,5
Данія	0,1	0,0
Ірландія	1,3	1,6
Іспанія	10,1	11,4
Італія	2,4	3,3
Кіпр	0,2	0,3
Латвія	0,1	0,0
Мальта	0,0	0,0
Нідерланди	1,2	1,8
Німеччина	4,9	4,1
Польща	0,4	1,7
Португалія	3,1	7
Румунія	0,1	0,0
Словаччина	0,1	0,5
Словенія	0,1	0,0
Угорщина	0,7	2,3
Фінляндія	0,1	0,2
Франція	5,4	5,3
Чехія	0,2	0,3
Швеція	0,1	0,2
Разом	100	100

* Джерело: [16].

Аналіз засвідчує, що розвиток державно-приватного партнерства у країнах-членах ЄС відбувається швидкими темпами (рис. 1). Так у період 1990–2006 років кількість проектів ДПП збільшилась з 2 до 144, водночас протягом 2006–2008 років спостерігалось зменшення кількості реалізованих проектів, а після 2008 року відновилась тенденція до зростання.

Серед європейських країн, які активно застосовують та розвивають інститут ДПП, найкращих результатів досягла

Таблиця 3. Реалізація проектів державно-приватного партнерства в країнах, що розвиваються в регіональному розрізі, 1990–2009 р.*

Регіон	Кількість проектів	Обсяг інвестицій, млн дол. США
Латинська Америка та країни Карибського басейну	1428	579,121
Східна Азія та Тихоокеанський регіон	1403	307,729
Європа та Центральна Азія	642	217,089
Південна Азія	553	202,658
Африка південніше Сахари	384	95,184
Близький Схід і Північна Африка	130	73,751
Разом	4540	1475,53

*Джерело: [17].

Великобританія. Так, станом на 1 січня 2009 року у Великобританії було зареєстровано більше 540 проектів ДПП із загальним обсягом інвестицій 50 млрд ф. ст. Серед об'єктів, які знаходяться у режимі ДПП, налічувалось 77 лікарняних комплексів, 94 освітніх проектів (що охоплювали понад 800 шкіл), 43 транспортних об'єктів, більше 300 об'єктів у інших сферах послуг (об'єкти відпочинку та розваг, культури, житла, утилізації побутових відходів, оборони). Середня тривалість таких проектів — 25–30 років. При цьому до 2030 року у Великобританії очікуються збільшення інвестицій у проекти ДПП до більш ніж 90 млрд ф. ст., що становить 15% загального обсягу інвестицій [3].

У решті країн-членів ЄС відбуваються схожі процеси розвитку державно-приватного партнерства, хоча менш інтенсивно та з національними особливостями. Так, у Франції більшість проектів ДПП реалізуються у автодорожній галузі, комунальному господарстві та енергетиці. У 2002 році відбулася зміна французького законодавства у напрямі легітимізації допущення бізнесу до будівництва споруд суспільного значення: поліцейських дільниць, судів та тюрем [12].

Аналіз досвіду застосування ДПП-проектів у країнах ЄС показує, що найбільша частка таких проектів реалізуються у Великобританії (52,5% вартості усіх проектів Європи та 61,1% їх кількості). Друге місце у ЄС за обсягом вкладень у проекти ДПП посідає Іспанія — 11,4% інвестицій та 10,1% від загальної кількості проектів, третє місце — Португалія з 7% загальних інвестицій у ДПП проекти та 3,1% їх кількості (табл. 2).

Щодо галузевого розподілу проектів державно-приватного партнерства, які реалізуються у Великобританії, Німеччині, Італії та Франції, то на першому місці знаходяться проекти, пов'язані з будівництвом об'єктів охорони здоров'я; друге місце посідають проекти в галузі будівництва закладів освіти; третє — будівництво автомобільних доріг [12].

Щодо країн, що розвиваються, то у період 1990–2009 років у цих країнах було реалізовано 4540 проектів ДПП (табл. 3) з загальним обсягом інвестицій 1475,53 млн дол. Лідером за кількістю ДПП проектів є регіон Латинської Америки та країн Карибського басейну (1428 проекти загальним обсягом інвестицій у 579,121 млн дол.). Найменше проектів було реалізовано у регіоні Близького Сходу та Північної Африки — 130 проектів з інвестиціями обсягом 73,751 млн дол.

Аналіз досвіду реалізації проектів державно-приватного партнерства серед країн, що розвиваються, у розрізі окремих країн засвідчує, що перше місце за кількістю проектів ДПП займає Китай, де було реалізовано 931 проект, друге місце — Бразилія (467 проекти), третє — Індія (380 проекти). Лідером за обсягом інвестицій у зазначені проекти є Бразилія з загальним обсягом інвестицій 270,346 млн дол., на другому місці — Індія (158,397 млн дол.), на третьому місці знаходиться Китай (111,806 млн дол.) (табл. 4, 5).

Аналіз засвідчує, що в країнах, що розвиваються, найбільш інтенсивно розвиваються проекти ДПП, пов'язані з будівництвом та експлуатацією автомобільних доріг, на другому — будівництво аеропортів, в'язниць, водоочисних споруд. Такий розподіл вказує на державну політику, спрямовану на розвиток саме цих галузей. При цьому застосування проектів ДПП сприяє залученню інвестицій приватного сектора, зниженню витрат державного сектора, розподілу ризиків між партнерами [1].

ВИСНОВКИ

Таким чином, у сучасній світовій практиці проекти державно-приватного партнерства інтенсивно реалізуються у різних галузях шляхом будівництва об'єктів

Таблиця 4. Рейтинг країн, що розвиваються за кількістю проектів ДПП, 1990–2009 рр.*

	Країна	Кількість проектів ДПП
1.	Китай	931
2.	Бразилія	467
3.	Індія	380
4.	Росія	327
5.	Аргентина	196
6.	Мексика	184
7.	Колумбія	133
8.	Чилі	117
9.	Філіппіни	103
10.	Таїланд	98

* Джерело: [17].

Таблиця 5. Рейтинг країн, що розвиваються за обсягом інвестицій у проекти ДПП (млн дол. США), 1990–2009 рр.*

	Країна	Інвестиції у проекти ДПП
1.	Бразилія	270,346
2.	Індія	158,397
3.	Китай	111,806
4.	Мексика	96,701
5.	Росія	87,577
6.	Аргентина	82,815
7.	Туреччина	54,473
8.	Малайзія	50,992
9.	Філіппіни	50,444
10.	Індонезія	47,237

* Джерело: [17].

інфраструктурного або соціального призначення. Витрати приватного сектора компенсуються або через стягнення плати за користування об'єктами, або у вигляді отримання від держави певних пільг.

Аналіз засвідчує, що лідером за кількістю реалізованих спільних проектів держави та бізнесу є США, де вони застосовуються з метою концентрації коштів, що спрямовуються на створення та впровадження нових технологій для спільного використання отриманих результатів, що сприяє підвищенню технологічного рівня. Потужним регіоном передачі приватним компаніям об'єктів державної власності та права надання суспільних послуг є Європейський Союз, де основними чинниками розвитку ДПП постають лібералізація економіки та вимоги розвитку конкуренції в сфері надання суспільних послуг, а також допуск іноземних компаній на національні ринки суспільних послуг, необхідність скорочення бюджетних видатків, незадовільна якість державної інфраструктури та послуг. При цьому серед європейських країн, які активно застосовують та розвивають інститут ДПП, найкращих результатів досягла Великобританія.

Разом з тим, країни, що розвиваються, широко застосовують різні механізми співпраці держави та бізнесу задля розвитку інфраструктури, а саме: будівництва автомобільних доріг, аеропортів, в'язниць, водоочисних споруд. Це свідчить про ефективну державну політику, орієнтовану на вдосконалення саме цих галузей, шляхом залучення приватних інвестицій, а отже, і зниження державних витрат, раціонального розподілу ризиків між учасниками.

Серед країн, що розвиваються, та країн з перехідною економікою лідером у розвитку державно-приватного партнерства є Китай. Перші проекти залучення приватного капіталу у виробничу інфраструктуру цієї країни були пов'язані з будівництвом платних автомобільних доріг, портів та електростанцій. Основним завданням таких проектів було вивчення можливості залучення іноземного капіталу на умовах концесій, які укладалися між урядом та іноземними компаніями.

Аналіз світового досвіду застосування проектів державно-приватного партнерства показує специфіку розвитку партнерських відносин у країнах, що розвиваються, до яких належить і Україна. Основними напрямками розвитку партнерських відносин між державою та бізнесом в Україні є:

— формування ефективного механізму соціальної відповідальності бізнесу;

— визначення стратегії та інституційної структури боротьби з корупцією;

— вдосконалення нормативно-правової бази державно-приватного партнерства.

Аналізуючи досвід інших країн, держава може прийняти ефективні заходи задля стимулювання та підтримки розвитку ДПП в Україні, а також визначити дієві механізми такої співпраці.

Література:

1. Айрапетян М. С. Зарубежный опыт использования государственно-частного партнерства [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://iam.duma.gov.ru/node/3/4669/16629>

2. Алпатов А.А. Государственно-частное партнерство: механизмы реализации / А.А. Алпатов, А.В. Пушкин, Р.М. Джапаридзе. — М.: Альпина Паблишерз, 2010. — 196 с.

3. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство: теория и практика / В.Г. Варнавский, А.В. Клименко, В.А. Королев и др. — М.: Изд. дом Гос. ун-та — Высшей школы экономики, 2010. — 287 с.

4. Варналії З. Економічний діалог: партнерство заради прогресу / З. Варналії [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/Table/8022007/80207/004.htm#a1>

5. Вікарчук О.І. Концесія у трансформаційній економіці: дис. ... канд. екон. наук: 08.01.01 / Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. — К., 2006. — 194 с.

6. Геєць В.М. Суспільство, держава, економіка: феноменологія взаємодії та розвитку / В.М. Геєць; НАН України; Ін-т екон. та прогнозув. НАН України. — К., 2009. — 864 с.

7. Гражевська Н.І. Економічні системи епохи глобалізаційних змін / Н.І. Гражевська. — К.: Знання, 2008. — 431 с.

8. Кондратьєв В. Б. Концессии в экономике: страна, регион, город / В.Б. Кондратьев, В.Г. Варнавский; Рос. акад. наук. Ін-т мировой экономики и междунар. отношений. — М.: ИМЭМО РАН, 2001. — 95 с.

9. Мазур І.І. Економічний діалог: партнерство заради прогресу / І.І. Мазур [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/Table/8022007/80207/019.htm#a1>

10. Мартусевич Р.А. Мировой опыт государственно-частного партнерства в коммунальном хозяйстве: факторы успеха и неудач с позиций частного сектора / Материалы VII Международной конференции "Модернизация экономики и государство" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.nisse.ru>

11. Офіційний сайт Світового Банку [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.worldbank.org.

12. Рожкова С. Анализ мирового опыта использования государственно-частного партнерства в различных отраслях экономики [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://mangoinvest.net/001/analiz-mirovogo-opyta-ispolzovaniya-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-v-razlichnykh-otraslyah-0?page=0>

13. Царенко О.М. Економічна історія України і світу. Курс лекцій: навчальний посібник / Царенко О.М., Захарчук А.С. — Суми: Університетська книга, 2000. — 310 с.

14. Council Directive 92/50/EEC of 18 June 1992 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.bipsolutions.com/html/dir_PHP/directive3.php

15. Green Paper on Public-Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions. Brussels, 30 April 2004 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.publictendering.com/essentials/summary-of-the-european-legislation-about-public-procurement/green-paper-on-public-private-partnerships/>

16. Public-private partnerships in Europe — before and during the recent financial crisis [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.eib.org/epec/resources/efr_epec_ppp_report.pdf

17. The Private Participation in Infrastructure (PPI) Project Database [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreRankings.aspx

18. User Guidebook on Implementing Public-Private Partnerships for Transportation Infrastructure Projects in the United States. Federal Highway Administration (FHWA). — Washington, 2007. — P. 60 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/ppp_user_guidebook_final_7-7-07.pdf

Стаття надійшла до редакції 13.08.2011 р.