

УДК 338.47(477)

Ю. В. Гусєв,

к. е. н., доцент, радник Міністра інфраструктури України, м. Київ

Т. В. Бойчук,

проектний менеджер Проектного офісу розвитку державно-приватного партнерства SPILNO

ЦІЛІ ТА ФОРМИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Yu. Husyev,

PhD in economics, associate professor, Advisor to the Minister of Infrastructure of Ukraine

T. Boichuk,

project manager in SPILNO PPP project management office

GOALS AND FORMS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Питання розвитку державно-приватного партнерства (ДПП) залишається актуальним протягом усієї новітньої історії незалежної України. Успадкувавши від Радянського Союзу велику кількість активів, передусім, у інфраструктурі, Україна не мала достатніх ресурсів для ефективного утримання та модернізації. Поряд з відкритою та конкурентною приватизацією, державно-приватне партнерство є одним з найбільш поширених у світі механізмів залучення приватних інвестицій у важливі сектори економіки. Питанням цілей і форм державно-приватного партнерства і присвячена ця стаття, в якій, зокрема, визначається, що однією з головних цілей є подолання інфраструктурного дефіциту, а концесіями є всі проекти ДПП, що мають характер user-pay PPPs, за умови переходу до концесіонера повністю або частково ризику попиту, Shadow-toll PPPs (government-pay PPPs) в чистому виді також можуть бути кваліфіковані як концесії, оскільки також засновані на передачі ризику попиту, а оплата залежить від користування.

The issue of development of public-private partnership (PPP) remains relevant during the entire modern history of Independent Ukraine. Inheriting the great number of assets from the Soviet Union primarily in the infrastructure, Ukraine did not have sufficient resources for its efficient maintenance and modernization. In addition to open and competitive privatization, public-private partnership is one of the most widespread mechanisms in the world for attracting private investment into important economy sectors. This article contains the purpose and forms of public-private partnerships, which states, in particular, that one of the main goals is to overcome the infrastructure deficit, and concessions are all PPP projects that have the character of user-pay PPPs, in case of the transition to the concessionaire the demand risk in full or in part, Shadow-toll PPPs (government-pay PPPs) in the pure form can also be qualified as concessions, because they are also based on the transfer demand risk, and payment depends on the usage.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, концесія, форми ДПП.

Key words: public-private partnership, PPP, concession, forms of PPP.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Питання розвитку ДПП обговорюється в Україні з моменту здобуття незалежності, втім, тільки в 2010 році з'являється нормативне регулювання такого партнерства у вигляді рамкового закону з відповідним визначенням цілей та форм ДПП. У той же час варто зазначити, що в умовах євроінтеграції України міжнародні рамкові документи щодо визначення, стандартів, умов застосування ДПП не мають обов'язкового характеру, а виступають значною мірою орієнтовними для національних державних органів і не визначають чітких заходів для вдосконалення законодавства та інституційної бази

здійснення ДПП (за винятком обов'язкових вимог до держав-членів ЄС).

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Різні аспекти проблеми наукового обґрунтування сутності, цілей та форм ДПП з урахуванням світового досвіду достатньо широко розглянуті в наукових працях провідних вітчизняних і зарубіжних вчених, а саме: Т.І. Єфименко, Є.Л. Черевиков, І.В. Запатріна, К.В. Павлюк, І.В. Богдан, О.В. Степанова, В.В. Гуменюк, І.В. Іголкін, І.М. Іванова, Л.П. Овчарова та ін. Визначаючи

наукову і практичну цінність їх досліджень, слід зазначити, що державно-приватне партнерство, особливо в країнах з перехідною економікою потребує якісного аналізу та наукового супроводження в реалізації пілотних проектів. Досвід країн Східної Європи, які успішно використовують модель державно-приватного партнерства, в першу чергу для розвитку інфраструктури, яскраво ілюструє необхідність удосконалення системи інституційного забезпечення та регулювання ДПП в Україні. Тому метою статті є дослідження цілей та форм ДПП у контексті розвитку інфраструктури України.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

"Зелена книга" Європейської Комісії щодо ДПП (далі — "Зелена книга ЄС щодо ДПП"), опублікована в 2004 році¹, визначає ДПП як різноманітні "форми співпраці між органами державної влади та діловим співтовариством, метою якої є забезпечення фінансування, будівництва, реконструкції, управління та обслуговування інфраструктури чи надання послуг."

Зелена книга ЄС щодо ДПП налічує чотири елементи, які, зазвичай, характеризують ДПП:

— Відносно довга тривалість відносин, які передбачають співпрацю між державним партнером і приватним партнером з різноманітних аспектів запланованого проекту.

— Метод фінансування проекту, частково за рахунок приватного сектору, а частково за рахунок комплексних домовленостей між різноманітними суб'єктами. Незважаючи на це, в деяких випадках можливо залучення державних коштів, причому у великих розмірах.

— Важлива роль орагнаізації-експлуатанта, яка приймає участь на різноманітних стадіях проекту (проектвання, завершення, впровадження, фінансування). Державний партнер переважним чином концентрується на визначення цілей, яких необхідно досягти стосовно публічного інтересу, якості наданих послуг та політики ціноутворення, а також відповідає за моніторинг за дотриманням цих цілей.

— Розподіл ризиків між державним партнером та приватним партнером, до якого переходять ризики, які зазвичай бере на себе державний партнер. Але ДПП не означає, що приватний партнер обов'язково бере на себе усі ризики або навіть левову частку ризиків, пов'язаних із проектом. Конкретний розподіл ризиків визначається в кожному окремому випадку відповідно до здатності сторін контролювати та впоратись із ризиком.

Відповідно до Зеленої книги ЄС щодо ДПП, власне ДПП не регулюються законодавством ЄС, а регулюються загальними принципами Договору ЄС та/або правилами ЄС щодо державних контрактів та концесій.

У своєму Повідомленні про державно-приватне партнерство та законодавство Співтовариств про державні закупівлі і концесії, оприлюдненому в 2005 році², Європейська комісія підтвердила, що не існує потреби у спеціальному законодавстві щодо ДПП на рівні ЄС,

оскільки вона вважає, що ДПП повинно регулюватись законодавством ЄС щодо державних контрактів або щодо концесій.

У своєму звіті Типові законодавчі положення щодо інфраструктурних проектів, які фінансуються приватним коштом ("Звіт UNCITRAL"), UNCITRAL приділяє особливу увагу "інфраструктурним проектам, які передбачають зобов'язання з боку окремих інвесторів здійснити фізичні будівельні та ремонтні роботи або роботи з розширення в обмін на право стягувати плату з населення або з органу влади за користування інфраструктурою та за послуги, що вона генерує"³.

Під "інфраструктурою" UNCITRAL розуміє те, що він називає "публічні інфраструктурні об'єкти", які роз'яснюються як "фізичні об'єкти, за допомогою яких надаються послуги, необхідні населенню", що, стисло, означає "публічні послуги" у країнах континентальної Європи.

Визначення UNCITRAL включає різноманітні форми контрактів, які відомі міжнародним гравцям ДПП такі, як концесії, ліцензії, лізинг, Будуй — експлуатуй — передай (BOT), Будуй — передай — експлуатуй (BTO), Будуй — орендує — експлуатуй — передай (BLOT), Будуй — володіє — експлуатуй — передай (BOOT), Будуй — володіє — експлуатуй (BOO), тощо.

Оскільки державні закупівлі не передбачають надання публічних послуг, зазвичай, вони не включаються до визначення ДПП, а їх режим підпадає під спеціальне законодавство про державні закупівлі.

Приватизація, тобто продаж акцій або активів державних компаній, не є формою ДПП, оскільки фактично вона означає зміну форми власності на відповідне майно, а не партнерство стосовно використання такого майна.

Окрім цього, UNCITRAL прямо виключає проекти щодо розвідування природних копалин такі, як роботи з видобутку корисних копалин, розвідування нафти та газу, навіть якщо вони ведуться відповідно до ліцензії або концесії, що надані державою. Таке виключення пояснюється тим, що роботи видобування корисних копалин та розвідування нафти і газу не передбачають надання публічних послуг населенню, як визначено вище. До того ж, такі проекти, зазвичай, регулюються спеціальним законодавством із спеціальними правилами щодо конкурсів, етапів розвідування, умов контракту, виручки, тарифів тощо.

Таким чином, беручи за основу визначення прийняте UNCITRAL, можна дійти висновку, що Державно-приватне партнерство (ДПП) це засноване на договорі довгострокове співробітництво між державою (державними і комунальними органами влади), а також приватними компаніями, спрямоване на фінансування, проектування, впровадження та управління публічними об'єктами і публічними послугами (public facilities and public services), які тради-

¹ "Зелена книга" Європейської комісії щодо Державно-приватного партнерства та Закон Співдружності про державніконтракти і концесії, COM (2004) 327 final, 30.4.2004.

² Повідомлення Комісії Європейських співтовариств Європейському парламенту, Раді, Європейському економічному та соціальному комітету та Комітету регіонів про державно-приватні партнерства та законодавство Співтовариств щодо державних закупівель та концесій, Брюссель, 15.11.2005, COM (2005) 569 final.

³ Типові законодавчі положення щодо інфраструктурних проектів, які фінансуються приватним коштом UNCITRAL, 2003, с. 3.

ційно забезпечуються державою (публічним сектором).

З одного боку, державний і приватний партнери об'єднують свій досвід, активи, а також інші ресурси, з іншого боку, державний і приватний партнери визначають і розподіляють потенційні ризики і надходження (доходи) від споживання публічних послуг. Головне завдання ДПП є створення нового об'єкта, що надає публічні послуги (або реновація існуючого) або поліпшення (збільшення рівня якості) існуючої публічної послуги.

Законодавство розвинених країн, до публічних об'єктів і публічних послуг відносить дороги, парковки, громадський транспорт, портову інфраструктуру, послуги навігації, поліцію і пожежників, суди, водопостачання, збір і утилізацію відходів (включаючи каналізацію), установи освіти і охорони здоров'я, тощо.

Об'єднуючою характеристикою публічних об'єктів і публічних послуг є їх безпосереднє відношення до забезпечення розвитку населення в цілому. Оскільки спектр публічних об'єктів і послуг досить різноманітний і в кожній країні він залежить від історичних, природних, економічних та інших факторів, національне законодавство має чітко визначати сферу і межі застосування ДПП.

Одним з недоліків Закону України "Про державно-приватне партнерство" є "розмитість" відносин, які він покликаний регулювати. Закон не містить чітких рамок застосування, пропонуючи орієнтуватися за неконкретними ознаками ДПП і сферам застосування ДПП (галузі народного господарства). При цьому упущений найголовніший фактор ДПП як партнерства, спрямованого на реалізацію проектів, пов'язаних з публічними об'єктами і публічними послугами, що забезпечують розвиток населення в цілому.

Цілі ДПП. В основі реалізації проектів ДПП лежить досягнення таких цілей:

а) подолання інфраструктурного дефіциту (особливо важливо для транзитних країн); у першу чергу, стосується дорогих інфраструктурних проектів (морські та річкові порти, магістральні авто- і ж/д дороги, мости, великі розв'язки, судноплавні канали, інші великі гідротехнічні споруди загального користування (акваторії портів) і т.д.); також сюди можна віднести трубопровідний транспорт (газ, нафта), водні зрошувальні канали і т.д.;

б) розвиток публічних послуг, включаючи, але не обмежуючись, транспортні послуги — пасажироперевезення (аеропорти, громадський міський транспорт (автотранспорт, метро), міжміський автотранспорт, морський і річковий транспорт, пасажирські термінали в морських портах), а також соціальні послуги — будівництво і утримання шкіл, ВНЗ, лікарень, поліклінік, стадіонів, театрів, бібліотек, парків; будівництво приміщень судів, інших органів влади;

с) розвантаження бюджетів всіх рівнів (від державного до місцевих); проекти ДПП передбачають залучення приватного капіталу, хоча не виключається пряме фінансування з державного або місцевого бюджету частини проекту; іноді може використовуватися

непрямий спосіб фінансування проекту (наприклад, державне кредитування місцевих бюджетів);

d) поліпшення якості послуг;

e) зниження (або утримання) вартості плати за послуги;

f) скорочення відповідальності і ризиків держави в сфері надання послуг, яка є об'єктом ДПП; у процесі реалізації проекту ДПП частина ризиків переходить приватному партнеру, при цьому держава залишається відповідальним за надання послуги в цілому.

Форми ДПП. Партнерство державного і приватного секторів набуває різноманітних форм відповідно до ступеню залучення приватного та державного секторів та відповідно до рівня ризику, який приймають на себе сторони.

У першу чергу, це — контракти, які держава дає приватним компаніям: на виконання робіт та надання суспільних послуг, на поставку продукції для державних потреб, тощо. Система короткострокових контрактів достатньо поширена в господарській практиці органів державної влади як за кордоном, так і в Україні.

Ще однією поширеною формою партнерства державного і приватного секторів є державно-приватні компанії. Участь приватного сектору в капіталі державного підприємства може передбачати акціонування (корпоратизацію) і створення спільних підприємств. Ступінь свободи приватного сектору в прийнятті адміністративно-господарських рішень визначається в такому випадку його часткою в акціонерному капіталі. Чим менша частка приватних інвесторів у порівнянні до держави, тим вузьчий спектр самостійних рішень вони можуть приймати без втручання держави.

У міжнародній практиці найбільш поширеною контрактною формою партнерства державного і приватного секторів, що використовується при реалізації масштабних проектів, вважається концесія.

У рамках цієї класичної моделі публічний сектор передає об'єкт інфраструктури або право надавати послугу приватному оператору, який здійснює управління ДПП упродовж встановленого терміну. Досить часто контракт передбачає проектування і будівництво об'єкту для надання послуги. Типова термінологія для таких контрактів описує в цілому і їхні функції.

Контракти, в яких передбачено декілька функцій, є концесійними, або контрактами проектування — будівництво — фінансування — експлуатація ("Design — Build — Finance — Operate"), оскільки охоплюють всі вищевказані елементи: фінансування, проектування, будівництво, управління і технічне обслуговування. Переважно подібні види контрактів фінансуються за рахунок споживачів (наприклад, плата за питну воду, газ та електрику, громадський транспорт тощо, однак це не поширюється на соціальні проекти публічно-приватного партнерства в таких сферах як охорона здоров'я, освіта, оборона).

Інша модель заснована на Private finance initiative (PFI) (приватній фінансовій ініціативі (ПФІ)), яка набула розвитку у Великій Британії. Сьогодні ця

модель адаптована для застосування в Канаді, Франції, Нідерландах, Португалії, Ірландії, Норвегії, Фінляндії, Австралії, Японії, Малайзії, США і Сінгапурі як складова програми реформ з надання державних послуг.

На відміну від класичної концесійної моделі в рамках приватної фінансової ініціативи, контракти щодо державних послуг і робіт, які фінансуються приватним сектором, охоплюють ті ж самі елементи, але з практичних міркувань, зазвичай, сплачуються не споживачам, а державою, наприклад, вуличне освітлення, лікарні, школи, автомобільні дороги з "тіньовою платою", коли плата за користування залежить від обсягу транспортного потоку і виконується державою за фіксованими ставками.

Головним елементом фінансування, завдяки якому місцеві органи влади в змозі платити приватному сектору за такі проекти, є кредити, що надаються центральною владою. Приватна фінансова ініціатива — це не просто різновид запозичень; запозичення повертаються після закінчення терміну ПФІ постачальником послуг, який несе ризик у випадку, якщо послуга належної якості не була надана. У такому випадку місцеві органи влади передають приватному партнеру відповідальність за розробку схеми ПФІ і ризик, пов'язаний з реалізацією проекту.

У результаті, вартість такого запозичення виявляється вищою у порівнянні з вартістю звичайного державного запозичення (хоча може стати і меншою, якщо врахувати краще управління ризиками по проекту).

Ці дві моделі сформували основу для різних видів контрактів і способів передачі ризиків, завдяки чому стає можливим розподіл сфер відповідальності між партнерами в проектах ДПП.

Поряд з існуючим широким спектром видів і форм партнерства державного і приватного секторів Європейська Комісія віднедавна розрізняє:

— концесії договірною характеру, за якими партнерство державного і приватного секторів базується виключно на договірних відносинах. Відповідно до цього, приватному оператору за виконану роботу чи надані послуги гарантується винагорода від публічної організації та/або безпосередніх користувачів. Такі концесії регулюються директивою ЄС про концесії;

— концесії інституційного характеру, за якими співпраця між державним і приватним сектором відбувається в рамках певної структури. Ці концесії охоплюють усі форми спільних підприємств між державними та приватними учасниками.

Такий розподіл базується на тому, що різноманітність практики запровадження концесій в країнах Європейського Співтовариства виявляється у двох основних моделях.

Державні органи влади запроваджують також різні форми партнерства з приватним сектором для адміністрування суспільних послуг, особливо на місцевому рівні. Тому суспільні послуги, пов'язані з переробкою відходів або водо- чи енергопостачанням все більше довіряються структурам, які можуть бути державними, приватними, або їх поєднанням. У цьому контексті Зелена книга ЄС щодо ДПП та закон

Співтовариства про державні контракти і концесії містить положення про те, що коли орган державної влади приймає рішення про передачу управління наданням послуги третій стороні, це повинно узгоджуватись з нормами, врегульованими відповідним контрактним і концесійним законодавством, навіть якщо дана послуга вважається такою, що має загальносоціальний інтерес. Європейський Парламент також визнає, що відповідність до цих норм може стати "ефективним інструментом у запобіганні обмеженню конкуренції, водночас залишаючи за державними органами право самим визначати та відслідковувати умови, що стосуються якості, доступності та вимог до збереження довкілля".

Варто звернути увагу на те, що державно-приватне партнерство має певні відмінності від системи державних закупівель. Система державних закупівель застосовується для придбання необхідних товарів і послуг, а також для використання можливості обрати серед багатьох постачальників найбільш ефективного для економії витрат. Державно-приватне партнерство є більш довгостроковим, витратним і складним з точки зору застосування фінансових механізмів. Часто ДПП передбачає отримання права експлуатації після закінчення терміну дії контракту, право стягнення плати з користувачів і визначення ключових сфер відповідальності, наприклад, проектування, будівництво, фінансування, технічна і комерційна експлуатація, обслуговування тощо.

Кожна з наведених вище форм ДПП має свої переваги і недоліки, тому структура проекту державно-приватного партнерства повинна узгоджуватись з пріоритетними потребами сектору та цілями проекту.

Водночас, враховуючи, що найбільш поширеною формою реалізації проектів ДПП є концесія, в подальшому для цілей цих Методичних рекомендацій, концесія розглядатиметься як основна форма реалізації проектів ДПП в інфраструктурі.

ВИСНОВКИ

Основними висновками вищенаведеного аналізу можна назвати те, що головною ціллю деалізації ДПП в інфраструктурі є подолання інфраструктурного дефіциту. Серед головних форм ДПП варто окремо визначити концесію, яка в свою чергу включає в себе усі проекти ДПП, що мають характер user-pay PPPs, за умови переходу до концесіонера повністю або частково ризику попиту. Варто зазначити, що Shadow-toll PPPs (government-pay PPPs) у чистому виді також можуть бути кваліфіковані як концесії, оскільки також засновані на передачі ризику попиту, а оплата залежить від користування. Єдиною відмінністю є те, що джерелом платежів є не кінцеві споживачі, а Концесієдавець. При цьому винагорода концесіонера залежить від його здатності ефективно використовувати доходи від активів, розмір яких є непередбачуваним (залежить від кількості користувачів).

Література:

1. Верховна Рада України (2016), Закон України "Про Державно-приватне партнерство" [Електронний

ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>

2. Верховна Рада України (2016), Закон України "Про концесії" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/997-14>

3. EUR-Lex Офіційний Журнал Європейського Союзу (2000), "Роз'яснювальне повідомлення Комісії щодо концесій відповідно до законодавства Співтовариств" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32000Y0429\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32000Y0429(01))

4. EUR-Lex Офіційний Журнал Європейського Союзу (2008), "Роз'яснювальне повідомлення Комісії щодо застосування законодавства Співтовариств про публічні закупівлі та концесії до ДПП" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2008.091.01.0004.01.ENG&toc=OJ:C:2008:091:TOC

5. EUR-Lex Офіційний Журнал Європейського Союзу (2005), "Повідомлення від Комісії до Європейського Парламенту, Ради, Європейського соціально-економічного комітету та Комітету регіонів з питань державно-приватного партнерства та законодавства Співтовариства щодо публічних закупівель та концесій" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005DC0569&from=en>

6. EUR-Lex Офіційний Журнал Європейського Союзу (2014), "Директива 2014/23/EU Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2014 про укладання договорів концесії" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.094.01.0001.01.-ENG&toc=OJ:L:2014:094:TOC

7. EUR-Lex Офіційний Журнал Європейського Союзу (2014), "Директива 2014/24/EU Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2014 року про державні закупівлі та скасування Директиви 2004/18/ЄС" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1480880-999098&uri=CELEX:32014L0024>

8. EUR-Lex Офіційний Журнал Європейського Союзу (2014), "Директива 2014/25/EU Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2014 щодо здійснення закупівель організаціями, що працюють у водогосподарському, енергетичному, транспортному секторах та секторі поштових послуг, яка скасовує Директиву 2004/17/ЄС" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1480881328681&uri=CELEX:32014L0025>

9. Офіційний сайт Групи Світового Банку (2006), "Основні принципи сучасного законодавства про концесії ЄБРР" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/ebrd-core-principles-modern-concessions-law>

10. Офіційний сайт Європейського парламенту (2006), "Резолюція Європейського парламенту про дер-

жавно-приватне партнерство та законодавства Співтовариства про публічні закупівлі та концесії" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A6-2006-0363&format=XML&language=EN#title1>

11. EUR-Lex Офіційний Журнал Європейського Союзу (2004), "Зелена книга щодо державно-приватного партнерства та законодавства Співтовариств про публічні контракти та концесії" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004DC0327&from=EN>

12. Офіційний сайт Європейської комісії (2003), "Керівні принципи успішного державно-приватного партнерства" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf

13. Офіційний сайт Групи Світового Банку (2007), "Базові елементи закону про концесійні угоди ОЕСР", режим доступу: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/oecd-basic-elements-law-concession-agreements>

14. Офіційний сайт Комісії ООН з питань права міжнародної торгівлі (2000), "ЮНСІТРАЛ Законодавчий довідник щодо інфраструктурних проектів, що фінансуються приватним капіталом" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/procurement_infrastructure/2001Guide_PFI.html

15. Офіційний сайт Комісії ООН з питань права міжнародної торгівлі (2003), "ЮНСІТРАЛ зразкові законодавчі положення про інфраструктурні проекти, що фінансуються приватними особами" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/procurement_infrastructure/2003Model_PFI.html

16. Сторінка Радника Міністра інфраструктури України, Гусєва Ю., на офіційному сайті Групи Світового Банку (2017) [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://blogs.worldbank.org/ppps/ukraine-how-international-partnerships-are-contributing-development-transportation-infrastructure>

References:

1. The Verkhovna Rada of Ukraine (2016), The Law of Ukraine "On public-private partnership", available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (Accessed 31 July 2017).

2. The Verkhovna Rada of Ukraine (2016), The Law of Ukraine "On Concessions", available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/997-14> (Accessed 31 July 2017).

3. EUR-Lex Official Journal of the European Union (2000), "Commission interpretative communication on concessions under Community law", available at: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32000Y0429\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32000Y0429(01)) (Accessed 31 July 2017).

4. EUR-Lex Official Journal of the European Union (2008), "Commission interpretative communication on the application of Community law on Public Procurement and

Concessions to institutionalised PPP (IPPP)", available at: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2008.091.01.0004.01.ENG&toc=OJ.C:2008:091:TOC (Accessed 31 July 2017).

5. EUR-Lex Official Journal of the European Union (2005), "Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on Public-Private Partnerships and Community Law on Public Procurement and Concessions", available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005DC0569&from=en> (Accessed 31 July 2017).

6. EUR-Lex Official Journal of the European Union (2014), "Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts", available at: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.094.01.0001.01.ENG&toc=OJ.L:2014:094:TOC (Accessed 31 July 2017).

7. EUR-Lex Official Journal of the European Union (2014), "Directive 2014/24/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on public procurement and repealing Directive 2004/18/EC", available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1480880999098&uri=CELEX:-32014L0024> (Accessed 31 July 2017).

8. EUR-Lex Official Journal of the European Union (2014), "Directive 2014/25/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on procurement by entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors and repealing Directive 2004/17/EC", available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1480881328681&uri=CELEX:32014L0025> (Accessed 31 July 2017).

9. The official site of World Bank Group (2006), "EBRD Core Principles for Modern Concessions Law", available at: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/ebd-core-principles-modern-concessions-law> (Accessed 31 July 2017).

10. The official site of European Parliament (2006), "European Parliament Resolution on public-private partnerships and Community law on public procurement and concessions", available at: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A6-2006-0363&format=XML&language=EN#title1> (Accessed 31 July 2017).

11. EUR-Lex Official Journal of the European Union (2004), "Green Paper on public-private partnerships and Community law on public contracts and concessions", available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004DC0327&from=EN> (Accessed 31 July 2017).

12. The official site of European Commission (2003), "Guidelines for Successful Public — Private Partnerships", available at: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf (Accessed 31 July 2017).

13. The official site of World Bank Group (2007), "OECD Basic Elements of a Law on Concession Agreements", available at: <https://ppp.worldbank.org/>


[public-private-partnership/library/oecd-basic-elements-law-concession-agreements](https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/oecd-basic-elements-law-concession-agreements) (Accessed 31 July 2017).

14. The official site of United Nations Commission on International Trade Law (2000), "UNCITRAL Legislative Guide on Privately Financed Infrastructure Projects", available at: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/procurement_infrastructure/2001Guide_PFI.html (Accessed 31 July 2017).

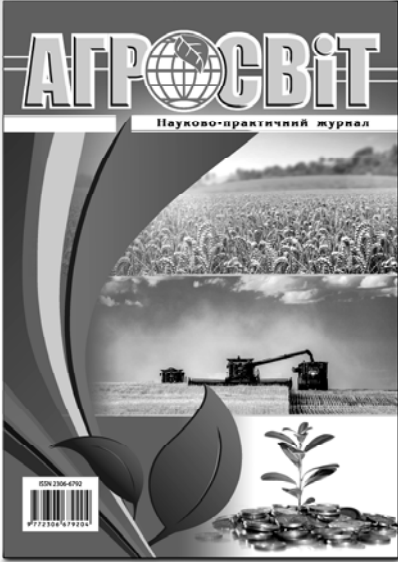
15. The official site of United Nations Commission on International Trade Law (2003), "UNCITRAL Model Legislative Provisions on Privately Financed Infrastructure Projects", available at: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/procurement_infrastructure/2003Model_PFI.html (Accessed 31 July 2017).

16. World Bank Blog of the Advisor to the Ukrainian Ministry of Infrastructure Yuriy Husyev (2017), available at: <http://blogs.worldbank.org/ppps/ukraine-how-international-partnerships-are-contributing-development-transportation-infrastructure> (Accessed 31 July 2017).

Стаття надійшла до редакції 01.08.2017 р.



АГРОСВІТ
www.agrosvit.info
Передплатний індекс: 23847



АГРОСВІТ
Науково-практичний журнал

Виходить 24 рази на рік

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата наук з ЕКОНОМІКИ