

М. Б. Корбецький,  
аспірант кафедри публічної політики та політичної аналітики,  
Національна Академія Державного Управління при Президентові України  
ORCID ID: 0000-0002-4526-4072

DOI: 10.32702/2306-6814.2019.22.131

# МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ ЖИТЛОВОГО БУДІВНИЦТВА

М. Korbecjkyj,  
postgraduate student of the Department of Public Policy and Political Analytics,  
The National Academy of Public Administration under the President of Ukraine

## THE MECHANISMS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE FIELD OF HOUSING DEVELOPMENT

Статтю присвячено визначенню механізмів державно-приватного партнерства, що можуть мати потенційну ефективність у реалізації інфраструктурних проектів у сфері житлового будівництва й особливо спорудження доступного житла. На основі аналізу відомих класифікацій форм державно-приватного партнерства, що використовуються у світовій практиці, здійснено систематизацію механізмів державно-приватного партнерства за їх основними характеристиками та розкрито ключові параметри, за допомогою яких можливо ідентифікувати практичне призначення механізмів ДПП у сфері житлового будівництва. Визначено механізми ДПП у цій галузі з позиції ефективного реалізації проекту ДПП з будівництва житла й особливо спорудження доступного житла, а саме: "Проектування, Будівництво, Фінансування, Експлуатація" (DBFO) або його варіацію — "Проектування, Будівництво, Фінансування, Експлуатація, Обслуговування, Передача" (DBFOMT); "Участь у фінансуванні" (Finance Only) або "Фінансування з боку забудовника" (Developer Finance); "Відновлення, Експлуатація, Передача" (Rehabilitate, Operate, Transfer — ROT). У статті розглядаються також інші підходи до типологізації механізмів ДПП, зокрема які здійснюються на основі поділу сфер відповідальності загалом між державним і приватним секторами в проектах ДПП. Прикладом останньої є класифікація Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй. Аналіз змісту описаних у цих класифікаціях механізмів ДПП дозволив здійснити систематизацію за їх основними характеристиками. Значну увагу в статті приділено управлінню ризиками в проектах ДПП, у рамках чітко визначених контрактів, особливо управлінню деякими важко передбачуваними ризиками. Автор звертає увагу на те, що на приватний сектор у проектах ДПП припадає значна, а іноді й більша частка ризиків, найважливіші рішення часто приймаються приватною стороною, що призводить до зниження публічного контролю за прийняттям серйозних рішень. Така обставина особливо сильно впливає на ситуацію з житловим будівництвом, зокрема будівництвом так званого доступного житла, у таких аспектах, як ціни на послуги, що надаються, оплата праці, безпека проекту, строки виконання. Практичний результат статті полягає в тому, що автору вдалося визначити основні механізми ДПП, що орієнтовані на проекти з будівництва житла й особливо спорудження доступного житла.

*The article analyzes the mechanisms of public-private partnerships (further on — PPPs), that can be effective in implementation of infrastructural projects in housing development and especially in building affordable housing. Based on the analysis of known classifications of public-private partnership models — the systematization of PPPs mechanisms by their key features was performed as well as key preferences were revealed which allow to determine PPPs mechanisms practical application in the field of housing construction. PPPs mechanisms in the given field from a position of PPPs project on housing construction and especially regarding building affordable housing effective realization, in particular: 'Draft, Build, Finance, Operate' (DBFO) or it's variation — 'Draft, Build, Finance, Operate, Maintain, Transfer' (DBFOMT); 'Finance Only' or 'Developer Finance'; 'Rehabilitate, Operate, Transfer' (ROT). The article also considers other approaches towards PPPs mechanisms compartmentalizing, in particular the ones performed on the basis of responsibility areas partition as a whole between public and private sectors in PPPs projects. An example of the abovementioned is the United Nations Organization European Economic Commissions classification. Analysis of the PPPs mechanisms described in these classifications allowed performing the mechanisms systematization by their fundamental features. The article pays significant attention to risks management in PPPs projects, in the frameworks of clearly defined agreements, particular attention to management of some risks which are difficult to envisage.*

*The author draws attention to the fact that in PPPs projects the private sector faces considerable and in cases occasions major part of risks, the most crucial decisions are often taken by the private party, leading to reduction of public control over making serious decisions. This circumstance has a strong impact especially on the housing construction situation, in particular on building of the so called affordable housing, in such aspects as granted services prices, remuneration, project security, completion dates. The practical outcome of the article consists in that the author managed to determine the fundamental PPPs mechanisms focused on the housing construction mechanisms and in particular on building affordable housing.*

*Ключові слова: державно-приватне партнерство, механізми, доступне житло, бізнес, публічний сектор, житлове будівництво.*

*Key words: public-private partnership, mechanisms, affordable housing, business, public sector, housing construction.*

## ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Державно-приватне партнерство є унікальною формою співробітництва між публічними органами влади і приватними суб'єктами підприємницької діяльності, що є альтернативою приватизації, державним замовленням та іншим традиційним видам економічної взаємодії публічного і приватного секторів. Така співпраця заснована на визнанні факту, що і держава, і бізнес отримують вигоди від об'єднання фінансових і організаційних ресурсів, технологій, управлінських знань і навичок заради реалізації публічним сектором соціальних зобов'язань перед громадянами.

У сфері житлового будівництва основною метою реалізації проектів ДПП є забезпечення житлом різних категорій громадян шляхом взаємодії публічного і приватного секторів. Мотивація для публічного сектору створювати проекти ДПП у сфері житло-

вого будівництва є доволі широкою — від зниження витрат й ефективного використання бюджетних коштів до покращення рівня життя населення шляхом поліпшення житлових умов і будівництва доступного житла. Головним же позитивним аспектом застосування ДПП є можливість залучення приватних, тобто позабюджетних інвестицій у будівництво об'єктів житлового фонду.

Зазвичай державно-приватне партнерство є комплексним проектом, що реалізується декількома учасниками. Подібні проекти включають не тільки будівництво житла, але й створення об'єктів суміжної інфраструктури у таких сферах, як комунальне господарство, інженерні та транспортні комунікації, надання послуг, пов'язаних з інфраструктурними об'єктами тощо. Тому так важливо зробити обґрунтований вибір механізму ДПП з точки зору отримання державою бажаного соці-

Таблиця 1. Механізми ДПП, структуровані за базовими критеріями

Механізм ДПП	Мета утворення	Інвестиційні зобов'язання (за обсягом фінансування)	Прийняття ризиків партнерами	Тип контракту	Строки реалізації у роках
<i>Будівництво, Оренда, Передача (BLT)</i>	будівництво нового об'єкту/ експлуатація існуючого об'єкту чи послуги	приватні/ публічні	приватні/ публічні	Концесії	5-30
<i>Проектування, Будівництво, Фінансування, Експлуатація (DBFO/DBFOMT)</i>	будівництво нового об'єкту	приватні (DBFO); публічні/ приватні (DBFOMT)	приватні/ публічні	Концесії/ Франшизи	3-20
<i>Будівництво, Експлуатація, Передача (BOT): VTO, BOOT, BLOT, BROT</i>	будівництво нового об'єкту/ експлуатація існуючого об'єкту чи послуги	приватні/ публічні	приватні/ публічні	Концесії	5-30
<i>Відновлення, Експлуатація, Передача (ROT)</i>	експлуатація існуючого об'єкту чи послуги	приватні/ публічні	приватні/ публічні	Концесії	5-30
<i>Відновлення, Оренда або Лізинг, Передача (RLT)</i>	експлуатація існуючого об'єкту чи послуги	приватні/ публічні	приватні/ публічні	Концесії	5-30
<i>Фінансування з боку забудовника (Developer Finance; Finance Only)</i>	будівництво нового об'єкту	приватні	приватні	Концесії	5-30
<i>Експлуатація, Обслуговування, Управління (ОММ)</i>	експлуатація існуючого об'єкту чи послуги	публічні/ приватні	приватні/ публічні	Контракти з експлуатації та управління	3-5
<i>Оренда/аффермаж (Leasing/Affermage)</i>	експлуатація існуючого об'єкту чи послуги	публічні	приватний/ публічний	Договори лізингового типу	5-20

Джерело: складено автором за: [2—8].

ально-економічного ефекту та оптимізації витрат під час реалізації проекту будівництва житла, задовольнивши водночас економічно-фінансові очікування приватного партнера.

## АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Різним теоретико-методологічним аспектам дослідження феномену державно-приватного партнерства, у тому числі, його механізмам присвячено багато методичних посібників органів влади і міжнародних організацій, а також роботи зарубіжних і вітчизняних авторів В. Варнавського, Н. Бондар, І. Брайловського, Є. Богомольного, Б. Винницького, К. Гріва, Д. Делмона, О. Іванкіної, Й.-Х. Кляйна, Дж. Копеньяна, О. Косаревої, Маклафліна, В. Маховікова, М. Норріса, А. Ренди, Н. Рогожіної, Г. Тейсмана, П. Фалконера, Г. Ходжа, П. Шилепницького, О. Ямбулатової та ін. Водночас проблематика виявлення і аналізу механізмів державно-приватного партнерства для реалізації проектів партнерства публічного і приватного секторів у сфері житлового будівництва виявилась не достатньо розкритою у науковій і методичній літературі.

## ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є визначення механізмів державно-приватного партнерства, що можуть мати потенційну ефективність у реалізації інфраструктурних проектів у сфері житлового будівництва й особливо спорудження доступного житла.

## ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Будівельна галузь має свої особливості, що потребують поєднання фінансових, організаційних та інших зусиль публічного та приватного секторів у певній чітко структурованій системі взаємовідносин. Така система має складатися з чіткої послідовності операцій і розподілу функцій (ролі/обов'язків) усіх суб'єктів у процесі реалізації проекту. Іншими словами, таку систему, що визначає порядок реалізації проекту ДПП у певному часовому вимірі доцільно ідентифікувати як механізм. Поняття "механізм" поки що не став усталеним для класифікації проектів ДПП, тому крім цього поняття, у фаховій літературі широко використовуються такі синоніми: "модель", "вид", "форма", "тип", "підхід", "схема" тощо.

З огляду на різні підходи до розуміння поняття державно-приватного партнерства у вітчизняній і зарубіжній науковій і спеціальній літературі є логічним, що єдині критерії для класифікації механізмів ДПП також відсутні. Однак це компенсується наявністю численних класифікацій механізмів партнерства держави і бізнесу.

Однією з найбільш популярних у світовій практиці категоризацій моделей ДПП вважається класифікація, розроблена Світовим Банком. Відповідно до неї виділяються чотири типи ДПП [7]: контракти на управління і орендні договори (Management and Lease Contracts); концесії, які передбачають нове будівництво об'єкта "під ключ" (вони включають такі види проектів як "Будівництво, Оренда, Передача" (BLT — Build, Lease and

Transfer), "Будівництво, Експлуатація, Передача" (BOT — Build, Operate and Transfer), "Будівництво, Володіння, Експлуатація" (BOO — Build, Own, and Operate)), "Комерсант" (Merchant), "Оренда" (Rental)); концесії по типу Браунфілдс (включає такі форми контрактів, як "Відновлення, Експлуатація, Передача" (ROT — Rehabilitate, Operate and Transfer), "Відновлення, Оренда або Лізинг, Передача" (RLT — Rehabilitate, Lease or Rent and Transfer), "Будівництво, Відновлення, Експлуатація, Передача" (BROT — Build, Rehabilitate, Operate and Transfer)); часткова передача активів (Divestiture).

Судячи з запропонованої класифікації її основним критерієм є зобов'язання приватного партнера взяти на себе частину експлуатаційних ризиків і витрат під час реалізації проекту, що повинно бути передбачено умовами контракту.

Дещо відрізняються від вище наведеної класифікації такі, що акцентують увагу не тільки на рівні ризику, що лягає на плечі приватного партнера, але і на ступені участі (що проявляється в інвестиційних зобов'язаннях) приватного сектора в ініційованому державним чи муніципальним органом проекті. Класифікації за подібним критерієм також вважаються найбільш розповсюдженими у світі. Зокрема типологізація моделей проектів ДПП за таким підходом використовується у ряді досліджень під егідою потужних міжнародних або урядових інститутів, наприклад, Європейського Парламенту. Остання класифікація, розроблена на замовлення Комітету Європарламенту з внутрішнього ринку і захисту прав споживачів, включає такі моделі ДПП [6]: сервісні контракти; контракти з експлуатації та управління (Operation and Management Contract — O&MC); договір оренди (Leasing); закупівлі "під ключ" (Turnkey Procurement) або "Будівництво, експлуатація, передача" (Build, Operate, Transfer — BOT); "Проектування, Будівництво, Фінансування, Експлуатація" (Design, Build, Finance, Operate — DBFO).

У науковій і методичній літературі існує також ряд наукових класифікацій, завдяки яким диференціювання механізмів державно-приватного партнерства, що використовуються у світовій практиці, відбувається за іншими критеріями. Розповсюдженими є, зокрема, такі, де типологізація механізмів ДПП здійснюється на основі поділу сфер відповідальності загалом між державним і приватним секторами в проектах ДПП. Прикладом останньої є класифікація Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй. Її фахівці виділяють такі моделі для характеристики типових угод партнерства публічного і приватного секторів [2]: "Придбання, Будівництво, Експлуатація" (BBO — Buy, Build, Operate); "Будівництво, Володіння, Експлуатація" (BOO — Build, Own, Operate); "Будівництво, Володіння, Експлуатація, Передача" (BOOT — Build, Own, Operate, Transfer); "Будівництво, Оренда, Експлуатація, Передача" (BLOT — Build, Lease, Operate, Transfer); "Будівництво, Експлуатація, Передача" (BOT — Build, Operate, Transfer); "Проектування, Будівництво, Фінансування, Експлуатація" (DBFO — Design, Build, Finance, Operate); "Участь у фінансуванні" (Finance Only); "Право на експлуатацію" (Operation License); "Контракт на експлуатацію та обслуговування" (O & M — Operation & Maintenance Contract); "Проектування, Будівництво" (DB — Design, Build).

Аналіз змісту описаних у цих класифікаціях механізмів ДПП дозволив здійснити їх систематизацію за їх основними характеристиками, що представлено в таблиці 1. У цій таблиці наведено механізми ДПП, для позначення яких ми обрали розглянуті вище терміни, що найбільш вживані у фаховій літературі.

Як видно з таблиці, той чи інший механізм державно-приватного партнерства може бути обраний державним чи муніципальним органом із позиції мети призначення, що відповідає забезпеченню ефективного й якісного надання послуг населенню, типу і строку контракту, оптимізації витрат і акумулювання ризиків у реалізації проекту ДПП усіма його учасниками. Тут представлені саме ті механізми державно-приватного партнерства, які відповідають усім унікальним параметрам досліджуваного поняття, яке розуміється нам як інфраструктурний проект або проект з надання гарантованих державою послуг, що характеризується наявністю чітко визначених параметрів: об'єктом проекту (державна або муніципальна власність); предметною сферою реалізації (галузі публічної інфраструктури та виробництво пов'язаних із нею послуг або товарів); контрактом; відсутністю правової та іншої дискримінації прав учасників партнерства; розподілом ризиків і видатків; спільністю фінансування або інвестування всіма учасниками партнерства; стратегічною метою утворення проекту ДПП (реалізація державою своїх соціальних зобов'язань).

Які ж з цих багатьох механізмів ДПП можуть бути застосовані саме в сфері житлового будівництва? Очевидно, що на це питання допоможе відповісти характеристика типового проекту ДПП у сфері міського розвитку. У багатьох авторитетних дослідженнях [1, с. 4—5; 4; 5, р. 2] існує усталена думка, яка розглядає типовий проект ДПП у цій сфері як консорціум, тобто тимчасовий союз господарюючих суб'єктів, утворений з метою реалізації конкретного проекту. Консорціум, який інституалізується, або у формі створення змішаного (публічно-приватного) підприємства, або контракту (у більшості випадків), включає кілька стадій життєвого циклу проекту і приймає на себе фінансові та інші ризики. Таке партнерство може охоплювати стадії створення проекту і будівництва, а також стадію подальшої експлуатації і оперативного управління об'єктами, що належать публічному сектору, на умовах довгострокової оренди.

Попри підвищену увагу до управління ризиками в проектах ДПП в рамках чітко визначених контрактів, деякі ризики стають важко передбачуваними. Оскільки на приватний сектор у проекті ДПП припадає значна, а іноді й більша частка ризиків, найважливіші рішення часто приймаються приватною стороною. В результаті може мати місце зниження публічного контролю за прийняттям серйозних рішень, що особливо сильно впливає на ситуацію з житловим будівництвом, особливо будівництвом так званого доступного житла, у таких аспектах як ціни на послуги, що надаються, оплата праці, безпека проекту, строки виконання і т.п. Тому ще одним чинником, який впливає на вибір механізму ДПП у цій галузі, крім ризиків, є високий рівень публічного фінансування подібних проектів, оскільки це дозволяє органам публічної влади контролювати всі стадії реалізації проекту.



Враховуючи особливості будівельної галузі і соціальне призначення таких проектів, з боку приватного сектора може спостерігатися небажання працювати в сфері міського розвитку, особливо в таких секторах, як будівництво доступного житла, водопостачання, каналізація тощо. Подібні галузі міського господарства забезпечують загальнолюдські потреби, тому не можуть гарантувати високу прибутковість і вимагають водночас значного контролю з боку публічних органів влади і громадськості. В результаті держава може чинити підвищений тиск на приватний сектор, що призводить до його незацікавленості в участі в подібних проектах [1, с. 9].

Як наслідок, для того щоб заохотити бізнес брати участь у проектах з розширення/реновації житлового фонду державні чи муніципальні органи влади часто змушені йти на такі кроки, які дозволяють знизити або відбити витрати приватних партнерів і встановити низькі ціни для малозабезпечених домогосподарств у результаті реалізації контракту. Іншими словами, такі проекти вимагають або прямих публічних субсидій для приватного забудовника (що особливо складно для муніципалітетів) або інші фінансові механізми, зокрема, такі що передбачають: часткове, або повне фінансування проекту за рахунок майбутніх доходів за державними борговими зобов'язаннями, які гарантують фонди для витрат, пов'язаних з капітальним будівництвом і розвитком проекту; фінансування за рахунок майбутньої плати з користувачів послуг, пов'язаних із збудованим об'єктом (наприклад, комунальних послуг), що вимагає тривалої експлуатації об'єктів інфраструктури приватною стороною. Ці аспекти також істотно мають впливати на вибір механізму ДПП у сфері житлового будівництва.

Таким чином, зважаючи на усі ці моменти, ми зможемо диференціювати механізми партнерства держави і бізнесу, що використовуються або можуть потенційно бути використані у галузі житлового будівництва й, зокрема спорудження доступного житла, від інших механізмів ДПП або різних форм економічного співробітництва публічного і приватного секторів, що систематизовані у досліджених класифікаціях. Це дозволяє нам ідентифікувати найбільш адекватні з позицій ефективної реалізації проекту ДПП у галузі житлового будівництва механізми. Ними доцільно буде вважати насамперед такі:

— "Проектування, Будівництво, Фінансування, Експлуатація" (DBFO). Згідно з цією моделлю приватний партнер проектує послугу або інфраструктурний об'єкт відповідно до вимог, встановлених державним/муніципальним органом. Після стадії проектування він забезпечує і фінансує будівництво активу або реалізацію послуги й експлуатує об'єкт. Після закінчення реалізації контракту ДПП, послугу або збудований об'єкт може бути передано назад державі відповідно до умов первинної угоди про ДПП [6]. Також розглядається його варіація — "Проектування, Будівництво, Фінансування, Експлуатація, Обслуговування, Передача" (DBFOMT), де участь приватного сектора може стимулюватися публічним замовником/партнером, у тому числі, виплатами фіксованої винагороди, випуском державних боргових зобов'язань, надання права встановлення тарифів на послуги, пов'язані з експлуатацією об'єкта [8; 9].

— Участь у фінансуванні (Finance Only) або фінансування з боку забудовника (Developer Finance). Якщо розглянути такий механізм ДПП більш детально, то його очевидна перевага полягає у тому, що приватна сторона фінансує будівництво або розширення певного публічного об'єкта, наприклад, житлового комплексу економкласу, в обмін на право будівництва на території, виділеної під будівництво, інших привабливіших із комерційної точки зору об'єктів — магазинів, житлових будинків (більш високого стандарту) і / або інфраструктурних об'єктів. Приватний забудовник інвестує свій капітал і може працювати з об'єктом під наглядом публічного замовника. Забудовник, як і в випадку з DBFO, також отримує право на подальше використання об'єкта з метою отримання прибутку шляхом встановлення тарифів на послуги, пов'язані з його експлуатацією. Також умовами контракту може бути передбачено придбання основних фондів наявного об'єкта після закінчення терміну контракту [8]. Відтак публічний партнер не несе фінансових та інших зобов'язань під час реалізації проекту, крім надання гарантій забудовнику отримати передбачені контрактом преференції, пов'язаних з подальшою експлуатацією об'єкта. Такий механізм дозволяє залучити значні приватні інвестиції в житлове будівництво, створити коштом забудовника сприятливу житлову інфраструктуру, але, з іншого боку, це може привести до підвищення вартості життя майбутніх мешканців житлового комплексу.

— "Відновлення, Експлуатація, Передача" (Rehabilitate, Operate, Transfer — ROT) також може бути потенційно перспективним механізмом ДПП, особливо для реновації житлового фонду за рахунок приватного інвестора. Водночас використання такого механізму може привести до підвищення тарифів для мешканців відновленого житла у перспективі, якщо це передбачено контрактом, інакше від публічного партнера потребуватиметься субсидування підрядника.

У реальній практиці ці механізми у сфері житлового будівництва можуть комбінуватися на окремих етапах реалізації проектів ДПП з іншими моделями партнерств або формами економічної взаємодії публічного і приватного секторів, що робить їх використання достатньо гнучким.

## ВИСНОВКИ

Отже, світова практика на сьогодні виробила широкий спектр механізмів, або, як їх частіше називають, моделей державно-приватного партнерства, які використовуються для реалізації проектів партнерства держави і бізнесу у різноманітних галузях інфраструктури. Однак найвідоміші класифікації моделей державно-приватного партнерства, що представлені в публікаціях наукового і методичного характеру від авторитетних міжнародних фінансових установ, урядових інститутів і неурядових організацій, не дають чіткої відповіді на поставлене у цій роботі питання. Однак аналіз цих класифікацій, дозволив систематизувати механізми ДПП за рядом ключових ознак, за допомогою яких можливо ідентифікувати їх практичне призначення. Такими параметрами визначені: а) основна спрямованість (мета) утворення та реалізації проектів ДПП; б) розподіл сфер відповідальності партнерів за інвестиційними зобов'язаннями.

заннями; в) рівень прийняття ризиків партнерами; г) типи контрактів; д) строки реалізації проекту (тривалість контракту).

Як результат, це дозволило визначити такі механізми ДПП, що орієнтовані на проекти з будівництва житла й особливо спорудження доступного житла. Такими доцільно вважати: "Проектування, Будівництво, Фінансування, Експлуатація" (DBFO) або його варіацію — "Проектування, Будівництво, Фінансування, Експлуатація, Обслуговування, Передача" (DBFOMT); "Участь у фінансуванні" (Finance Only) або "Фінансування з боку забудовника" (Developer Finance); "Відновлення, Експлуатація, Передача" (Rehabilitate, Operate, Transfer — ROT).

## Література:

1. Иванкина Е.В. Государственно-частное партнерство в жилищной сфере. Развитие ГЧП в регионах России / Иванкина Е.В., Косарева Е.Н., Рогожина Н.Н. — М.: ООО "Проспект", 2015. — 79 с., с. 4—5.
2. Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства / Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, 2008 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://www.economy.gov.by/dadvfiles/001956\\_494172\\_Guidebook\\_.pdf](http://www.economy.gov.by/dadvfiles/001956_494172_Guidebook_.pdf)
3. A Guidebook on Public-Private Partnership in Infrastructure / UNESCAP Bangkok, 2011 [Electronic resource]. — Mode of accesses: [http://www.unescap.org/sites/default/files/ppp\\_guidebook.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/ppp_guidebook.pdf)
4. Public-Private Partnerships / International Monetary Fund, 2004 [Electronic resource]. — Mode of accesses: <https://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/031204.pdf>
5. Public-Private Partnership in Housing and Urban Development. — Nairobi: UN HABITAT, 2011. — 36 p.
6. Public-Private Partnerships: Models and Trends in the European Union [Electronic resource]. — Mode of accesses: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2006/369859/IPOL-IMCO\\_NT-\(2006\)369859\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2006/369859/IPOL-IMCO_NT-(2006)369859_EN.pdf)
7. Sub-Type of Private Participation in Infrastructure [Electronic resource]. — Mode of accesses: <http://ppi.worldbank.org/methodology/glossary>
8. Types of Partnerships / The National Council for Public-Private Partnerships. [Electronic resource]. — Mode of accesses: <http://www.ncppp.org/ppp-basics/types-of-partnerships/>
9. User Guidebook on Implementing Public-Private Partnerships for Transportation Infrastructure Projects in the United States. Final Report / U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration [Electronic resource]. — Mode of accesses: [http://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/ppp\\_user\\_guidebook\\_final\\_7-7-07.pdf](http://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/ppp_user_guidebook_final_7-7-07.pdf)

## References:

1. Ivankina, E.V. Kosareva, E.N. and Rogozhina, N.N. (2015), Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v zhilishh-noj sfere. Razvitie GChP v regionah Rossii [Public-private partnership in the housing sector. The development of PPPs in the Russian regions], Prospekt, Moscow, Russian Federation.

2. The official site of Ministry of Economy of the Republic of Belarus (2008), "Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships of UNECE", available at: [http://www.economy.gov.by/dadvfiles/001956\\_494172\\_Guidebook\\_.pdf](http://www.economy.gov.by/dadvfiles/001956_494172_Guidebook_.pdf) (Accessed 01 Nov 2019).

3. The official site of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2011), "A Guidebook on Public-Private Partnership in Infrastructure", available at: [http://www.unescap.org/sites/default/files/ppp\\_guidebook.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/ppp_guidebook.pdf) (Accessed 01 Nov 2019).

4. The official site of the International Monetary Fund (2004), "Public-Private Partnerships", available at: <https://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/031204.pdf> (Accessed 01 Nov 2019).

5. The United Nations Human Settlements Programme (2011), Public-Private Partnership in Housing and Urban Development, Nairobi, United Nations.

6. The official site of the European Parliament (2006), "Public-Private Partnerships: models and trends in the European Union", available at: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2006/369859/IPOL-IMCO\\_NT\(2006\)369859\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2006/369859/IPOL-IMCO_NT(2006)369859_EN.pdf) (Accessed 01 Nov 2019).

7. The official site of the World Bank (2016), "Sub-Type of Private Participation in Infrastructure", available at: <http://ppi.worldbank.org/methodology/glossary> (Accessed 01 Nov 2019).

8. The official site of the National Council for Public-Private Partnerships (2016), "Types of Partnerships", available at: <http://www.ncppp.org/ppp-basics/types-of-partnerships/> (Accessed 01 Nov 2019).

9. The official site of U.S. Department of Transportation of Federal Highway Administration (2007), "User Guidebook on Implementing Public-Private Partnerships for Transportation Infrastructure Projects in the United States", available at: [http://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/ppp\\_user\\_guidebook\\_final\\_7-7-07.pdf](http://www.fhwa.dot.gov/ipd/pdfs/ppp_user_guidebook_final_7-7-07.pdf) (Accessed 01 Nov 2019).

*Стаття надійшла до редакції 14.11.2019 р.*

**www.dy.nayka.com.ua**

Електронне фахове видання

**ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ**  
удосконалення та розвиток

**Виходить 12 разів на рік**

Видання включено до переліку  
наукових фахових видань України  
з ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ

e-mail: [economy\\_2008@ukr.net](mailto:economy_2008@ukr.net)

тел.: (044) 223-26-28

(044) 458-10-73