

УДК 351.9+35.071

DOI: <https://doi.org/10.32886/instzak.2019.05.13>

Сороченко Антон Валерійович,
кандидат юридичних наук, головний
спеціаліст відділу методологічної
координації сфери публічних закупівель
департаменту регулювання публічних
закупівель Мінекономрозвитку України
ORCID 0000-0001-8966-0635
asorochenko1987@gmail.com

ІСТОРИЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ВИНИКНЕННЯ ТА ПРОБЛЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В УКРАЇНІ І СВІТІ

Анотація

Метою статті є дослідження історичних передумов виникнення і розвитку публічно-приватного партнерства в Україні та світі, а також виокремлення найбільш актуальних проблем реалізації проектів публічно-приватного партнерства в сучасних соціально-економічних умовах.

Наукова новизна. У статті запропоновано класифікацію публічних та приватних партнерів. Обґрунтовано визначення так званого «субституційного» (замінного) приватного партнера та спонсора. Проаналізовано досвід реалізації проектів публічно-приватного партнерства у США, Австрії, Німеччині та інших країнах, удосконалено наукову точку зору щодо законодавчої імплементації найкращого світового досвіду у даній сфері. Удосконалено визначення поняття «проект публічно-приватного партнерства».

Висновки. Система реалізації та управління проектами ППП в Україні є суттєво ускладненою, зокрема через відсутність: **1)** єдиного кодифікованого нормативно-правового акта у сфері ППП; **2)** єдиного визначення поняття «проект ППП» та його ознак у законодавстві України; **3)** доктринальної класифікації публічних і приватних партнерів, у тому числі в залежності від їх ролі при реалізації відповідного інфраструктурного проекту.

У зв'язку з необхідністю суттєвого вдосконалення цієї системи у статті обґрунтовано необхідність прийняття Кодексу України у сфері відносин публічно-приватного партнерства, запропоновано визначення проекту ППП, розроблено критерії класифікації партнерів при реалізації проекту ППП. Відзначено, що вирішенням проблемних питань може бути імплементація в законодавство України поняття так званого «допоміжного» публічного партнера при реалізації проекту ППП – тобто державного партнера, повноваження якого обмежується виключно адміністративно-розпорядчими або контрольними функціями, і який бере участь в реалізації проекту ППП виключно на підставі закону. При цьому **основний** публічний партнер бере участь в реалізації проекту як на підставі закону, так і на інших правових підставах. Запропоновано також введення до законодавства України поняття **субституційного** приватного партнера (спонсора) – тобто партнера, який може гарантувати виконання зобов'язань основним приватним партнером щодо реалізації проекту ППП.

Ключові слова: публічно-приватне партнерство, стратегічні проекти, суспільство, виникнення і розвиток

Sorochenko Anton V.,
PhD in Law (Corporate Law),
The main specialist of Public
Procurement Regulation Department,
The Ministry of economic development
and trade of Ukraine
ORCID 0000-0001-8966-0635
asorochenko1987@gmail.com

HISTORICAL BASIS OF APPEARANCE AND PROBLEMS OF PPP PROJECTS IMPLEMENTATION
IN UKRAINE AND IN THE WORLD

Abstract

The purpose of the article is to study the historical preconditions for the emergence and development of public-private partnerships in Ukraine and in the world, as well as to identify the most pressing problems regarding the implementation of public-private partnership projects in contemporary socio-economic conditions.

The scientific novelty. The classification of public and private partners was proposed. The definition of the so-called «substitutional» (substitute) private partner and sponsor has been substantiated. The experience of implementing public-private partnership projects in the USA, Austria, Germany and other countries has been analyzed and the scientific point of view on the legislative implementation of the best world experience in this field has been improved. It was improved definition of the concept of «public-private partnership project».

Conclusions. The system of implementation and management of PPP projects in Ukraine is significantly complicated, in particular due to: 1) the absence of a single codified legal act in the field of PPP; 2) the lack of a single definition of the concept of «PPP project» and its features in the legislation of Ukraine; 3) lack of doctrinal classification of public and private partners, including depending on their role in the implementation of the relevant infrastructure project.

Due to the need for significant improvement of this system, the article substantiates the necessity of adopting the Code of Ukraine in the field of public-private partnerships, defines the PPP project, elaborates the criteria for partner classification in the implementation of the PPP project. It is noted that the solution of the problematic issues can be the implementation in the legislation of Ukraine of the concept of the so-called «assistant» public partner in the implementation of the PPP project – that is, the state partner, whose authority is limited solely to administrative and supervisory functions, and involved in the implementation of the PPP project exclusively at under the law. The main public partner is involved in the project implementation both on the basis of the law and on other legal grounds. It is also proposed to introduce into the legislation of Ukraine the notion of a substitute private partner (sponsor) – that is, a partner who can guarantee the fulfillment of obligations of the main private partner for the implementation of the PPP project.

Key words: public-private partnership, strategic projects, society, research and development.

Постановка проблеми. Концептуально відносини публічно-приватного партнерства (ППП) як механізму залучення коштів інвесторів для реалізації особливо важливих соціально-економічних проектів мають глибоке історичне коріння [1, с. 310]. При цьому економічна криза та її наслідки вимагають прийняття термінових управлінських рішень щодо збалансування соціально-економічного розвитку, залучення інвестицій, збільшення продуктивності праці та створення нових робочих місць [2, с. 1].

Аналіз останніх публікацій і досліджень. Публічне управління (в широкому розумінні) державно-приватним партнерством з боку держави проявляється, перш за все, в належному нормативно-правовому регулюванні відносин, що складаються при використанні такої форми співпраці держави /АРК / органів місцевого самоврядування і приватного бізнесу.

При цьому 27.06.2014 р. було проведено саміт країн-членів ЄС у Брюсселі, підписано економічну частину Угоди про асоціацію між Україною та ЄС зі створенням поглибленої і всеосяжної зони вільної торгівлі, спрощенням візового режиму (політична частина зазначеної Угоди була підписана 21.03.2014 р.). Зважаючи на викладене, особливого значення набуває проблема приведення у відповідність до вимог ЄС чинного законодавства України.

Водночас напрацювання шляхів вирішення проблем реалізації проектів ППП в Україні потребує звернення до наукових здобутків як вітчизняних (О. М. Вінник, О. Е. Сімсон та багатьох інших), так і зарубіжних вчених (М. Геддс, Х. ван Хам, Д. д'Уг де ла Кюль, А. Регінато, В. Варнавський, Ф. Хізер, Б. Чарлі, В. Хайме та багатьох інших).

Метою статті є дослідження історичних передумов виникнення і розвитку ППП

в Україні та світі, а також виокремлення найбільш актуальних проблем реалізації проєктів ППП в сучасних соціально-економічних умовах.

Виклад основного матеріалу. Історія відносин концесійної діяльності відома ще з часів Давнього Риму. У Римській Імперії муніципальна влада передавала контроль над об'єктами античної інфраструктури приватним особам (під такими об'єктами слід розуміти пошту, порти, ринки та ін.). За допомогою концесії також була побудована широко відома система водопостачання Римської імперії.

У 18-му столітті в Англії група британських дворян створила трасти по будівництву доріг, які використовували позикові кошти приватних інвесторів для ремонту доріг і повертали кредит через надходження від транспортних зборів. У Франції за умовами концесій (модель «плата за рахунок користувача») відбувалося будівництво каналів, тунелів тощо. Залізничне сполучення по тунелю під протокою Ла-Манш (**Channel Tunnel**, що з'єднує Англію і Францію) є одним із наочних прикладів використання ДПП для розвитку залізниць. Взагалі приватні інвестиції і фінансування залізниць мають довгу і багату історію. Будівництво залізниць в Європі і Сполучених Штатах Америки стало ключем до демографічного й індустріального розвитку. У США приватні інвестиції у розвиток залізниць і освоєння земель йшли поряд, приватні інвестори отримували прибуток, в основному, від операцій із землею, а не в результаті будівництва та експлуатації самих залізниць. У Великобританії залізнична мережа розвивалася в середині дев'ятнадцятого століття приватним сектором в обмін на отримання їм певних вигод, включаючи збільшення вартості землі [1, с. 310].

Крім того, в кінці 19 сторіччя будівництво Бруклінського мосту в Нью-Йорку відбулося на підставі концесійного контракту [1, с. 310–311].

Європейське законодавство, а саме директива Європейського Союзу (ЄС) 93/37/ЄЕС від 14.06.1993 [3] відносно координації процедур щодо укладення державних контрактів на виконання робіт визначає концесії як об'єднання державних та приватних інтересів в рамках державного контракту, при цьому власне концесія характеризується як процес передавання ексклюзивних

прав щодо управління об'єктами державної власності і публічними послугами від уповноважених державних органів до приватних осіб, за умови, що останні беруть на себе економічні ризики при реалізації відповідного проєкту. Крім того, під публічними послугами слід розуміти ті, які надаються в рамках відповідних державних контрактів юридичними особами публічного права (на національному, регіональному чи місцевому рівнях), і які найбільше відповідають потребам суспільства та не мають промислового чи комерційного характеру.

Стрімкого розвитку ППП набуло в 90-х роках 20 століття у Великобританії. Значною мірою це пов'язано із Приватною Фінансовою Ініціативою (ПФІ) уряду Джона Мейджора – першою систематичною державною програмою, направленою на залучення приватних інвестицій для розбудови соціальної інфраструктури [4, с. 72–96; 1, с. 311]. ПФІ виникла через занепокоєність вказаного уряду зростанням державного боргу країни при використанні традиційних процедур публічних закупівель в кінці 80-х років 20 століття.

Загальними ознаками ПФІ були такі: 1) довготривалість (від 10 років і більше) відносин між партнерами у порівнянні з державними контрактами, укладеними за результатами проведення процедур публічних закупівель (1–2 роки); 2) капітальне будівництво об'єктів державної інфраструктури відбувалося цілком за рахунок приватного інвестора, при збереженні контролюючих функцій держави за своєчасністю та якісністю реалізації відповідного проєкту; право власності на об'єкт належало приватному партнеру. Після завершення будівництва відповідний об'єкт (шосе, школа, лікарня, в'язниця тощо) передавався державі у довгострокову оренду до завершення строку дії контракту ПФІ, а після цього – держава набувала право власності на об'єкт за символічну плату, в деяких випадках – безкоштовно; 3) можливість залучення потенціалу приватного партнера до реалізації суспільно необхідного проєкту, що включало в себе використання прав інтелектуальної власності, ноу-хау, новітніх наукових розробок тощо; 4) покриття витрат на будівництво державою за рахунок орендних платежів.

За приблизними підрахунками, протягом лише 5-річного періоду застосування

механізмів ПФІ у Великій Британії було застосовано **563** проекти загальною вартістю **35,5** мільярдів фунтів стерлінгів [1, с. 311].

У Німеччині та Австрії механізми ППП застосовуються переважно у сфері будівництва лікарень, при цьому державні контракти у таких випадках укладаються на період **25–30** років [5]. При цьому, із самого початку індустріальної ери у **18** сторіччі в Німеччині органи влади та інші державні структури зіштовхнулися з необхідністю інфраструктурного забезпечення, але їм неминуче протидіяли свої ж власні обмеження [6, с. 69–94]. При цьому розквіт механізмів ППП приходить, як і у Великій Британії, на **80-ті** роки **20-го** століття. За словами Ріхарда Гроза, державного секретаря федеральної землі Баден-Вюртемберг (ФРН), «на фоні росту завдань держави щодо забезпечення населення потужною та сучасною інфраструктурою стримуючим фактором виступає обмеженість державного бюджету. З цієї точки зору, ППП виступає ефективним механізмом щодо забезпечення повноцінного економічного потенціалу в даній сфері, крім того, при застосуванні ППП відбувається значна економія державних коштів» [7, с. 2]. Як відмічають дослідники, з **2004** року в Німеччині починається «бум» реалізації проектів ППП, станом на **2013** рік частка державно-приватних партнерств у державних інвестиціях складає більше ніж **4** %. Крім реалізації проектів ППП у сфері медицини, частка ППП на муніципальному рівні найбільша в проектах, пов'язаних зі шкільними питаннями (**30** %), спортом, туризмом і відпочинком (**28,3** %), транспортно-інфраструктурними проектами (**19,2** %) та адміністративними проектами (**15** %). При цьому, висока ефективність є ключовим фактором при виборі моделі ППП та укладенні державного контракту, нарівні з факторами необхідності наявності стартового приватного капіталу і високою окупністю [6, с. 69–94].

Досвід залучення приватного сектору до участі в забезпеченні інфраструктурних об'єктів в Австрії бере свій початок ще у **19-му** столітті, проте імплементація механізмів ППП як інструменту для надання публічних послуг, а також розвитку та забезпечення інфраструктури проходило досить [8, с. 160–169]. Зокрема, в **1874** році Австрія уклала з приватним консорціумом концесійну угоду про здійснення будівництва,

фінансування та експлуатацію відрізка залізничного сполучення між комунами Штайнах і Рід (залізниця дорога Кронпринца Рудольфа). Особливість цього проекту полягала у тому, що він був виконаний раніше встановленого строку, а також його фінансування і здійснення стало можливим лише після надання державним партнером підтвердження доступності державних гарантій. Після цього активне використання механізмів ППП приходить на початок **21-го** століття, коли почала реалізовуватись державна політика по сприянню залученню приватного сектору до надання публічних послуг у зв'язку зі значним збільшенням державної потреби в інвестиціях. На даний час переважна більшість проектів ППП в Австрії реалізована у сферах охорони здоров'я, соціального забезпечення, а також транспортної та комунальної інфраструктури [9, с. 5; 10, с. 5–8].

Південно-Африканська Республіка (ПАР) наразі входить у число провідних країн світу по ефективності державної політики і законодавства, що регламентує сферу ППП. Історія застосування ППП у ПАР бере свій початок у **1997** році, коли була заснована міжурядова робоча група з метою розробки відповідної державної політики, законодавства та інституційних реформ. Ранні проекти були реалізовані в період з **1997** по **2000** роки при будівництві доріг, пенітенціарної інфраструктури та об'єктів водопостачання.

Наразі у ПАР спостерігається певний розподіл, що склався на практиці при реалізації проектів ППП. На національному рівні такого роду співробітництво застосовується, як правило, при будівництві службових будівель органів державної влади та будівель пенітенціарної інфраструктури, на рівні провінцій – у сферах охорони здоров'я, туризму та освіти, на муніципальному рівні – у всіх сферах в цілому. Згідно з положеннями статті **120** глави **11** Закону ПАР «Про управління бюджетами муніципальних утворень» муніципалітети можуть бути стороною в угоді про ППП лише в тому разі, коли такого роду співробітництво дозволить забезпечити отримання належної якості по доступній ціні, і при цьому відповідні технічні, експлуатаційні та фінансові ризики покладені на приватного партнера. Важливо, що підприємство з боку приватного сектору для укладення договору про ППП обирається шляхом прове-

дення відповідного тендеру, таким чином реалізується принцип забезпечення конкуренції, що також позитивно впливає на надання публічних послуг (пункт 1.3 Білої книги про партнерство щодо надання послуг в муніципальних утвореннях). Під типовими договорами ППП у сфері надання послуг в муніципальних утвореннях розуміють договір про надання послуг, договір оренди, концесійні договори, договори, які за міжнародною класифікацією позначені аббревіатурою BOT, та інші [11; 12, с. 49].

У США на даний час ППП отримало досить широке розповсюдження. Історично склалося так, що приватний сектор відіграв ключову роль у проектуванні, фінансуванні та будівництві державних автомагістралей та шляхів, при цьому частота залучення приватного бізнесу до надання публічних послуг у 80-х роках 20-го століття значно збільшилась. Головним чином, це пов'язано зі збільшенням розміру дефіциту федеральних державних коштів і державних коштів штатів для фінансування будівництва та експлуатації шосе. Перші згадки про концесійні договори відносяться до 17-го століття, коли губернатори штатів почали видавати громадянам, що прибули на поселення, концесійні дозволи на будівництво доріг, освоєння земель, річок. Основний період будівництва магістралей державного значення припадає на кінець 18-го сторіччя (платна дорога за напрямом Філадельфія – Ланкастер, збудована у Пенсильванії), після цього більше 50 платних доріг було побудовано в штаті Коннектикут, 67 – у Нью-Йорку та Массачусетсі [13, с. 15].

Водночас в галузі публічного управління проектами ППП у США основну роль зіграло прийняття у 1916 та 1921 роках Законів про шосе федерального значення. Даними Законами було передбачено створення дорожнього агентства, до якого входили інженерно-технічні спеціалісти для здійснення реалізації федеральної програми по будівництву федеральних шосе державного призначення. Це виявилось історичною передумовою створення Департаментів транспорту штатів та посиленню ролі уповноважених державних органів в забезпеченні основних дорожньо-транспортних магістралей країни [13 с. 15].

При цьому, у період з 1985 по 2004 роки в США було реалізовано більше 60 проектів,

пов'язаних із залученням ППП. Значна частина проектів базувалася на загальноприйнятих схемах ППП (**Design – Build, Design – Build – Operate – Maintenance, Design – Build – Finance – Operate**), а договори про управління уклалися на строк 5–7 років [14, с. 59]. Найбільшими перевагами при використанні схем ППП для реалізації проектів у сфері розбудови дорожньої та транспортної інфраструктури в США дослідники вважають: 1) факт наявності надійної бази оподаткування; 2) можливість більш швидкої та менш затратної для публічного партнера реалізації проектів зі зручним доступом до капіталів приватного сектора і використанням новітніх технологій при застосуванні ППП; 3) можливість використання концесійних договорів для будівництва нових платних доріг та реконструкції вже існуючих, а договорів про спільну діяльність – для будівництва нових шосе федерального значення і надання транзитних послуг [14, с. 63].

Значна увага при використанні схем ППП в США приділена також наданню послуг у сфері громадського транспорту, історичні передумови якого склалися ще у 19 столітті. Вперше розвиток і забезпечення громадського транспорту в США здійснювалися саме за допомогою приватних компаній (від надання послуг по використанню місцевих і міжнародних екіпажів, пасажирських доріг з кінською тягою – до розвитку у 20 сторіччі тролейбусних та міжміських мереж по перевезенню пасажирів, чому передувала тотальна електрифікація країни). На даний час приватні партнери також відіграють суттєву роль у забезпеченні пасажирських перевезень у співробітництві з органами державної влади та органами місцевого самоврядування в сфері автобусних, залізничних та інших перевезень [13, с. 17–18].

При цьому, згідно з параграфом 1060 Федерального закону «Про інтермодальні наземні перевезення та їх ефективність» передбачено виконання програми по залученню приватного сектора для укладення контрактів між органами державної влади штатів та приватними організаціями з метою надання інженерно-технічних послуг і послуг по проектуванню для забезпечення будівництва та модернізації проектів для шосе федерального значення лише в тих випадках, коли це є економічно вигідним і доцільним. Вказаним Федеральним законом встановлено таку схе-

му ППП, яка дозволяє приватним партнерам мати право власності на об'єкти, побудовані в рамках ППП, а штатам – передавати частку проекту іншим органам державної влади, що дозволило досягти більшої гнучкості при участі штатів у використанні інноваційних методів фінансування та експлуатації при реалізації наступних проектів розвитку інфраструктури наземного транспорту [13, с. 17–18].

В Україні саме розуміння поняття ППП почало формуватися лише в кінці 1990-х років на прикладі концесій на будівництво доріг (Львів – Краківець, Львів – Броди) [15]. Із прийняттям Закону України «Про державно-приватне партнерство» [16] у 2010 році та за останні роки кількість наукових досліджень ППП в Україні зросла в рази, тобто має місце зростання активності вивчення цього питання на теоретичному рівні та реалізація проектів ППП на практичному рівні (згідно з даними Світового банку). Так, протягом 2006–2009 років в Україні підписували по 1–2 проекти на рік, у 2010 році – 4 проекти, у 2011-му – 6, а у 2012 році – 16 проектів. На даний час відомим є проект модернізації окремих складових системи теплопостачання у м. Малин в рамках ППП [17]. За даними офіційного веб-сайта Уповноваженого органу в сфері ППП найбільш поширеними є проекти у таких сферах господарської діяльності: 1) оброблення відходів (112 проектів, що становить 60,5 % від загальної кількості); 2) збір, очищення та розподілення води (37 проектів, що становить 20 % від загальної кількості); 3) будівництво та/або експлуатація автострад, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури (16 проектів, що становить 8,6 % від загальної кількості); 4) виробництво, транспортування і постачання тепла (6 проектів, що становить 3,2 % від загальної кількості) та інші [18].

Український досвід ППП також включає в себе такі проекти: 1) **Український томографічний центр у м. Кіровоград (Кропивницький)**; рівень – місцевий; сфера – медицина; інвестор проекту – ТОВ «Ді Ес Ем Холдинг»; 2) **Автостанція «Теремки» у м Київ**; рівень – місцевий; сфера – надання транспортних послуг; приватний партнер – ТОВ

«Мегаполісжитлобуд» (економія для місцевого бюджету склала майже 57 млн. гривень) [19; 20].

З метою підвищення туристичної привабливості Закарпаття були запропоновані для здійснення в рамках ППП такі проекти: Розвиток концепції та програм розвитку території туристичного комплексу «Синяк» у Мукачівському районі; «Лижний курорт – Петрос» та інвестиційний проект «Ужгород – Полонина Руна», який включений до Державної цільової програми соціального розвитку у сфері спорту та туристичної інфраструктури в Україні на 2011–2022 роки [21].

Висновки. Реалізація та управління проектами ППП в Україні є суттєво ускладненою, зокрема через те, що: 1) відсутній єдиний кодифікований нормативно-правовий акт у сфері ППП (на зразок Зеленої книги про державно-приватне партнерство країн Європейського Союзу). Для його підготовки необхідно створити Робочу групу в межах профільного міністерства (наразі таким міністерством є Мінекономрозвитку України) [22]. Завданнями такої робочої групи, на наш погляд, мають стати: а) розробка проектів нормативно-правових актів, що регулюють порядок застосування корпоративної форми ППП; б) напрацювання науково-методологічних рекомендацій щодо розвитку ППП в Україні; в) юридична підтримка реалізації інфраструктурних проектів; г) активізація впровадження інноваційних технологій; г) міжнародна співпраця, обмін досвідом в галузі ППП; 2) відсутність єдиного визначення поняття «проект ППП» та його ознак у законодавстві України. Нами пропонується визначення даного проекту як особливої інвестиційної моделі, яка може бути реалізована не лише у договірний спосіб, а й шляхом створення господарської організації корпоративного типу (акціонерного товариства), єдиною метою якої і буде реалізація відповідного проекту. Дана інвестиційна модель передбачатиме ряд угод між публічним та приватним секторами щодо розподілу ризиків, вартості реалізації проекту, отримання винагороди приватним партнером тощо. У цьому разі спрощується залучення світового досвіду ППП, у тому числі щодо використання так званого **спонсора** при реалізації інфраструктурних проектів (Латвія) [23], спрощується можливість комерціалізації держав-

них підприємств із збереженням контролю держави над майном та активами державних холдингових компаній тощо; 3) відсутня доктринальна класифікація публічних і приватних партнерів, у тому числі в залежності від їх ролі при реалізації відповідного інфраструктурного проекту. Зокрема, невизначені повноваження Антимонопольного комітету України, який у певних випадках має надавати висновок щодо відсутності економічної концентрації у діях суб'єктів господарювання, повноваження Національної комісії з цінних паперів та фондового ринку, Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг (при реалізації проектів PPP у сфері житлово-комунального господарства) [24; 25; 26]. Вирішенням цих питань може бути імплементація в законодавство України поняття так званого «допоміжного» публічного партнера при реалізації проекту PPP – тобто державного партнера, повноваження якого обмежується виключно адміністративно-розпорядчими або контрольними функціями, і який бере участь в реалізації проекту PPP виключно на підставі закону.

При цьому **основний** публічний партнер (партнери) бере (беруть) участь в реалізації проекту як на підставі закону, так і на інших правових підставах (контракт, статут господарського товариства (локальний нормативно-правовий акт), міжнародні зобов'язання) тощо.

Також пропонуємо ввести до законодавства України поняття **субституційного** приватного партнера (спонсора) – тобто партнера, який може гарантувати виконання зобов'язань основним приватним партнером (партнерами) щодо реалізації проекту PPP, незалежно від його участі/неучасті у конкурсі на визначення переможця щодо реалізації відповідного проекту.

З урахуванням викладеного, класифікація партнерів при реалізації проекту PPP має здійснюватися за такими критеріями:

1. Публічні партнери: а) в залежності від правового становища: органи державної влади, органи місцевого самоврядування, громадські організації, інші недержавні органи в ході реалізації наданих їм державою повноважень тощо; б) в залежності від правової підстави участі у реалізації проекту PPP: основні та допоміжні; в) в залежності від етапу

реалізації проекту (публічне управління): публічні партнери, задіяні у нормативно-правовому врегулюванні відносин PPP, плануванні проекту PPP, поточному управлінні проектом PPP та контролі за дотриманням учасниками PPP законодавчих вимог та договірних зобов'язань щодо реалізації відповідного проекту.

2. Приватні партнери: а) в залежності від правової підстави участі у реалізації проекту PPP: основні, субституційні та спонсори. При цьому спонсором є такий субституційний партнер, який не брав участі у конкурсі, але який в разі необхідності може запропонувати нового приватного партнера на умовах, визначених установчим договором, акціонерною угодою, статутом, які (умови) не будуть надмірно обтяжливими для публічного партнера; б) в залежності від ступеню участі та обсягу повноважень при реалізації проекту PPP: приватні партнери без додаткового обсягу повноважень та приватні партнери з додатковим обсягом повноважень (інвестори); в) в залежності від особливостей урегулювання відносин PPP: приватні партнери (акціонери, учасники іншої господарської організації корпоративного типу) та приватні партнери-контрагенти (у разі договірної врегулювання відносин між сторонами); г) в залежності від організаційно-правової форми: «єдині» приватні партнери (суб'єкти господарювання) та «збірні» приватні партнери (консорціуми та інші об'єднання господарських організацій).

Список використаних джерел:

1. Simson O. *Legal and institutional aspects of promoting Public-Private Partnership (PPP) in infrastructure and innovation within triple helix cooperation model. British Journal of Science, Education and Culture. 2014, January-June. № 1 (5). P. 310–319.*

2. Сімак С. В. Інституційний розвиток публічно-приватного партнерства в системі державного управління : автореф. дис. ... д-ра наук з держ. управл. Миколаїв, 2017. 36 с.

3. Council Directive 93/37/EEC of 14 June 1993 concerning the coordination of procedures for the award of public works contracts. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A31993L0037> (Дата звернення: 12.02.2019).

4. Robinson H., Carrillo P., Anumba C. J. *Governance and Policy Management for Public-Private Partnerships*. Wiley-Blackwell, 2010. 245 p.

5. Scherrer W., McQuaid R. W. The role of public private partnerships at the regional level of Government and regional innovation policy in particular. URL: http://hum.ttu.ee/failid/НКАС%202011/НКАС_Scherrer.pdf/ (Дата звернення: 12.02.2019).

6. Kühling J. Public-private partnerships in Germany. *Partenariats public-privé: Rapports du XVIII^e congrès de l'académie internationale de Droit comparé / Sous la direction de François Lichère*. Bruxelles: Bruylant; Groupe De Boeck s.a., 2011. XV; 532 p.

7. ÖPP Leitfaden Baden-Württemberg. Beiträge des Fachsymposiums. Februar 2011 / Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg. Berlin: Frank Ossenbrink Media Group Berlin, 2011. 51 p.

8. Сазонов В. Е. Государственно-частное партнерство: гражданско-правовые, административно-правовые и финансово-правовые аспекты / Кафедра административного и финансового права Российского университета дружбы народов ; Предисл. д.ю.н., проф. А.Б. Зеленцова. М., 2012. 560 с.

9. Bastin J. Public-Private Partnerships: A Review of International and Austrian Experience. *Public Private Partnership. Studiengesellschaft für Wirtschaft und Recht / Wirtschaftsuniversität Wien*. Vienna, 2003. 23 p.

10. Elsner B. Austria. *PPP in Europe*. London: CMS Legal Services EEIG, 2010. 154 p.

11. White Paper on Municipal Service Partnerships, April 2000 / Department of Cooperative Governance and Traditional Affairs. *Government Gazette*. 26.04.2000. № 21126. URL: <http://www.info.gov.za/view/DownloadFileAction?id=68788> (Дата звернення: 12.02.2019).

12. Bolton P. Public-private partnerships in South Africa. *Partenariats public-privé: Rapports du XVIII^e congrès de l'académie internationale de Droit comparé / Sous la direction de François Lichère*. Bruxelles: Bruylant; Groupe De Boeck s.a., 2011. XV; 532 p.

13. Report to Congress on Public-Private Partnerships / United States Department of Transportation. Washington (DC, USA), 2004. ix; 182 p.

14. User Guidebook on Implementing Public-Private Partnerships for Transportation

Infrastructure Projects in the United States. Final Report. Work Order 05-002 / AECOM Consult Team; U.S. Department of Transportation; Federal Highway Administration. Washington (DC, USA), 2007. 85 p.

15. Штурба А. Ю. Публічно-приватне партнерство в Україні: проблеми термінології та статистики. URL: <http://ir.kneu.edu.ua:8080/bitstream/2010/20940/1/108-113.pdf> (Дата звернення: 12.02.2019).

16. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 р. № 2404-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2010. № 40. Ст. 524 URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (Дата звернення: 12.02.2019).

17. Проект Групи Світового банку «Private Participation in Infrastructure Project Database». URL: ppi.worldbank.org (Дата звернення: 12.02.2019).

18. Загальний огляд державно-приватного партнерства / Мінекономрозвитку. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=311dfbfa-b31a-425f-8cff-428f450c7a0f&tag=SutnistDerzhavnoprivatnogopartnerstva> (Дата звернення: 12.02.2019).

19. В Кировограде открыли Украинский Центр Томотерапии для лечения онкологических больных. URL: <https://www.unian.net/society/1092348-v-kirovograd-otkryit-ukrainskiy-tsentr-tomoterapii-dlya-lecheniya-onkologicheskikh-bolnyih.html> (Дата звернення: 12.02.2019).

20. Автостанцію «Теремки» в Києві відкриють через тиждень. URL: <http://vesti-ukr.com/kiev/213053-avtostantsiju-teremki-v-kieve-otkrojut-cherez-nedelju> (Дата звернення: 12.02.2019).

21. Доклад «Роль державно-частного партнерства в устойчивом экономическом развитии стран ЧЭС» на 39-м заседании комитета по экономическим, торговым, технологическим и экологическим вопросам / Докладчик г-н Муса Гулиев, член Комитета, Азербайджан. URL: www.pabsec.org/.../5-EC39-REP12%20%20RUS%20EDIT%20FINAL.d (Дата звернення: 12.02.2019).

22. Положення про Міністерство економічного розвитку і торгівлі України: затверджене постановою КМУ від 20.08.2014 № 459. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/459-2014-%D0%BF> (Дата звернення: 12.02.2019).

23. Про публічно-приватне партнерство [Public-Private Partnerships Law]: Закон Латвії від 09.07.2009 р. URL: http://www.ppp.lv/fetch_6625.html (Дата звернення: 12.02.2019).

24. Про Антимонопольний комітет України: Закон України від 26.11.1993 р. № 3659-XII. Відомості Верховної Ради України. 1993. № 50. Ст. 472. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3659-12> (Дата звернення: 12.02.2019).

25. Положення про Національну комісію з цінних паперів та фондового ринку: затверджене Указом Президента України від 23.11.2011 р. № 1063/2011. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1063/2011> (Дата звернення: 12.02.2019).

26. Положення про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг: затверджене Указом Президента України від 10.09.2014 р. № 715/2014. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/715/2014> (Дата звернення: 12.02.2019).

References:

1. Simson, O. E. (2014). Legal and institutional aspects of promoting Public-Private Partnership (PPP) in infrastructure and innovation within triple helix cooperation model. *British Journal of Science, Education and Culture*, January-June, 1 (5), 310–319.

2. Simak, S. V. (2017). *Instytutsiyni rozvytok publichno-pryvatnoho partnerstva v systemi derzhavnoho upravlinnia*. Avtoref. dys. ... d-ra nauk z derzh. upravl. Mykolaiv [in Ukrainian].

3. European Council. (1993). Directive 93/37/EEC concerning the *coordination of procedures for the award of public works contracts*. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A31993L0037> (Last accessed: 12.02.2019).

4. Robinson, H., Carrillo, P., Anumba, C. J. (2010). *Governance and Policy Management for Public-Private Partnerships*. Wiley-Blackwell.

5. Scherrer, W., McQuaid, R. W. (2011). *The role of public private partnerships at the regional level of Government and regional innovation policy in particular*. URL: http://hum.ttu.ee/failid/HKAC%202011/HKAC_Scherrer.pdf (Last accessed: 12.02.2019).

6. Kühling, J. Public-private partnerships in Germany. (2011). *Partenariats public-*

privé: Rapports du XVIIIe congrès de l'académie internationale de Droit comparé / Sous la direction de François Lichère. Bruxelles: Bruylant; Groupe De Boeck s.a.

7. Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg. (2011). *ÖPP Leitfaden Baden-Württemberg. Beiträge des Fachsymposiums*. Berlin: Frank Ossenbrink Media Group Berlin.

8. Sazonov, V. E. (2012). *Hosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: hrazhdansko-pravovye, admynystratyvno-pravovye y fynansovo-pravovye aspekty / Kafedra admynystratyvnoho i fynansovoho prava Rossyiskoho unyversyteta druzhby narodov; Predysl. d.yu.n., prof. A. B. Zelentsova*. Moskva [in Russian]

9. Bastin, J. (2003). *Public-Private Partnerships: A Review of International and Austrian Experience*. *Public Private Partnership, Studiengesellschaft für Wirtschaft und Recht*. Vienna: Wirtschaftsuniversität Wien.

10. Elsner, B. (2010). *Austria. PPP in Europe*. London: CMS Legal Services EEIG.

11. Department of Cooperative Governance and Traditional Affairs. (2000). *White Paper on Municipal Service Partnerships*. *Government Gazette*, № 21126. URL: <http://www.info.gov.za/view/DownloadFileAction?id=68788> (Last accessed: 12.02.2019).

12. Bolton, P. (2011). *Public-private partnerships in South Africa. Partenariats public-privé: Rapports du XVIIIe congrès de l'académie internationale de Droit compare / Sous la direction de François Lichère*. Bruxelles: Bruylant; Groupe De Boeck s.a. [in French].

13. United States Department of Transportation. (2004). *Report to Congress on Public-Private Partnerships*. Washington (DC, USA).

14. U.S. Department of Transportation; Federal Highway Administration. (2007). *User Guidebook on Implementing Public-Private Partnerships for Transportation Infrastructure Projects in the United States. Final Report*, Work Order 05-002. AECOM Consult Team; Washington (DC, USA).

15. Shturba, A. Yu. (2010). *Publichno-pryvatne partnerstvo v Ukraini: problemy terminolohii ta statystyky*. URL: <http://ir.kneu.edu.ua:8080/bitstream/2010/20940/1/108-113.pdf> (Last accessed: 12.02.2019) [in Ukrainian].

16. Verkhovna Rada Ukrainy. (2010). *Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo: Zakon Ukrainy*

№ 2404-VI. VVR, 40, St. 524. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (Last accessed: 12.02.2019) [in Ukrainian].

17. *Private Participation in Infrastructure Project Database*. (2015). URL: ppi.worldbank.org (Last accessed: 12.02.2019).

18. Minekonomrozvytku. (2017). *Zahalnyi ohliad derzhavno-pryvatnoho partnerstva*. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=311dfbfa-b31a-425f-8cff-428f450c7a0f&tag=SutnistDerzhavnoprivatnogoPartnerstva> (Last accessed: 12.02.2019) [in Ukrainian].

19. *V Kyrovohrade odkryly Ukraynskyi Tsentri Tomoterapyi dlia lechenia onkolohycheskykh bolnykh*. (2015). URL: <https://www.unian.net/society/1092348-v-kirovohrade-otkryit-ukrainskiy-tsentri-tomoterapii-dlya-lecheniya-onkolohycheskykh-bolnykh.html> (Last accessed: 12.02.2019) [in Russian].

20. *Avtostantsyiu «Teremky» v Kyeve otkroiut cherez nedeliu*. (2018). URL: <http://vesti-ukr.com/kyiv/213053-avtostantsiju-teremki-v-kyeve-otkroiut-cherez-nedelju> (Last accessed: 12.02.2019) [in Russian].

21. Hulyev, Musa (chlen Komyteta, Azerbaidzhan). (2012). *Rol hosudarstvenno-chastnoho partnerstva v ustoichyvom ekonomycheskom razvytyi stran ChES: doklad na 39-m zasedanii komyteta po ekonomycheskym, torhovym, tekhnolohycheskym i ekolohycheskym voprosam*. URL: www.pabsec.org/.../5-EC39-REP12%20%20RUS%20EDIT%20FINAL.d (Last accessed: 12.02.2019) [in Russian].

22. Kabinet Ministriv Ukrainy. (2014). *Polozhennia pro Ministerstvo ekonomichnoho rozvytku i torhivli Ukrainy: zatverdzhene postanovoiu № 459*. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/459-2014-%D0%BF> (Last accessed: 12.02.2019) [in Ukrainian].

23. *Pro publichno-pryvatne partnerstvo [Public-Private Partnerships Law]: Zakon Latvii*. (2009). URL: http://www.ppp.lv/fetch_6625.html (Last accessed: 12.02.2019) [in Ukrainian].

24. Verkhovna Rada Ukrainy. (1993). *Pro Antymonopolnyi komitet Ukrainy: Zakon Ukrainy № 3659-XII*. VVR, 50, St. 472. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3659-12> (Last accessed: 12.02.2019) [in Ukrainian].

25. Prezydent Ukrainy. (2011). *Polozhennia pro Natsionalnu komisiuu z tsinnykh paperiv ta fondovoho rynku: zatverdzhene Ukazom № 1063/2011*. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1063/2011> (Last accessed: 12.02.2019) [in Ukrainian].

26. Prezydent Ukrainy. (2014). *Polozhennia pro Natsionalnu komisiuu, shcho zdiisniue derzhavne rehuliuвання u sferakh enerhetyky ta komunalnykh posluh: zatverdzhene Ukazom № 715/2014*. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/715/2014> (Last accessed: 12.02.2019) [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 14 червня 2019 р.