

М. І. Диба

доктор економічних наук, професор, директор Інституту фінансово-банківської аналітики ДВНЗ "Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана", Київ, Україна, dyba_m@ukr.net

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ КОНЦЕСІЇ В УКРАЇНІ

Анотація. У статті розкрито поступову трансформацію ролі держави в контексті реалізації ключових пріоритетів різних сфер економіки. Визначено, що, у зв'язку з динамічними перетвореннями ринкових відносин її роль не лише не зменшується, а й набуває якісно нових сутнісних характеристик. Наголошено на можливості підвищення конкурентоспроможності національної економіки на основі використання переваг державно-приватного партнерства у формі концесії. Обґрунтовано теоретичний аспект типологізації концесії, зокрема показано переваги модернізованої концесії та наведено приклади її застосування. Розглянуто різні підходи до типологізації концесійних угод, які використовуються в міжнародній практиці державно-приватного партнерства. Досліджено основні типи і схеми концесійних інструментів та розкрито переваги кожної з них для суб'єктів концесійних відносин. Зроблено акцент на зміні ступеня державного контролю над об'єктом концесії, проаналізовано можливість і міру впливу держави на діяльність концесіонера. Окреслено порядок експлуатації об'єкта концесіонером, термін володіння об'єктом концесії, після завершення якого він переходить у власність держави. Наведено приклади об'єктів права державної власності, котрі можуть надаватися в концесію відповідно до законодавства України.

Ключові слова: модернізована концесія, фінансування, державно-приватне партнерство, об'єкти концесії.

Рис. 3. Літ. 28.

Mykhajlo Dyba

Dr. Sc. (Economics), Professor, Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman, Kyiv, Ukraine, dyba_m@ukr.net

PROBLEMS OF CONCESSION DEVELOPMENT IN UKRAINE

Abstract. The article reveals a gradual transformation of the state's role in the context of implementing key priorities of different economic sectors. It is determined that due to the dynamic transformation of market relations the role of government gets qualitatively new essential characteristics rather than decreases. Particular attention is paid to the possibility of increasing the competitiveness of the national economy based on the advantages of public-private partnership in the form of concession. The theoretical aspect of concession typology is justified. The author shows advantages of upgraded concession and gives examples of its application. Different approaches to defining types of concession agreements used in the international practice of public-private partnership are described. The author researches the main types and schemes of concession instruments and identifies their benefits for subjects of concession relations, with an emphasis on the changes of a level of state control over the object of concession. The possibility and extent of government influence on the activities of the concessionaire are analyzed. The procedure for operating the object by the concessionaire and the terms of ownership of the concession object upon the completion of which it becomes state-owned are established. The article provides examples of state title objects which can be granted on concession under the legislation of Ukraine.

Keywords: upgraded concession, financing, public-private partnership, objects of concession.

JEL classification: H54, L32.

© Диба М. І., 2017

М. И. Дыба

доктор економічних наук, професор, директор Інститута фінансово-банківської аналітики ГВУЗ "Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана", Київ, Україна

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ КОНЦЕССИИ В УКРАИНЕ

Аннотация. В статье раскрыта постепенная трансформация роли государства в контексте реализации ключевых приоритетов различных сфер экономики. Определено, что в связи с динамическими преобразованиями рыночных отношений его роль не только не уменьшается, но и приобретает качественно новые существенные характеристики. Подчеркнута возможность повышения конкурентоспособности национальной экономики на основе использования преимуществ государственно-частного партнерства в форме концессии. Обоснован теоретический аспект типологизации концессии, в частности показаны преимущества модернизированной концессии и приведены примеры ее применения. Рассмотрены разные подходы к типологизации концессионных соглашений, которые используются в международной практике государственно-частного партнерства. Исследованы основные типы и схемы концессионных инструментов и раскрыты преимущества каждой из них для субъектов концессионных отношений. Сделан акцент на изменении степени государственного контроля над объектом концессии, проанализированы возможность и мера влияния государства на деятельность концессионера. Обозначены порядок эксплуатации объекта концессионером, срок владения объектом концессии, после истечения которого он переходит в собственность государства. Приведены примеры объектов права государственной собственности, которые могут предоставляться в концессию в соответствии с законодательством Украины.

Ключевые слова: модернизированная концессия, финансирование, государственно-частное партнерство, объекты концессии.

Конкурентоспроможність національної економіки забезпечується завдяки успішній взаємодії її секторів. Наразі одним із стратегічних пріоритетів соціально-економічного розвитку є реалізація потенціалу та диференційованих форм державно-приватного партнерства (ДПП). Водночас, з огляду на динамічний поступ ринкової економіки, необхідно враховувати тенденції приватизації, інтереси й потенціал приватного сектору. Адаже в контексті підвищення конкурентоспроможності національної економіки першочергового значення набуває залучення додаткових ресурсів для пошуку можливостей удосконалення інфраструктури. Зокрема, в зарубіжній практиці для досягнення цілей ДПП застосовується концесія. Зазначене зумовлює потребу у вивченні досвіду використання концесії в умовах динамічних змін економіки України.

На тлі сучасних соціально-економічних трансформацій проблеми застосування механізмів ДПП знайшли відображення в працях вітчизняних дослідників, таких як Т. І. Єфименко, І. В. Богдан, Ю. С. Вдовенко, К. В. Павлюк, І. М. Сараєва, О. В. Степанова, Є. Л. Черевиков [1–10] та ін. Разом із тим недостатньо обґрунтованими залишаються питання щодо можливостей використання в Україні концесії.

Метою статті є обґрунтування теоретико-прикладного аспекту та узагальнення міжнародного досвіду типологізації концесій, дослідження практики й можливостей застосування концесії в Україні.

В умовах динамічного розвитку сучасної економіки вітчизняні й зарубіжні вчені по-різному тлумачать поняття "концесія", хоча останнім часом

цьому питанню приділяється дедалі більша увага. Концесію нерідко визначають як угоду, систему відносин або форму залучення інвестицій [11].

В Україні поняття концесії диференціюється також на законодавчому рівні. Зокрема, згідно зі ст. 1 Закону України “Про концесії”, це надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (суб’єкту підприємницької діяльності) права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об’єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб’єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов’язань по створенню (будівництву) та (або) управлінню (експлуатації) об’єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику [12]. Натомість, відповідно до глави 40 Господарського кодексу України, концесія регламентується як спеціальний режим господарювання [13].

З огляду на зазначене спостерігаємо виникнення типології концесії. Основними є два її типи – традиційна й модернізована [12; 14]. Концесія першого типу передбачає надання державою суб’єктам господарювання права на розпорядження великими площами землі для видобутку корисних копалин, приміром у нафтогазовому секторі економіки. Проте сьогодні застосовується переважно модернізована концесія, спрямована передусім на використання державної інфраструктури, а не природних багатств. Концесії охоплюють майже всі галузі виробництва та багато сфер соціальної інфраструктури [15, с. 52].

Загалом науковці виокремлюють дві групи сфер використання концесій:

1) природні ресурси, транспортна інфраструктура та житлово-комунальне господарство;

2) соціальна інфраструктура й деякі природні монополії (виробництво спирту, вибухових речовин, будівництво та утримання тюрем, митна діяльність тощо) [16, с. 149].

На нашу думку, такий поділ є цілком виправданим, оскільки саме цим сферам великою мірою притаманна одна із основних рис концесії – монопольне право держави на певні ресурси або проведення визначеної діяльності.

Утім, у міжнародній практиці застосовуються різноманітні концесійні угоди, й найчастіше пов’язані з розвитком ключових напрямів господарювання та пріоритетами й порядком застосування конкретних концесійних інструментів (рис. 1) [17–19].

Так, за концесії типу BOT (*Build – Operate – Transfer*) концесіонер здійснює будівництво й експлуатацію протягом встановленого терміну, після чого об’єкт передається державі. Зазвичай концесійні схеми BOT використовуються при будівництві автострад (Італія, Іспанія, Південна Корея); трубопроводів (Німеччина); електростанцій (Туреччина, Індія, Таїланд); аеропортів (Єгипет, Греція, Канада); тунелів (Франція); стадіонів та інших об’єктів, котрі потребують чималих інвестицій, проте повинні залишатись у державній власності.

За концесії типу BTO (*Build – Transfer – Operate*) концесіонер споруджує об’єкт, який передається державі у власність одразу по його завершенні, піс-

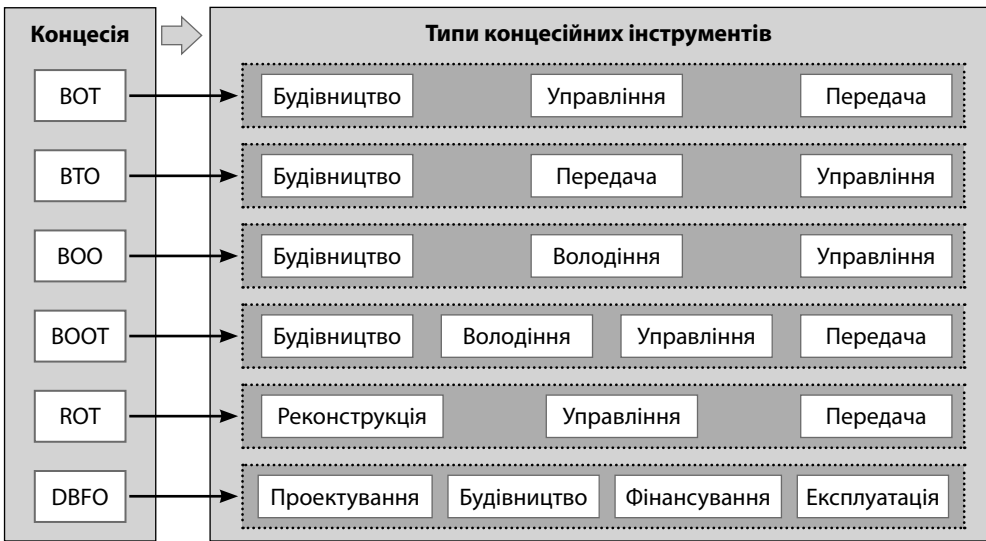


Рис. 1. Типи концесій у контексті імплементації міжнародного досвіду

Складено за: Бойко О. Державно-приватне партнерство: світовий досвід та перспективи реалізації в Україні. *Юридична газета*. 2013. № 22. С. 42, 43; Федорюк А. А., Черних В. І. Концесії: міжнародна практика та використання в Україні. *World Science: International Scientific and Practical Conference*. 2016. № 6 (10). Вип. 4. С. 69–71; Acar M. С. The Build-Operate-Transfer model for aero-drome terminal buildings: Turkish model. Directorate General of Civil Aviation, 2009. 232 p.

ля чого він може експлуатуватися концесіонером. Ця схема найвигідніша для держави, оскільки передбачає жорсткий контроль з її боку над об'єктом концесії та можливість будь-коли впливати на діяльність концесіонера.

За концесії типу BOO (*Build – Own – Operate*) концесіонер зводить об'єкт та здійснює його експлуатацію, володіючи ним на праві власності, термін дії котрого не обмежується.

Згідно з концесією типу BOOT (*Build – Own – Operate – Transfer*) концесіонер споруджує об'єкт, здійснює його експлуатацію, володіє ним протягом певного терміну, після закінчення котрого об'єкт переходить у державну власність.

Відмінність концесії типу ROT (*Rehabilitate – Operate – Transfer*) від BOOT полягає в тому, що замість будівництва нового об'єкта проводиться реконструкція існуючого.

За концесії типу DBFO (*Design – Build – Finance – Operate*) вся відповідальність за ці процеси покладається на приватного партнера. В Європі, Латинській Америці та Азії концесія такого типу застосовується переважно при розробленні нових проектів платних доріг [17].

Зазначені схеми не є стабільними та часто переплітаються між собою, створюючи нові види концесії. До того ж використання конкретного її виду залежить від особливостей галузі. Так, у міжнародній практиці на залізничному транспорті та в портовому господарстві переважають типи BOT і BTO, при будівництві аеропортів – BOT, у сфері автодорожнього будівництва – BOT, BOOT і BTO [20, с. 38].

Типи концесій розрізняються головним чином за характером і ступенем ризику, котрий передається від держави концесіонеру. За цим критерієм Світовий банк виокремлює такі концесії [21, с. 17]:

1) контракти на управління, в яких частина операційного ризику в бізнесі може бути передана концесіонерові. Отже, державне підприємство чи установа передається в управління керуючій компанії, тобто держава передає свої управлінські функції концесіонеру, апріорі виходячи з того, що приватний менеджмент ефективніший за державний. Винагорода концесіонера може частково залежати від прибутковості компанії й повністю – від обсягу операційного прибутку, при цьому істотний операційний ризик все ж залишається державі, оскільки фінансова віддача від переданого підприємства визначається рівнем його операційного прибутку;

2) лізинг, або оренда, не передбачає жодної плати концесіонеру з боку держави. Прибуток концесіонера безпосередньо залежить від операційного прибутку підприємства, тож операційний ризик повністю передається концесіонерові. Держава лише відповідає за вибір інвестора й, таким чином, несе інвестиційний ризик;

3) концесія, угоди типів BOT і ROT, коли концесіонер зобов'язується інвестувати, а отже, бере на себе й операційний, й інвестиційний ризику.

Незважаючи на ризики, економічні та законодавчі обмеження, концесія в Україні розвивається. Так, Кабінетом Міністрів України затверджений Перелік об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію, серед яких:

– об'єкти, що можуть бути спеціально збудовані відповідно до умов концесійного договору для задоволення громадських потреб;

– об'єкти незавершеного будівництва та законсервовані об'єкти, котрі можуть бути добудовані з метою їх використання для надання послуг із задоволення громадських потреб;

– майно підприємств, які є цілісними майновими комплексами або системою таких комплексів, що забезпечують пошук, розвідку родовищ корисних копалин та їх видобування, надання послуг у житлово-експлуатаційній сфері й використання об'єктів соціально-культурного призначення;

– майно підприємств, котрі є цілісними майновими комплексами або системою таких комплексів і провадять діяльність із виробництва, транспортування, передачі, розподілу й постачання електричної енергії, пару та гарячої води;

– майно підприємств, які є цілісними майновими комплексами або системою таких комплексів, що забезпечують надання послуг у сфері експлуатації аеропортів, злітно-посадкових смуг на аеродромах;

– майно підприємств, котрі є цілісними майновими комплексами або системою таких комплексів, що забезпечують комплексне надання послуг у сфері експлуатації морських портів та їхньої інфраструктури.

Орган, уповноважений укладати концесійний договір (концесіодавець), найчастіше представлений Укравтодором, Мінінфраструктури, Міненергосугілля, облдержадміністраціями тощо [22]. Тобто наша країна вже має до-

свід реалізації концесійних відносин як на загальнодержавному, так і на регіональному рівнях. Попри це, вони ще не поширилися на всі сфери реалізації інфраструктурних проектів. Причому, згідно з розробленими прогнозами, до 2020 р. не очікується помітного зростання середньорічних обсягів інвестування в інфраструктурні проекти (рис. 2) [23].

Як бачимо, згідно з прогнозними оцінками на всі країни пострадянського простору припадає в чотири рази менше інвестицій у інфраструктурні проекти, ніж на економіку одного лише Китаю. Між тим, за оцінками експертів, інвестиції в інфраструктурні проекти в транспортному й телекомунікаційному секторах національної економіки на рівні 1 % ВВП сприяють прискоренню річних темпів зростання ВВП країни в розрахунку на одну особу на 0,6 % [24].

З огляду на проблеми щодо активізації процесів розвитку концесійних відносин в Україні, важливо визначити фактори, які стримують повноцінну імплементацію концесійного механізму. До них, зокрема, відносять:

1) казуїстичність вітчизняного законодавства у сфері використання об'єктів державної й комунальної власності на засадах концесії;

2) низьку інвестиційну активність, що зумовлена вкрай важким станом об'єктів житлово-комунального господарства та непослідовністю політики органів місцевого самоврядування в цій сфері;

3) замалий досвід апробації концесії в Україні;

4) відсутність або недостатній рівень обміну між органами місцевого самоврядування України та інших країн інформацією й досвідом про сучасні тенденції та практику господарювання на засадах концесії тощо [25].

На нашу думку, активізації й поширенню відносин концесії в Україні перешкоджає головним чином брак чітких домовленостей і регламентації взаємодії приватного та державного секторів економіки. По-перше, не враховуються належним чином інтереси кожного з потенційних учасників CONCESSIONS

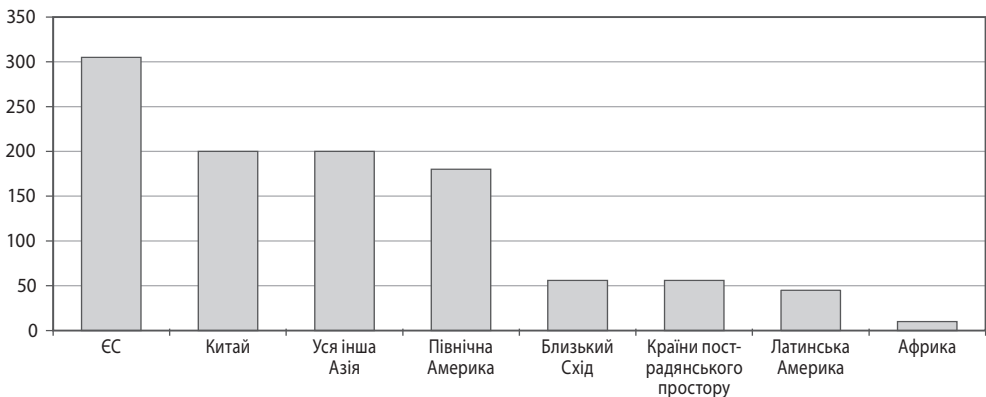


Рис. 2. Прогнозні дані середньорічних обсягів інвестування в інфраструктурні проекти в період до 2020 р., млрд дол. США

Побудовано за: Кондратьев В. Инфраструктура как фактор экономического роста. Сетевое издание Центра исследований и аналитики Фонда исторической перспективы. URL: http://www.perspektivy.info/rus/ekob/infrastruktura_kak_faktor_ekonomicheskogo_rosta_2010-11-10.htm.

сійних взаємовідносин. Зокрема, приватний партнер традиційно націлений передусім на отримання прибутку, що цілком відповідає його стратегічним пріоритетам. Окрім того, є випадки взаємного перекладання функцій на державному й регіональному рівнях. По-друге, спільні цілі доволі часто не стосуються конкретного проекту розвитку соціальної інфраструктури, наслідком чого стає розпорошення зусиль під час досягнення окремих цілей.

Зважаючи на зазначене, варто звернути увагу на можливості коригування пріоритетів держави в ключових сферах її впливу (рис. 3) [26–28].

Підсумовуючи викладене, доходимо таких висновків:

- На міжнародному рівні концесія є хоч і розвиненою, проте одночасно перспективною й комплексною формою партнерства.
- Застосування механізму концесії в розвинутих країнах слугує одним із інструментів поєднання державних пріоритетів із можливостями приватного сектору.
- Розмаїття проявів і класифікацій концесії зумовлює виникнення дедалі більшого числа її типів, що вкотре доводить доцільність використання цієї форми ДПП для розбудови “традиційно” державних сфер господарювання.
- Поширення використання концесії в Україні потребує реформування та постійної актуалізації законодавчої бази, що дасть змогу посилити таку співпрацю щодо пріоритетних об’єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію.

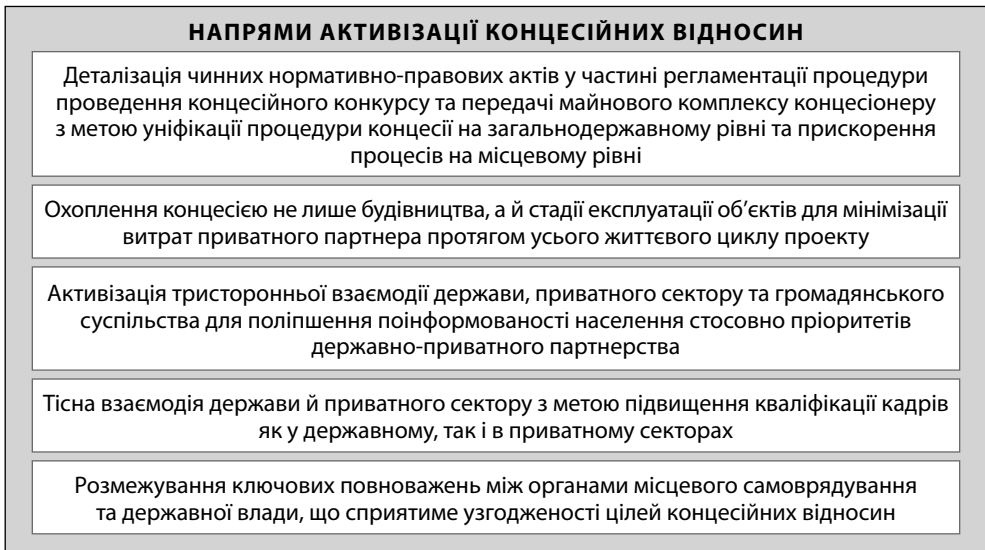


Рис. 3. Напрями ділової активності держави з метою активізації концесійних відносин в Україні

Складено за: *Надолішній П. І.* Теоретико-методологічні засади та історичний контекст інституційної спроможності держави у сфері управління. *Кримський юридичний вісник*. 2010. Вип. 3 (10). Ч. II. URL: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Kyiv/2010_3_2/14.pdf; *Ольшанський О. В., Сердюкова О. Є.* Правові засади регулювання концесійної діяльності в Україні: основні проблеми. *Публічне управління: теорія та практика*. 2011. № 2 (6). С. 221–226; *Сай І. А.* Концесія як шлях збереження власності держави та територіальної громади. *Держава та регіони. Сер.: державне управління*. 2012. Вип. 2. С. 43–46.

Список використаних джерел

1. Публічно-приватне партнерство у відносинах держави з міжнародними організаціями та транснаціональними компаніями: кол. наук. моногр. / за ред. Т. І. Єфименко; ДУ "Ін-т екон. та прогноз. НАН України". Київ, 2015. 444 с.
2. Богдан І. В. Формування інституційного середовища державно-приватного партнерства в Україні. *Наукові праці НДФІ*. 2013. Вип. 3. С. 15–28.
3. Богдан І. В. Інституційні передумови розвитку публічно-приватного партнерства на регіональному та місцевому рівнях в Україні. *Наукові праці НДФІ*. 2014. Вип. 3. С. 23–37.
4. Вдовенко Ю. С. Приватно-державне партнерство в автодорожній сфері: монографія. Чернігів: ЧТАУ, 2009. 198 с.
5. Павлюк К. В., Дегтярь Н. В. Державно-приватне партнерство як механізм фінансування збереження екосистем. *Фінанси України*. 2012. № 9. С. 83–93.
6. Павлюк К. В., Степанова О. В. Розвиток державно-приватного партнерства у сфері охорони здоров'я. *Фінанси України*. 2011. № 2. С. 43–55.
7. Павлюк К. В., Іголкин І. В. Світовий досвід використання концесійної форми державно-приватного партнерства на залізницях та в автодорожньому господарстві. *Фінанси України*. 2010. № 9. С. 23–36.
8. Сараева І. Н. Государство и предпринимательство: проблемы взаимодействия (системно-институциональные аспекты) / НАН Украины, Ин-т проблем рынка и экон.-экол. исслед. Одесса: Феникс, 2011. 96 с.
9. Черевиков Є. А. Особливості державного фінансування інфраструктурних проєктів на засадах державно-приватного партнерства. *Наукові праці НДФІ*. 2012. Вип. 1. С. 29–38.
10. Черевиков Є. А. Роль міжнародних організацій у реалізації проєктів державно-приватного партнерства. *Наукові праці НДФІ*. 2012. Вип. 4. С. 80–83.
11. Сидор Г. В. Дослідження поняття "концесія". *Стратегічно-інноваційний розвиток суб'єктів економічної системи в умовах глобалізації: матеріали Міжнар. наук.-практ. інтерн.-конф.*, м. Кременчук, 16–18 лист. 2016 р. Кременчук, 2016. С. 129–132. URL: <https://drive.google.com/open?id=0B55milhxiziUa3Bkd2RYUXpCdkE>.
12. Про концесії: закон України від 10.11.2013 № 997-14. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/997-14>.
13. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436. *Офіційний вісник України*. 2003. № 11. Ст. 462.
14. Никифорок О. І. Політика модернізації наземних транспортних систем в Україні: дис. ... д-ра екон. наук: спец. 08.00.03 / НАН України, Ін-т економіки та прогнозування. Київ, 2015. 482 с.
15. Сич Є., Романенко Є. Механізм концесії в будівництві автомобільних шляхів прикордонних регіонів. *Економіка України*. 2000. № 3. С. 52–56.
16. Риски бізнеса в частно-государственном партнерстве: нац. доклад / рук. авт. кол. С. Е. Литовченко. *Общество и экономика*. 2007. № 5. С. 110–180.
17. Бойко О. Державно-приватне партнерство: світовий досвід та перспективи реалізації в Україні. *Юридична газета*. 2013. № 22. С. 42, 43.
18. Федорюк А. А., Черних В. І. Концесії: міжнародна практика та використання в Україні. *World Science: International Scientific and Practical Conference*. 2016. № 6 (10). Вип. 4. С. 69–71.
19. Acar M. C. The Build-Operate-Transfer model for aerodrome terminal buildings: Turkish model. Directorate General of Civil Aviation, 2009. 232 p.
20. Мотриченко В. М. Партнерство державного та приватного сектору: світовий досвід та Україна. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2008. № 12. С. 37–42.
21. Concessions for infrastructure: a Guide to their design and award / Michel Kerf et al. *World Bank Technical Papers*. 1998. No. 399. 194 p.
22. Перелік об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 11.12.1999 № 2293. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2293-99-%D0%BF>.
23. Кондратьев В. Инфраструктура как фактор экономического роста. *Сетевое издание Центра исследований и аналитики Фонда исторической перспективы*. URL: http://www.perspektivy.info/rus/ekob/infrastruktura_kak_faktor_ekonomicheskogo_rosta_2010-11-10.htm.

24. Инфраструктура как фактор роста. *Свобода слова*. URL: <http://www.svoboda.org/content/article/25432479.htm>.

25. Пілігрим Г. С. Проблеми та перспективи впровадження концесій у комунальний сектор економіки України. *Європейські перспективи*. 2014. № 3. С. 182–187.

26. Надолішній П. І. Теоретико-методологічні засади та історичний контекст інституційної спроможності держави у сфері управління. *Кримський юридичний вісник*. 2010. Вип. 3 (10). Ч. II. URL: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Kyuv/2010_3_2/14.pdf.

27. Ольшанський О. В., Сердюкова О. Є. Правові засади регулювання концесійної діяльності в Україні: основні проблеми. *Публічне управління: теорія та практика*. 2011. № 2 (6). С. 221–226.

28. Сай І. А. Концесія як шлях збереження власності держави та територіальної громади. *Держава та регіони. Сер.: державне управління*. 2012. Вип. 2. С. 43–46.

References

1. Yefy`menko, T. I. (Ed.). (2015). *Publichno-pry`vatne partnerstvo u vidnosy`nakh derzhavy` z mizhnarodny`mu` orhanizaciyamy` ta transnacional`ny`mu` kompaniyamy`* [Public-private partnership in relations between the state and international organizations and multinational companies]. Ky`yiv: DU "Insty`tut ekonomiky` ta prohozuvannya NAN Ukrayiny`" [in Ukrainian].

2. Bohdan, I. V. (2013). Formuvannya insty`tucijnoho seredovy`shha derzhavno-pry`vatnoho partnerstva v Ukrayini [Formation of the institutional framework of public-private partnership in Ukraine]. *Naukovi praci NDFI* [RFI scientific papers], 3, 15-28 [in Ukrainian].

3. Bohdan, I. V. (2014). Insty`tucijni peredumovy` rozvy`tku publichno-pry`vatnoho partnerstva na rehional`nomu ta miscevomu rivnyakh v Ukrayini [Institutional preconditions for the development of public-private partnerships at regional and local levels in Ukraine]. *Naukovi praci NDFI* [RFI scientific papers], 3, 23-37 [in Ukrainian].

4. Vdovenko, Yu. S. (2009). *Pry`vatno-derzhavne partnerstvo v avtodorozhniy sferi* [Private-public partnership in the road-transport sphere]. Chernihiv: ChTDU [in Ukrainian].

5. Pavlyuk, K. V., Dehtyar`, N. V. (2012). Derzhavno-pry`vatne partnerstvo yak mekhanizm finansuvannya zberezhennya ekosy`stem [Public-private partnership regulation as a funding mechanism for conservation of ecosystems]. *Finansy` Ukrayiny`* [Finance of Ukraine], 9, 83-93 [in Ukrainian].

6. Pavlyuk, K. V., Stepanova, O. V. (2011). Rozvy`tok derzhavno-pry`vatnoho partnerstva u sferi okhorony` zdorov`ya [The development of public-private partnership in the sphere of health protection]. *Finansy` Ukrayiny`* [Finance of Ukraine], 2, 43-55 [in Ukrainian].

7. Pavlyuk, K. V., Iholkin, I. V. (2010). Svitovy`j dosvid vy`kory`stannya koncesijnoyi formy` derzhavno-pry`vatnoho partnerstva na zalizny`cyakh ta v avtodorozhn`omu hospodarstvi [World experience in using concessional form of public-private partnership at railways and in motor transport]. *Finansy` Ukrayiny`* [Finance of Ukraine], 9, 23-36 [in Ukrainian].

8. Saraeva, I. N. (2011). *Gosudarstvo i predprinimatel`stvo: problemy` vzaimodejstviya (sistemno-institucional`ny`e aspekty`)* [State and entrepreneurship: problems of interaction (system-institutional aspects)]. Odessa: Feniks [in Russian].

9. Cherevy`kov, Ye. L. (2012). Osobly`vosti derzhavnogo finansuvannya infrastrukturny`kh proektiv na zasadakh derzhavno-pry`vatnoho partnerstva [Features of public financing of infrastructure projects based on public-private partnerships]. *Naukovi praci NDFI* [RFI scientific papers], 1, 29-38 [in Ukrainian].

10. Cherevy`kov, Ye. L. (2012). Rol` mizhnarodny`kh orhanizacij u realizaciyi proektiv derzhavno-pry`vatnoho partnerstva [The role of international organizations in the implementation of public-private partnership]. *Naukovi praci NDFI* [RFI scientific papers], 4, 80-83 [in Ukrainian].

11. Sy`dor, H. V. (2016). Doslidzhennya ponyattya "koncesiya" [Research of the term "concession"]. In *Stratehichno-innovacijny`j rozvy`tok sub`yektiv ekonomichnoyi sy`stemy` v umovakh hlobalizaciyi* [Strategically-innovative development of the economic system subjects in the context of globalization] (pp. 129-132). Kremenchuk. Retrieved from <https://drive.google.com/open?id=0B55milhxiziUa3Bkd2RYUXpCdkE> [in Ukrainian].

12. Verkhovna Rada of Ukraine. (2013). *Pro koncesiyi* [About concession] (Act No. 997-14, November 10). Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/997-14> [in Ukrainian].
13. Hospodars'kyj kodeks Ukrainy [Economic Code of Ukraine]. (2003). *Ofitsijnyj visnyk Ukrainy* [Official Bulletin of Ukraine], 11 [in Ukrainian].
14. Ny'ky' foruk, O. I. (2015). *Polityka modernizaciyi nazemnykh transportnykh system v Ukraini* [The policy of modernization of land transport systems in Ukraine] (Unpublished doctoral dissertation). Ky'viv: Instytut ekonomiky ta prohnouzuvannya [in Ukrainian].
15. Sy'ch, Ye., Romanenko, Ye. (2000). Mekhanizm koncesiyi v budivnyctvi avtomobil'nykh shlyakhiv pry kordonnykh rehioniv [Mechanism of concession in the construction of highways of border regions]. *Ekonomika Ukrainy* [Economy of Ukraine], 3, 52-56 [in Ukrainian].
16. Litovchenko, S. E. (Ed.). (2007). Riski biznesa v chastno-gosudarstvennom partnerstve [Risks of business in public-private partnerships]. *Obshchestvo i ekonomika* [Society and economics], 5, 110-180 [in Russian].
17. Bojko, O. (2013). Derzhavno-pryvatne partnerstvo: svitovyj dosvid ta perspektyvy realizaciyi v Ukraini [Public-private partnerships: international experience and prospects for implementation in Ukraine]. *Yurydychna hazeta* [Juridical newspaper], 22, 42-43 [in Ukrainian].
18. Fedoryuk, A. L., Chernykh, V. I. (2016). Koncesiyi: mizhnarodna praktyka ta vykorystannya v Ukraini [Concessions: international practice and use in Ukraine]. *World Science: International Scientific and Practical Conference*, 6 (10), Vol. 4, 69-71 [in Ukrainian].
19. Acar, M. C. (2009). *The Build-Operate-Transfer model for aerodrome terminal buildings: Turkish model*. Directorate General of Civil Aviation.
20. Motrychenko, V. M. (2008). Partnerstvo derzhavnogo ta pryvatnogo sektoru: svitovyj dosvid ta Ukrainy [The partnership of public and private sector: international experience and Ukraine]. *Formuvannya rynkovykh vidnosyn v Ukraini* [The formation of market relations in Ukraine], 12, 37-42 [in Ukrainian].
21. Kerf, M. et al. (1998). Concessions for infrastructure: a Guide to their design and award. *World Bank Technical Papers*, 399.
22. Cabinet of Ministers of Ukraine. (1999). *Perelik ob'ektiv prava derzhavnoyi vlasnosti, yaki mozhut nadavaty'sya v koncesiyu* [The list of state property that can be given in concession] (Resolution No. 2293, December 11). Retrieved from <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2293-99-%D0%BF> [in Ukrainian].
23. Kondrat'ev, V. (2010, November 10). Infrastruktura kak faktor ekonomicheskogo rosta [Infrastructure as a factor of economic growth]. *Setevoe izdanie Centra issledovaniy i analitiki Fonda istoricheskoy perspektivy* [Network publication of the Center for Research and Analysis of the Historical Perspective Foundation]. Retrieved from http://www.perspektivy.info/rus/ekob/infrastruktura_kak_faktor_ekonomicheskogo_rosta_2010-11-10.htm [in Russian].
24. Infrastruktura kak faktor rosta [Infrastructure as a factor of growth]. (n. d.). *Svoboda slova* [Freedom of speech]. Retrieved from <http://www.svoboda.org/content/article/25432479.htm> [in Russian].
25. Pilihrim, H. S. (2014). Problemy ta perspektyvy vprovadzhennya koncesij u komunal'nyj sektor ekonomiky Ukrainy [Problems and prospects for the introduction of concessions in the municipal sector of the Ukrainian economy]. *Yevropejski perspektyvy* [European perspective], 3, 182-187 [in Ukrainian].
26. Nadolishnij, P. I. (2010). Teoretyko-metodolohichni zasady ta istorychnyj kontekst instytucijnoyi spromozhnosti derzhavy u sferi upravlinnya [Theoretical and methodological foundations and historical context of the state's institutional capacity in the sphere of management]. *Kryms'kyj yurydychnyj visnyk* [Crimean legal bulletin], 3 (10), Pt. II. Retrieved from http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Kyuv/2010_3_2/14.pdf [in Ukrainian].
27. Ol'shans'kyj, O. V., Serdyukova, O. Ye. (2011). Pravovi zasady rehulyuvannya koncesijnoyi diyalnosti v Ukraini: osnovni problemy [Legal basis for the regulation of concession activities in Ukraine: main problems]. *Publichne upravlinnya: teoriya ta praktyka* [Public administration: theory and practice], 2 (6), 221-226 [in Ukrainian].
28. Saj, I. A. (2012). Koncesiya yak shlyakh zberezhennya vlasnosti derzhavy ta terytorial'noyi hromady [Concession as a way of ownership of the state and territorial communities]. *Derzhava ta rehiony* [State and regions], 2, 43-46 [in Ukrainian].