

DOI: [10.32702/2307-2105-2021.9.95](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.9.95)

УДК 331.107.5:64

*А. С. Кумачова,*

*к. держ. упр., доцент кафедри управління персоналом та економіки підприємства,  
Донецький державний університет управління  
ORCID ID: 0000-0002-2429-8740*

## **ОСОБЛИВОСТІ ЗАЛУЧЕННЯ ПРИВАТНИХ ІНВЕСТИЦІЙ В ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЕКТИ УКРАЇНИ НА УМОВАХ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА**

*A. Kumachova*

*PhD in Public Administration, Associate Professor of the Department of Personnel Management and Business Economics, Donetsk State University of Management*

### **FEATURES OF ATTRACTING PRIVATE INVESTMENT IN INFRASTRUCTURE PROJECTS OF UKRAINE ON THE TERMS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP**

*В статті проаналізовано основні тенденції щодо особливостей залучення приватних інвестицій в інфраструктурні проекти на рівні світової економіки, а також окремо Європейського регіону та України з огляду на вплив пандемії COVID-19. Узагальнено основу української нормативно-правової бази щодо державно-приватного партнерства та виявлено ряд суттєвих недоліків, що дозволило визначити основні напрями вдосконалення нормативно-правової бази в галузі державно-приватного партнерства, які мають безпосередній вплив на його розвиток інфраструктури. Крім цього, окреслено інші основні перешкоди для поширення державно-приватного партнерства в сфері інфраструктури, які не носять нормативно-правовий характер. Запропоновано основні рекомендації, які мають бути враховані відповідними органами державної влади, щоб прискорити процес модернізації сфери інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства.*

*The article highlights the problem of researching ways to stimulate the attraction and increase the efficiency of private investment in infrastructure projects, especially in their direct connection with the achievement of the Sustainable Development Goals and taking into account the strategic investment priorities of Ukraine. It is established that in terms of the global economy, investment commitments under PPP projects in 2020 fell by almost a half, and the largest amount of investment was concentrated in the energy sector. The study of relevant trends in the context of the European region revealed a not significant reduction in investment, and the largest volumes of investments were concentrated in the transport sector. It is revealed that the peculiarities of the current situation regarding the attraction of private investments on the basis of public-private partnership (PPP) in Ukraine are the reduction of the number and volume of both completed projects and implemented projects, compliance of private investments in Ukrainian infrastructure with relevant indicators among countries, economy which is close to the economy of Ukraine both in stage and level of development.*

*It is analyzed the main legislation that regulates relations in the field of PPP and has a direct impact on its development in the field of infrastructure and identified a number of significant shortcomings, which allowed to detect areas for improving the regulatory framework in the field of*

*PPP, as well as generalized a number of other obstacles to the development of PPP in the infrastructure sphere with socio-political, institutional, economic nature.*

*It has been shown that in order to increase the availability of private finance and investment for sustainable infrastructure development, it is necessary to ensure an appropriate mix of regulatory, institutional and sectoral measures. Recommendations are proposed that should be taken into account by the relevant public authorities at the national and local levels to accelerate the process of modernization of infrastructure by ensuring a successful process of development and implementation of PPP.*

**Ключові слова:** *інфраструктура; приватний капітал; інвестиції; державно-приватне партнерство; державне регулювання.*

**Key words** *infrastructure; private capital; investments; public-private partnership; state regulation.*

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Характерними особливостями сучасної української економічної реальності стали повільні темпи структурних реформ, висока чутливість до впливу світових кризових явищ, невирішеність соціальних проблем, слабкість інститутів громадянського суспільства, короткостроковий і тому нестабільний характер бюджетного планування, відсутність механізмів урахування суспільних пріоритетів в процесі реалізації довгострокових проєктів.

Повільні темпи економічної стабілізації в Україні спричинені вичерпанням резервів та відсутністю альтернативних засобів розвитку соціально-економічної системи. Це актуалізує необхідність якісних змін у системі державного регулювання та посилення суспільного діалогу за участі усіх суб'єктів. Одним із ефективних інструментів консолідації суспільних зусиль та отримання синергічного ефекту в результаті інтеграції наявних потенціалів має стати розвиток державно-приватного партнерства (ДПП). При цьому, як показує міжнародний досвід, ДПП отримує широкі можливості імплементації саме у сфері інфраструктури, що обумовлюється як потребою з боку держави, так і перспективним ринком для приватних інвесторів. Це підтверджується і ООН [1], яка зазначає, що досягнення Цілей сталого розвитку Порядку денного 2030 потребує інвестування трильйонів доларів на рік у сферу інфраструктури. Щодо України, то 40% з переліку затверджених пріоритетних для держави інвестиційних проєктів на найближчі 3 роки складають саме проєкти у галузі інфраструктури та транспорту [8]. Це обумовлює потребу дослідження шляхів стимулювання залучення та підвищення ефективності приватних інвестицій для отримання відповідних соціально-економічних переваг.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемами розвитку ДПП в Україні займаються такі вчені та дослідники, як Запатріна І. [7], Малін О. [9], Грищенко С. [5] та багато інших. Значний методичний доробок у цій сфері належить також міжнародним організаціям та агенціям, зокрема, Всесвітньому банку [4], ООН [1], Європейському інвестиційному банку [2] та ін. При цьому з огляду на те, що залучення приватних інвестицій в інфраструктуру залежить від багатьох як зовнішніх, так і внутрішніх факторів, доцільним є дослідження особливостей середовища реалізації проєктів ДПП з метою вироблення відповідної реакції та забезпечення подальших перспектив розвитку, особливо в умовах впливу пандемії на темпи економічного зростання.

**Метою статті** є визначення особливостей залучення приватного капіталу в інфраструктурні проєкти в Україні, зокрема, на засадах державно-приватного партнерства та обґрунтування перспектив їх подальшої реалізації.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Узагальнення даних з різних джерел [4, 2] дозволило визначити основні тенденції щодо особливостей залучення приватних інвестицій в інфраструктурні проєкти протягом останніх часів. Так, у розрізі світової економіки інвестиційні зобов'язання за проєктами ДПП у 2020 році скоротились на 52% у порівнянні із 2019 роком і дорівнювали показникам 2004 року, а кількість таких проєктів скоротилась на 36% відповідно. Тим не менш, незважаючи на триваючу пандемію, інвестиції у другій половині року зросли на 15% у порівнянні з першою половиною року [4]. У секторальному розрізі переважна кількість проєктів та, відповідно, суми інвестиційних зобов'язань, а саме 65% глобальних інвестицій припадали на енергетичний сектор, хоча у порівнянні з 2019 роком цей показник скоротився на 24%. При цьому найбільше скорочення продемонстрував транспортний сектор: інвестиційні зобов'язання за проєктами ДПП в транспорт були найнижчими за останнє десятиліття, як з точки зору кількості проєктів, так і за обсягами інвестицій і у порівнянні із 2019 роком скоротились на 78%.

Щодо Європейського регіону, то за підсумками 2020 року сукупна вартість операцій ДПП, які досягли фінансового закриття, скоротилась на 27% у порівнянні із 2019 роком, а у кількісному вираженні ринок зменшився на 11% порівняно з 2019 роком [2]. Показовим є те, що найбільшим сектором із залученими приватними інвестиціями ДПП в регіоні є транспортний сектор, який складає 62% загального ринку і хоча у 2020 році кількість проєктів, що досягли фінансового закриття дещо збільшилась (+2 проєкти у порівнянні з 2019 роком), обсяг інвестицій скоротився на 18% у порівнянні з 2019 роком.

Для України вплив пандемії на обсяги інвестицій ДПП також значно скоротились: якщо на кінець 2019 року у стані реалізації знаходилося 52 договори, то на кінець 2020 року – лише 39 [9, 14]. При цьому у сфері інфраструктури інвестиції приватного сектору у 2020 році скоротились на 97% у порівнянні із 2019 роком. У

секторальному розрізі протягом останніх років енергетика складає переважну частину ринку проектів ДПП, хоча у 2020 році обсяг інвестицій в цій сфері скоротився на 98,9% у порівнянні з 2019 роком.

На рис. 1 узагальнено секторальну структуру інвестицій на засадах ДПП у розрізі світової економіки, європейського регіону та України.



**Рис. 1. Секторальна структура завершених інфраструктурних проектів ДПП у 2020 році, % від загального обсягу**

*Джерело: побудовано за даними [4], [3], [2]*

Загалом за останні п'ять років в Україні було реалізовано ряд інфраструктурних проектів у сфері транспорту та енергетики із залученням приватного капіталу, при цьому сума загальних інвестицій приватного сектору в інфраструктуру за цей період склала 2282,72 млн дол. (рис. 2).



**Рис. 2. Інфраструктурні проекти ДПП в Україні, що досягли фінансового закриття протягом 2011-2020 рр., млн грн**

*Джерело: побудовано за даними Всесвітнього банку[3]*

Щодо проектів ДПП, які ще перебувають у стадії реалізації в Україні, то тут можна спостерігати більше секторальне охоплення. Так, на кінець 2020 року частка проектів ДПП від загальної кількості у сфері збору, очищення та розподілення води складала 33%; виробництва, постачання, транспортування та розподілення природного газу – 21%; інфраструктури – 8%; виробництва, розподілення та постачання електроенергії – 8%; туризму, відпочинку, рекреації, культури та спорту – 13%; охорони здоров'я – 5%. При цьому порівнюючи структуру проектів у 2019 та 2020 роках (рис. 3), можна побачити, що скорочення кількості проектів у 2020 році відбулось саме у сфері збору, очищення та розподілення води (-38%), однак у сфері туризму, відпочинку, рекреації, культури та спорту спостерігалось зростання кількості проектів (+67%).



**Рис. 3. Секторальна структура проєктів ДПП в Україні, що знаходились на стадії реалізації у 2019-2020 рр., од.**

*Джерело: побудовано за даними [14], [9]*

Для того, щоб оцінити наскільки обсяг приватних інвестицій в українську інфраструктуру відповідає сучасним тенденціям, доцільно порівняти цей показник за країнами, економіка яких є близькою до економіки України як за етапом, так і за рівнем розвитку (табл. 1).

**Таблиця 1.**  
**Інвестиції приватного сектору в інфраструктурні проєкти у розрізі окремих країн за період 2016 – 2020 роки, млн дол.**

№ з/п	Назва країни	Енергетика	Телекомунікації	Транспорт	Водопостачання і водовідведення	ВСЬОГО
1	Білорусія	11,3	-	-	-	11,3
2	Болгарія	11,59	-	690,0	-	701,59
3	Вірменія	371,6	-	-	200,0	571,6
4	Грузія	65,0	-	93,0	25,0	183,0
4	Російська Федерація	1662,27	-	3899,71	-	5561,98
5	Румунія	114,6	-	50,4	-	165,0
6	Казахстан	871,48	-	585,0	-	1456,48
7	Україна	2117,72	-	165,0	-	2282,72

*Джерело: побудовано за даними Всесвітнього банку [3]*

Отже, ситуація із залученням приватного капіталу до інфраструктурних проєктів серед наведених країн є схожою: найбільший обсяг інвестицій припадає на проєкти в галузі енергопостачання та енергозбереження, при цьому найчастіше інвестиції залучаються до транспортної галузі. Можна стверджувати, що більшість з наведених країн, і в тому числі Україна, знаходяться на різних етапах реконструкції та модернізації інфраструктури, потребують фінансової допомоги від приватного сектору, тому механізм публічно-приватного партнерства є актуальним питанням для усіх цих країн.

На сьогоднішній день основу української нормативно-правової бази щодо ДПП складають Закони України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 р. [7], «Про концесію» від 03.10.2019 р. [12], «Про угоди про розподіл продукції» від 14.09.1999 р., «Про особливості передачі в оренду та концесію об'єктів централізованого водо, теплопостачання та водовідведення, що перебувають у комунальній власності» від 21.10.2010 р., «Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів паливно-енергетичного комплексу, що перебувають у державній власності» від 08.07.2011 р., «Про управління об'єктами державної власності» від 21.09.2006 р., «Про приватизацію державного й комунального майна» від 18.01.2018 р. [13].

Для забезпечення реалізації Законів України в сфері державно-приватного партнерства своїми постановами Кабінет Міністрів України затвердив ще ряд методик, положень та порядків. Також забезпечення ефективності та прозорості функціонування механізмів державно-приватного партнерства передбачено Національною економічною стратегією на період до 2030 року [11].

Розгляд законодавства, яке регулює відносини у сфері ДПП та має прямий вплив на його розвиток у сфері інфраструктури, дозволив виявити ряд суттєвих недоліків, серед яких:

- існує цілий ряд проблем у випадку, коли приватний партнер є іноземним інвестором. Не дивлячись на те, що українське право передбачає положення про відкладальну та скасувальну обставини, воно не застосовується у тому вигляді, як це прийнято у більшості іноземних правових систем [5];

- процедури застосування неklasичних форм державно-приватного партнерства (оренда, лізинг, управління тощо) є незрозумілими, оскільки в нормативній документації йдеться лише про необхідність відповідності українському законодавству лише істотних умов для неklasичних форм ДПП;

- вимога про те, що органи місцевого самоврядування повинні одержувати схвалення ДПП від органів державної влади суперечить принципам місцевого самоврядування. При цьому якщо договір ДПП потребує державної підтримки, то відповідний орган державної влади повинен бути залучений на усіх етапах договору [6];

- забороненою є оренда об'єктів інженерної інфраструктури, які перебувають в державній та комунальній власності, що в свою чергу обмежує сферу імплементації ДПП;

- неможливість реалізації проектів, які орієнтовані на довгострокову та середньострокову перспективу. Субвенції, які можуть бути застосовані як фінансова участь держави у реалізації проекту у формі ДПП надаються у формі бюджетних програм, водночас самі бюджетні програми включаються до річного державного бюджету з урахуванням їхньої пріоритетності, проте закон не регламентує зобов'язання держави здійснювати бюджетні видатки на реалізацію бюджетної програми протягом усього терміну її реалізації. Таким чином у зв'язку з однорічним бюджетним періодом у приватного партнера відсутні гарантії стосовно повернення коштів у майбутні бюджетні періоди за переданий об'єкт [7];

- державні та місцеві гарантії для забезпечення повного або часткового виконання боргових зобов'язань надаються лише на умовах платності, строковості, майнового забезпечення та зустрічних гарантій, отриманих від інших суб'єктів. Для того, щоб отримати ці гарантії, інвестор спочатку має отримати гарантії банків, отже кінцева вартість державних гарантій складає подвійну суму – плату за гарантії банку та безпосередню плату за державні або місцеві гарантії. В результаті збільшена вартість гарантій призведе до збільшення вартості продукту (послуг), який є результатом ДПП;

- існування суттєвих перешкод в отриманні державних та місцевих гарантій, оскільки ці гарантії не надаються, якщо джерелом їх повернення є кошти державного або місцевого бюджетів. Тобто якщо інвестор отримав державну субвенцію для реалізації проекту ДПП, то державні гарантії для залучення інших фінансових джерел він не матиме;

- обмеження можливостей отримання місцевих запозичень внаслідок введення граничної межі загального обсягу місцевого боргу як середньорічного індикативного прогнозованого обсягу надходжень бюджету розвитку місцевих бюджетів.

Усунення зазначених недоліків дозволить з боку держави запропонувати вигідні, нормативно підкріплені умови співпраці з приватним сектором. Основні напрями вдосконалення нормативно-правової бази в галузі ДПП, які мають безпосередній вплив на його розвиток інфраструктури, наведено в табл. 2.

**Таблиця 2.**

**Напрями вдосконалення нормативно-правової бази, яка регулює ДПП**

<b>Документ, до якого мають бути внесені зміни</b>	<b>Основні заходи в рамках удосконалення нормативно-правової бази</b>
Бюджетний кодекс України	1) перегляд механізму надання субвенцій на виконання інвестиційних програм; 2) перегляд механізму надання державних та місцевих гарантій як відповідних фінансових зобов'язань; 3) врегулювання процедур входження або заміни приватного партнера у разі невиконання ним його зобов'язань
Податковий кодекс України	1) визначення особливостей оподаткування податком на прибуток в умовах дії договору, укладеного в рамках ДПП, у тому числі концесійного договору; 2) визначення пільг для приватних інвесторів, що діють у рамках договору про ДПП
Земельний кодекс України	1) вдосконалення та оптимізація процедур щодо прийняття рішень органами державної влади та/або місцевого самоврядування про передачу в оренду земельної ділянки з метою реалізації проекту ДПП
Закон України «Про державно-приватне партнерство»	1) чітке визначення істотних умов договору ДПП; 2) перегляд необхідності отримання схвалення ДПП від органів державної влади органами місцевого самоврядування; 3) перегляд порядку надання підтримки проектам ДПП
Закон України «Про концесію»	1) розгляд можливості інтеграції з Законом України «Про державно-приватне партнерство» з метою оптимізації кількості та якості нормативної бази з ДПП
Закон України «Про приватизацію державного майна»	1) розгляд можливостей оренди об'єктів інженерної інфраструктури, яка перебуває в державній та комунальній власності для цілей ДПП

Доцільно зазначити, що наявність розробленого законодавства з ДПП – це необхідна, проте не єдина умова для його розвитку. Перешкоди в його розвитку, окрім нормативно-правових, спричинені такими факторами:

- непривабливий інвестиційний клімат через нестабільний політичний та економічний стан;
- пасивна позиція місцевих органів влади через незнання механізмів започаткування та проведення інфраструктурних проектів на основі ДПП;
- не відпрацьованість методології реалізації проектів ДПП;
- відсутність налагодженої системи комунікації в ланцюгу держава – місцеві органи влади – населення;
- розкид функцій з регулювання ДПП між рядом державних відомств, місцевою владою.

Варто відзначити, що для розширення доступності приватних фінансів та інвестиції для сталого розвитку інфраструктури, необхідно забезпечити відповідне поєднання регуляторних та інституційних/галузевих заходів.

При цьому відновлення економіки від впливу пандемії COVID-19 створює можливості для запровадження ключових реформ на різних рівнях фінансування та інвестицій, які у підсумку матимуть суттєве значення для досягнення Цілей сталого розвитку [1].

Отже, процес впровадження ДПП в проекти розвитку інфраструктури має відбуватися за активної взаємодії не тільки між державними та приватними партнерами, а й населенням. Реальними причинами низького рівня імплементації проектів ДПП є небажання державних органів до змін, недостатній досвід місцевих органів самоуправління та відсутність довіри та мотивації серед приватних інвесторів. Зазначені проблеми носять глибокий структурний характер, тому для того, щоб прискорити процес модернізації сфери інфраструктури через забезпечення успішного процесу розробки та впровадження ДПП можна запропонувати наступні основні рекомендації, які мають бути враховані відповідними органами державної влади:

*на національному рівні:*

удосконалення нормативної бази з метою уніфікації процедури укладання угоди про ДПП та її спрощення;

розробка для місцевих органів влади стандартних шаблонів договору про ДПП та необхідної документації;

узгодження процедури оцінки впливу на довкілля (ОВД) з передбаченими законом про ДПП екологічними аспектами реалізації угоди про ДПП;

розробка механізмів збереження знань, набутих протягом впровадження проектів (наприклад, для подальшого проведення тренінгів службовців, відповідальних за процес реалізації ДПП);

розробка універсальної методики визначення ключових показників продуктивності проектів ДПП;

запровадити реєстрів проектів, які пропонуються до виконання на засадах ДПП;

запровадження пакету стимулів для пріоритезації проектів ДПП, які сприятимуть сталому розвитку, зокрема, розробка системи спеціальних податкових пільг, які можуть бути застосовані для реалізації проектів ДПП;

оптимізація потоків доходів від публічних послуг, перегляд податково-бюджетних механізмів, а також системи тарифоутворення на користь місцевого рівня в контексті тривання реформи децентралізації.

*на місцевому рівні:*

залучення органів управління для координації процесу планування між владою міста та приватними інвесторами, що дозволить розвинути досвід проведення тендерів та регулярної оцінки продуктивності для органів місцевого самоврядування в рамках проектів ДПП та підсилить вертикальну та горизонтальну координацію;

відведення відповідної ролі незалежним консультативним компаніям, що дозволить залучити необхідний досвід в проекти ДПП та сприятиме посиленню легітимності процесу;

підготовка пілотних бізнес-проектів ДПП та розробка відповідної маркетингової стратегії їх просування;

поглиблення та вдосконалення навичок місцевих органів влади щодо розробки бізнес-проектів ДПП, що безпосередньо пов'язано із забезпеченням ефективного виконання відповідних функцій та розбудовою їх спроможності.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Залучення приватного капіталу до інфраструктури є актуальним питанням не тільки для України, а й для усіх країн СНД та Європи. Про готовність України прийняти ідею ДПП свідчить створення нормативно-правової бази, яка на сьогоднішній день ще потребує вдосконалення, проте вже дозволяє реалізовувати інфраструктурні проекти ДПП. В той же час для досягнення реального успіху та поширення практики партнерства держави та бізнесу необхідне проведення значних структурних змін в процесах взаємодії держави, місцевих органів влади та населення на основі розробки регіональних стратегій, комунікаційної політики та їх інституційного підкріплення. Подальші дослідження варто присвятити аналізу досвіду та методів поширення ДПП у сфері інфраструктури.

### **Список літератури.**

1. COVID-19 and Beyond: Scaling up Private Investment for Sustainable Development. *United Nations Department of Economic and Social Affairs*. Policy Brief №97. April 2021. URL: [https://www.un.org/development/desa/dpad/wp-content/uploads/sites/45/publication/PB\\_97.pdf](https://www.un.org/development/desa/dpad/wp-content/uploads/sites/45/publication/PB_97.pdf) (accessed: 06.09.2021).

2. European PPP Expertise Centre – Market Update 2020. *European Investment Bank*. 2020. URL: [https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_market\\_update\\_2020\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2020_en.pdf) (accessed: 10.09.2021).

3. Private participation in infrastructure (PPI) database. *The World Bank*. URL: <https://ppi.worldbank.org/en/ppi> (accessed: 10.09.2021).

4. Private participation in infrastructure (PPI). Annual Report 2020. *The World Bank*. URL: [https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI\\_2020\\_AnnualReport.pdf](https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI_2020_AnnualReport.pdf) (accessed: 10.09.2021).
5. Грищенко С. Підготовка та реалізація проєктів публічно-приватного партнерства : Практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу. Київ : ФОП Москаленко О.М., 2011.– 140 с.
6. Діагностичний огляд законодавства про Державно-приватне партнерство. *Агентство США з міжнародного розвитку (USAID)*. URL: <http://ppp-ukraine.org/wp-content/uploads/2013/07/diagnostic-review-of-legal-and-regulatory-framework-for-ppps-ukr.pdf> (accessed: 13.09.2021).
7. Запатріна І.В. Розвиток державної підтримки публічно-приватного партнерства в Україні. *Економіка і прогнозування*. 2011. №3. С. 9 – 24.
8. Криклій В. Україна відкрита для інвестицій і впровадження нових інфраструктурних проєктів ДПП. *Міністерство інфраструктури України*. 10 грудня 2020. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32457.html> (дата звернення: 06.09.2021).
9. Малін О. Л. Аналіз розвитку державно-приватного партнерства в Україні та світі: якісні зміни та головні тренди 2020 року : Аналітичний звіт. Одеса, 2020. 31 с.
10. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01.07.2020 р. № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (дата звернення: 13.09.2021).
11. Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 03 березня 2021 р. № 179. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-nacionalnoyi-eko-a179> (дата звернення: 13.09.2021).
12. Про концесію : Закон України від 13.10.2019 р. № 155-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text> (дата звернення: 13.09.2021).
13. Про приватизацію державного і комунального майна : Закон України від 18.01.2018 р. № 2269-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2269-19#Text> (дата звернення: 13.09.2021).
14. Стан здійснення ДПП в Україні. *Міністерство економіки України*. 29 січня 2021 р. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ff7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini> (дата звернення: 15.09.2021).

#### References.

1. United Nations Department of Economic and Social Affairs (2021). “COVID-19 and Beyond: Scaling up Private Investment for Sustainable Development”, available at: [https://www.un.org/development/desa/dpad/wp-content/uploads/sites/45/publication/PB\\_97.pdf](https://www.un.org/development/desa/dpad/wp-content/uploads/sites/45/publication/PB_97.pdf) (accessed: 06.09.2021).
2. European Investment Bank (2020), “European PPP Expertise Centre – Market Update 2020”, available at: [https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_market\\_update\\_2020\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2020_en.pdf) (accessed: 10.09.2021).
3. The World Bank (2020), “Private participation in infrastructure (PPI) database”, available at: <https://ppi.worldbank.org/en/ppi> (accessed: 10.09.2021).
4. The World Bank (2020), “Private participation in infrastructure (PPI). Annual Report 2020”, available at: [https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI\\_2020\\_AnnualReport.pdf](https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI_2020_AnnualReport.pdf) (accessed: 10.09.2021).
5. Hryshenko, S. (2011), *Pidhotovka ta realizatsiia proektiv publichno-pryvatnoho partnerstva : Praktychnyj posibnyk dlia orhaniv mistsevoi vlady ta biznesu* [Preparation and implementation of public-private partnership projects: A practical guide for local authorities and business], FOP Moskalenko O.M., Kyiv, Ukraine.
6. USAID (2011), “ Diagnostic review of public-private partnership legislation”, available at: <http://ppp-ukraine.org/wp-content/uploads/2013/07/diagnostic-review-of-legal-and-regulatory-framework-for-ppps-ukr.pdf> (accessed: 13.09.2021).
7. Zapatrina, I.V. (2011), “ Development of state support for public-private partnership in Ukraine”, *Ekonomika i prohnozuvannia*, no. 3, pp. 9-24.
8. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2020), “Krykliy V. Ukraine is open for investments and implementation of new PPP infrastructure projects”, available at: <https://mtu.gov.ua/news/32457.html> (accessed: 06.09.2021).
9. Malin, O. L. (2020), *Analiz rozvytku derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini ta sviti: iakisni zminy ta holovni trendy 2020 roku*, [Analysis of the development of public-private partnership in Ukraine and the world: qualitative changes and main trends in 2020], Odessa, Ukraine.
10. The Verkhovna Rada of Ukraine (2020), The Law of Ukraine “About public-private partnership”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text> (accessed 13 September 2021).
11. Cabinet of Ministers of Ukraine (2021), “Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On approval of the National Economic Strategy for the period up to 2030””, available at: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-nacionalnoyi-eko-a179> (accessed 13 September 2021).
12. The Verkhovna Rada of Ukraine (2019), “ About the concession”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text> (accessed 13 September 2021).
13. The Verkhovna Rada of Ukraine (2018), “ About privatization of the state and municipal property”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2269-19#Text> (accessed 13 September 2021).
14. Ministry of Economy of Ukraine (2021), “The state of PPP implementation in Ukraine”, available at: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ff7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini> (accessed 15 September 2021).