

РОЛЬ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РОЗБУДОВІ КРИТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ДОСЯГНЕННЯ ЦІЛЕЙ СТАЛОГО РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

©2020 ЛУК'ЯНЕНКО І. Г., МАР'ЯНОВИЧ М. Е.

УДК 336.02:336.14
JEL: C18; H54

Лук'яненко І. Г., Мар'янович М. Е. Роль державно-приватного партнерства в розбудові критичної інфраструктури для досягнення Цілей сталого розвитку в Україні

Метою статті є дослідження інституційних засад управління інфраструктурними проектами, які фінансуються за рахунок коштів, залучених на умовах державно-приватного партнерства, у частині забезпечення відповідності таких проектів стратегічним державним пріоритетам, зокрема тим, що відповідають національним Цілям сталого розвитку, а також визначення напрямів розвитку системи управління інфраструктурними проектами, забезпечення її ефективності та сталості. Зазначено, що, незважаючи на можливості щодо залучення фінансових ресурсів для модернізації інфраструктури, наявні механізми потребують удосконалення в частині стимулювання залучення бізнесу на умовах державно-приватного партнерства для реалізації проектів розбудови критичної інфраструктури для досягнення Цілей сталого розвитку в Україні. У статті визначено основні джерела фінансування проектів розвитку критичної інфраструктури в Україні. Проаналізовано досвід країн Європи, Канади та США щодо реалізації проектів державно-приватного партнерства. Обґрунтовано необхідність застосування механізму реалізації проектів розвитку інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства. Запропоновано подальші кроки щодо розвитку критичної інфраструктури в Україні на умовах державно-приватного партнерства з огляду на досягнення Цілей сталого розвитку.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, Цілі сталого розвитку, Національна стратегія розвитку, критична інфраструктура, фінансові механізми.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-1-291-297>

Рис.: 2. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 16.

Лук'яненко Ірина Григорівна – доктор економічних наук, професор, завідувачка кафедри фінансів Національного університету «Києво-Могилянська академія» (вул. Г. Сковороди, 2, Київ, 04655, Україна)

E-mail: luk@kse.org.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4128-5909>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/I-3725-2018>

Мар'янович Марина Едуардівна – аспірантка кафедри фінансів Національного університету «Києво-Могилянська академія» (вул. Г. Сковороди, 2, Київ, 04655, Україна)

E-mail: mm_e@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1205-2428>

УДК 336.02:336.14
JEL: C18; H54

Лук'яненко І. Г., Мар'янович М. Е. Роль державно-приватного партнерства в розвитку критичної інфраструктури для досягнення Цілей сталого розвитку в Україні

Целью статьи является исследование институциональных основ управления инфраструктурными проектами, которые финансируются за счет средств, привлеченных на условиях государственно-частного партнерства, в части обеспечения соответствия таких проектов стратегическим государственным приоритетам, в частности отвечающим национальным Целям устойчивого развития, а также определение направлений развития системы управления инфраструктурными проектами, обеспечения её эффективности и устойчивости. Отмечено, что, несмотря на возможности по привлечению финансовых ресурсов для модернизации инфраструктуры, имеющиеся механизмы требуют совершенствования в части стимулирования привлечения бизнеса на условиях государственно-частного партнерства для реализации проектов развития критической инфраструктуры для достижения Целей устойчивого развития в Украине. В статье определены основные источники финансирования проектов развития критической инфраструктуры в Украине. Проанализирован опыт стран Европы, Канады и США по реализации проектов государственно-частного партнерства. Обоснована необходимость применения механизма реализации проектов развития инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства. Предложены дальнейшие шаги по развитию критической инфраструктуры в Украине на условиях государственно-частного партнерства с учетом достижения Целей устойчивого развития.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, Цели устойчивого развития, Национальная стратегия развития, критическая инфраструктура, финансовые механизмы.

Рис.: 2. **Табл.:** 2. **Библ.:** 16.

Лук'яненко Ірина Григорівна – доктор економічних наук, професор, завідувачка кафедрою фінансів Національного університету «Києво-Могилянська академія» (ул. Г. Сковороди, 2, Київ, 04655, Україна)

E-mail: luk@kse.org.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4128-5909>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/I-3725-2018>

Мар'янович Марина Едуардівна – аспірантка кафедри фінансів Національного університету «Києво-Могилянська академія» (ул. Г. Сковороди, 2, Київ, 04655, Україна)

E-mail: mm_e@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1205-2428>

Lukianenko I. G., Marianovych M. E. The Role of Public-Private Partnership in the Development of Critical Infrastructure to Achieve the Sustainable Development Goals in Ukraine

The article is aimed at researching the institutional bases of the infrastructure projects management, which are financed by the means, attracted on the basis of public-private partnerships in terms of ensuring compliance of such projects with strategic government priorities, in particular those that meet the National Sustainable Development Goals, as well as defining directions of development of the system of management of infrastructure projects, providing its efficiency and sustainability. It is noted that, despite the possibilities to attract financial resources for infrastructure upgrades, the existing mechanisms require improvement in terms of stimulating the attraction of business on the terms of public-private partnerships for implementation of critical infrastructure development projects to achieve the Sustainable Development Goals in Ukraine. The article defines the main sources of financing for projects of the development of critical infrastructure in Ukraine. The experience of European countries, Canada and the USA on implementing public-private partnership projects is analyzed. The necessity to apply the mechanism of implementation of infrastructure projects on the basis of public-private partnership is substantiated. Further steps to develop critical infrastructure in Ukraine under the terms of public-private partnership, taking into account the achievement of the Sustainable Development Goals, are proposed.

Keywords: public-private partnership, Sustainable development goals, National development strategy, critical infrastructure, financial mechanisms.

Fig.: 2. **Tabl.:** 2. **Bibl.:** 16.

Lukianenko Iryna G. – Doctor of Sciences (Economics), Professor, Head of the Department of Finance, National University of "Kyiv-Mohyla Academy" (2 H. Skovorody Str., Kyiv, 04655, Ukraine)

E-mail: luk@kse.org.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4128-5909>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/I-3725-2018>

Marianovych Maryna E. – Postgraduate Student of the Department of Finance, National University of "Kyiv-Mohyla Academy" (2 H. Skovorody Str., Kyiv, 04655, Ukraine)

E-mail: mm_e@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1205-2428>

Глобальна стратегія «Перетворення нашого світу: порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року» [1], ухвалена на Саміті Організації Об'єднаних Націй (далі – ООН) у 2015 р., визначила 17 Цілей сталого розвитку (далі – ЦСР) і 169 завдань щодо їх реалізації, які мають бути досягнуті всіма країнами світу до 2030 р. Уже у 2017 р. Уряд України спільно з Офісом ПРООН в Україні представив Національну доповідь «Цілі сталого розвитку: Україна» [2] (далі – Національна доповідь). Визначені в Національній доповіді базові показники, які мають бути досягнуті нашою країною у 2020 та 2030 рр. у рамках Цілей сталого розвитку ООН, передбачають вирішення складних і амбіційних завдань щодо розбудови інфраструктури як загальнодержавної, так і місцевої. Проте, незважаючи на можливості щодо залучення фінансових ресурсів для модернізації інфраструктури, наявні механізми потребують удосконалення в частині стимулювання залучення бізнесу на умовах державно-приватного партнерства для реалізації проектів розбудови критичної інфраструктури для досягнення Цілей сталого розвитку в Україні.

Різним аспектам дослідження інституційних засад державного фінансового регулювання, зокрема щодо державно-приватного партнерства та аналізу відповідності Національної доповіді принципам Порядку денного у сфері сталого розвитку до 2030 року та глобальним індикаторам ЦСР, приділяли увагу не тільки західні, але й українські науковці, серед яких слід зазначити праці: І. Чугунова, А. Павелко, Т. Каневої, І. Лук'яненко [3; 4], І. Запатріної [6] та інших. Достатньо детально особливості канадської моделі державно-приватного партнерства проаналізовано в працях Е. Ковальової [7]. При цьому основні принци-

пи та проблеми, які виникли в процесі реалізації Цілей сталого розвитку у світовому контексті, розкрито в низці важливих документів Організації Об'єднаних Націй, а саме: «Перетворення нашого світу: порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року» [1], «Спеціальне видання: хід досягнення Цілей у сфері сталого розвитку. Доповідь Генерального секретаря» [8]. Результати адаптації Глобальної стратегії ЦСР до національних завдань України відображено в Національній доповіді «Цілі сталого розвитку: Україна» [2].

Незважаючи на достатньо вагомі напрацювання як західних, так і українських науковців та фахівців щодо даної проблематики, ще не вирішеними залишаються питання визначення фінансових механізмів та джерел для модернізації відповідної інфраструктури як загальнодержавної, так і місцевої в рамках досягнення Цілей сталого розвитку, зокрема за рахунок коштів, залучених на умовах державно-приватного партнерства (далі – ДПП).

Метою статті є дослідження особливостей інституційних засад управління інфраструктурними проектами, які фінансуються за рахунок коштів, залучених на умовах державно-приватного партнерства, в частині забезпечення відповідності таких проектів стратегічним державним пріоритетам, зокрема тим, що відповідають національним Цілям сталого розвитку, а також визначення напрямів розвитку системи управління інфраструктурними проектами, забезпечення її ефективності та сталості.

Основними джерелами фінансування проектів розвитку такої інфраструктури, як: енергетична (будівництво високовольтних повітряних ліній, реконструкція магістральних газопроводів); транспортна

(будівництво доріг, метро); комунальна (модернізація систем тепло- та водопостачання й водовідведення) в Україні на сьогодні можуть бути: капітальні видатки; спеціальні бюджетні фонди цільового спрямування такі, як Державний фонд регіонального розвитку, Державний дорожній фонд, Державний фонд розвитку водного господарства; кошти, залучені державою від міжнародних фінансових організацій, іноземних держав і банків. Крім того, законодавством передбачено фінансування інфраструктурних проектів за рахунок коштів, залучених на умовах державно-приватного партнерства.

Державно-приватне партнерство є досить важливим і дієвим механізмом щодо залучення довгострокових інвестиційних ресурсів для модернізації критичної інфраструктури у світі. Залучення приватного партнера дозволяє державі відновити та розбудувати критичну інфраструктуру, не витрачаючи на це бюджетні кошти, більше того, отримати додаткові надходження до бюджету (наприклад, такі як плата за землю, сплата концесійного платежу, надходження у формі пайового внеску та інші) та створити нові робочі місця.

Так, наприклад, за даними Європейського інвестиційного банку (далі – ЄІБ) у 2018 р. фінансового закриття досягли 39 проектів ДПП на загальну суму 14,6 млрд євро, серед яких майже половина фінансових ресурсів була виділена на проекти ДПП у транспортній сфері (рис. 1). Проте найбільша кількість проектів ДПП, що досягли фінансового закриття у 2018 р., припала на сектор «Охорони здоров'я» (рис. 2). У 2018 р. Франція та Велика Британія запустили найбільшу кількість проектів державно-приватного партнерства, 15 і 8 відповідно. Загалом з 2014 по 2018 рр. Велика Британія стала лідером за кількістю укладених договорів ДПП, яка складає понад 80 договорів, у той час як Туреччина стала лідером за вартістю укладених договорів ДПП – на суму 22,76 млрд євро.

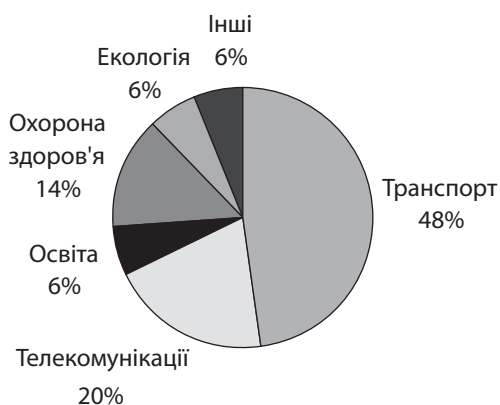


Рис. 1. Розподіл проектів ДПП у країнах Європи за вартістю та сферами, %

Джерело: побудовано на основі [9].

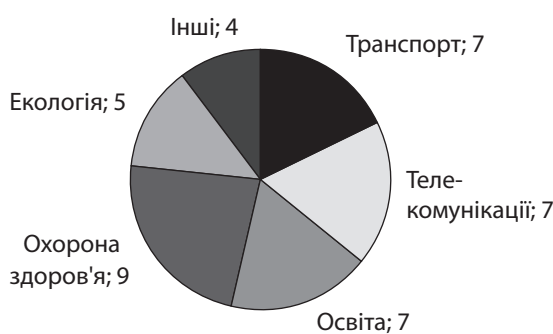


Рис. 2. Розподіл проектів ДПП у країнах Європи за кількістю та сферами, шт.

Джерело: складено на основі [9].

Проте слід зазначити, що 66% вартості всіх проектів ДПП країн Європи припадає лише на 8 із 39 проектів [9], а саме:

- ✦ міст Чанаккале (3,1 млрд євро) в Туреччині;
- ✦ автомагістраль Анкара – Нігде (1,2 млрд євро) в Туреччині;
- ✦ мережа широкопasmового доступу в Жиронді (1,2 млрд євро) у Франції;
- ✦ тунель Бланкенбургу (1 млрд євро) в Нідерландах;
- ✦ шосе A16 у Роттердамі (930 млн євро) в Нідерландах;
- ✦ дамба Афслютдейк (810 млн євро) в Нідерландах;
- ✦ лабораторія в Білкентському університеті (711 млн євро) в Туреччині;
- ✦ шосе A10/A24 Нойруппін – Панков (652 млн євро) в Німеччині.

Наведений вище перелік дозволяє зробити висновок, що майже всі великі проекти ДПП у європейських країнах реалізуються у транспортній сфері, а лідером з реалізації найбільших проектів державного приватного партнерства є Туреччина.

Незважаючи на те, що на початку 1990-х років ініціатором впровадження концепції державно-приватного партнерства стала Велика Британія, однак на сьогодні, за думкою багатьох науковців та фахівців [6], ключовим джерелом передової міжнародної практики, а також моделлю і натхненням для нових програм державно-приватного партнерства вважається Канада, яка вже тривалий час успішно реалізує проекти ДПП на своїй території. Розподіл проектів ДПП за вартістю та сферами, що реалізуються на території Канади, наведено в табл. 1.

Як показує аналіз інформації, наведеної в табл. 1, на сьогодні в Канаді реалізуються 285 проектів ДПП на загальну суму понад 139 млрд дол. При цьому, найбільшу частку фінансових ресурсів, що складає 86% від загальної вартості всіх активних проектів ДПП у Канаді, спрямовано на розвиток трьох секторів: тран-

Проекти ДПП, що реалізуються на території Канади

Сектор	Кількість проектів, шт.	Загальна вартість, дол. США	Загальна вартість, %
Житловий сектор	10	4,081,900,000	2,93
Освіта	15	3,154,590,000	2,26
Енергетика	11	26,090,900,000	18,72
Державні послуги	5	1,028,000,000	0,74
Здоров'я	102	29,870,906,951	21,44
Інформаційні технології	5	772,700,000	0,55
Правова сфера	23	6,678,700,000	4,79
Відпочинок та культура	15	1,423,200,000	1,02
Транспортна сфера	78	64,233,478,000	46,09
Водопостачання та водовідведення	21	2,019,623,000	1,45
Усього	285	139,353,997,951	

Джерело: складено на основі [10].

спортного (64 млрд дол. США), енергетичного (26 млрд дол. США) та охорони здоров'я (майже 30 млрд дол. США). Одним із найбільших проектів ДПП у Канаді є будівництво в провінції Онтаріо «Атомної електростанції Брюса», сукупна вартість якого складає 23 млрд дол. США. Реалізація проектів у цій країні відбувається в основному на федеральному, муніципальному та провінціальному/територіальному рівнях.

У США наразі реалізується 47 проектів на засадах ДПП у транспортній сфері, 10 з яких – у формі концесії [11].

З огляду на успішний західний досвід, державно-приватне партнерство поступово розвивається і в Україні. У травні 2016 р. набула чинності нова редакція Закону України «Про державно-приватне партнерство» [12], яка значно покращила стан правового регулювання щодо залучення бізнесу до розбудови інфраструктури в Україні. Зокрема, протягом 2016–2017 рр. постановами Кабінету Міністрів України було затверджено Порядок заміни приватного партнера за договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства [13], та нову редакцію Аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства [14]. Зазначені зміни привели до підвищення інтересу до реалізації проектів на умовах державно-приватного партнерства з боку бізнесу. Починаючи з 2017 р. на розгляд профільних міністерств було подано 5 пропозицій від приватного бізнесу щодо здійснення ДПП і 2 пропозиції було підготовлено консультантами, залученими МФО, за ініціативою державного партнера – Міністерства інфраструктури України [15] (табл. 2).

У жовтні 2019 р. законодавство України у сфері державно-приватного партнерства було значно вдосконалено. Схвалено новий Закон України «Про

концесію» [16], внесено зміни до Закону України «Про державно-приватне партнерство» та ще до 25 законів України. Усе це створило надзвичайно привабливі умови для залучення приватного бізнесу до розбудови інфраструктури в Україні. Отже, слід очікувати, що найближчим часом кількість проектів, що готуватимуться на умовах державно-приватного партнерства, зокрема концесії, значно зросте. За цих умов важливо забезпечити стимулювання залучення приватного бізнесу для реалізації тих проектів, що дадуть змогу вирішити завдання, які поставлені нашою країною в Національній доповіді та спрямовані на досягнення ЦСР, що є надзвичайно актуальним, оскільки до цього часу підготовка та запуск проектів державно-приватного партнерства не супроводжується аналізом відповідності їх національним цілям сталого розвитку.

Незважаючи на те, що за жодною з пропозицій про здійснення державно-приватного партнерства, які розглядалися останніми роками, ще не укладено договорів на реалізацію запропонованих у них проектів і всі вони знаходяться на різній стадії розвитку, з наявної у відкритому доступі інформації можна оцінити спрямованість цих проектів та їх показники результативності. Аналіз наявної інформації, наведений у табл. 2, дає змогу зробити висновок про те, що на сьогодні приватний бізнес є більш активним, ніж держава, у підготовці та запуску проектів державно-приватного партнерства. Певну активність у цій сфері демонструє лише Міністерство інфраструктури. Водночас обрані цим міністерством проекти для реалізації як пілотних жодним чином не відповідають державним пріоритетам у сфері забезпечення сталого економічного розвитку країни, визначених у Національній доповіді. Не враховуються

Пропозиції щодо здійснення ДПП стосовно об'єктів державної форми власності

Назва проекту	Вартість	Ініціатор проекту	Дата ініціювання	Стан розгляду
Пропозиції, подані приватним бізнесом				
«Енергетичний міст: Україна – Європейський Союз»	243,5 млн євро	Polenergia International S.à r.l, 35 Avenue Monterey, L-2163 Luxembourg; EDF Trading Limited, 80 Victoria Street, Cardinal Place, London SW1E 5JL; Westinghouse Electric Sweden AB, 22 Fredholmmsgatan SE-721 63 Västerås Sweden	Липень 2017 р.	Визначено переможця, тривають переговори з підписання договору ДПП
Модернізація об'єктів портової інфраструктури Херсонського та Скадовського морських торгових портів та підвищення ефективності їх використання	34 млн дол. США	ТОВ «Група компаній «Содружество»	Листопад 2017 р.	Міністерство інфраструктури України відхилило пропозицію у липні 2018 р., як таку, що є недоцільною для реалізації
Реконструкція існуючого та створення нового вантажного терміналу в аеропорту «Бориспіль»	21 млн дол. США	ТОВ «СІЛК ВЕЙ КАРГО ЮА» – українська компанія, засновником якої є азербайджанська вантажна компанія «Silk Way Airlines»	Листопад 2018 р.	Триває конкурс на вибір приватного партнера для здійснення ДПП
Паливно-заправний комплекс у Міжнародному аеропорту «Бориспіль»	24,974 млн дол. США	ТОВ «Балтік Граунд Сервіс ЮА» – українська компанія, заснована компанією BGS	Листопад 2018 р.	Надано позитивний висновок Міністерства інфраструктури про здійснення ДПП. Рішення про здійснення проекту до цього часу не схвалено
Розвиток центральної заправної станції паливно-заправного комплексу ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»	11,9 млн євро	ТОВ «УТН-ГРУП»	Грудень 2018 р.	Надано позитивний висновок Міністерства інфраструктури про здійснення ДПП. Рішення про здійснення проекту до цього часу не схвалено
Пропозиції, розроблені МФО за ініціативою Міністерства інфраструктури				
Концесія в морському порту Херсон	215 735 млн грн з можливістю додаткових інвестицій 463 160 млн грн	Міністерство інфраструктури	Серпень 2018 р.	Триває концесійний конкурс
Концесія в Спеціалізованому морському порту «Ольвія»	1,56 млрд грн	Міністерство інфраструктури	Серпень 2018 р.	Триває концесійний конкурс

Джерело: складено на основі [15].

Цілі сталого розвитку і при підготовці пропозицій щодо здійснення державно-приватного партнерства приватним бізнесом.

Слід зазначити, що додатково в рамках аналізу кожного проекту, наведеного в табл. 2, розглядалися

можливі альтернативні варіанти їх реалізації. Проте механізм реалізації проектів на засадах ДПП виявився найефективнішим для всіх зазначених проектів, оскільки в цьому випадку відшкодування внесених приватним партнером інвестицій відбувається

вже після того, як збудований (реконструйований) у рамках проекту об'єкт здано в експлуатацію, а розмір цього відшкодування залежить від досягнення приватним партнером обумовлених договором результатів (наприклад, певних характеристик якості послуг, що надаються з використанням зазначеного об'єкта). Крім того, застосування цього механізму дає змогу отримати додаткові надходження до бюджету (наприклад, такі, як плата за землю, сплата концесійного платежу, надходження у формі пайового внеску та інші), створює нові робочі місця тощо, що в перспективі має сприяти економічному зростанню української економіки та підвищенню її конкурентоспроможності.

ВИСНОВКИ

Проведене наукове дослідження дозволяє зробити висновок, що Україна має достатні потенційні можливості щодо залучення фінансових ресурсів для модернізації своєї інфраструктури. Законодавчо врегульовано цілу низку механізмів залучення коштів на відповідні цілі як за рахунок державного бюджету, включаючи цільові фонди, так і за рахунок залучення приватного бізнесу на умовах державно-приватного партнерства.

Водночас наявні механізми не є досконалими та ефективними в частині аналізу пропонуваніх проектів на їх відповідність Цілям сталого розвитку, зокрема визначених державою цільових індикаторів для України. Як показує проведений поглиблений аналіз, основні проблеми полягають у тому, що вибір проектів, яким планується надавати державну підтримку за рахунок бюджетних коштів, а також проектів, які доцільно реалізовувати на умовах ДПП, здійснюється переважно суб'єктивно. Не розроблено Методологію щодо пріоритетності проектів з огляду на їх вплив на досягнення цільових показників державних стратегій соціально-економічного розвитку та, зокрема, Національного плану «Цілі сталого розвитку: Україна». Законодавством не передбачено стимулів для зацікавленості приватного бізнесу в інвестування в ті інфраструктурні проекти, реалізація яких є важливою з огляду на досягнення національних індикаторів ЦСР. Як результат, основна увага приділяється реалізації на умовах державно-приватного партнерства комерційно привабливих проектів, а не тих, які створюють інфраструктуру, критичну для досягнення ЦСР. Потенціал державно-приватного партнерства майже не використовується для реалізації пріоритетних завдань держави щодо підвищення якості життя населення та покращення умов для ведення бізнесу. Значною мірою це пояснюється низькою інституційною спроможністю публічної влади, її незацікавленістю ініціювати важливі для країни, але складні в підготовці інфраструктурні проекти з використанням механізму ДПП, а також неврегульованістю окремих питань застосування механізмів державної підтримки здійснення ДПП, що передбачені законами Украї-

ни «Про державно-приватне партнерство» та «Про концесію».

Підвищення інституційної спроможності публічної влади та забезпечення системної роботи Уряду в питаннях державно-приватного партнерства є пріоритетними напрямками роботи для подальшого розвитку критичної інфраструктури в Україні. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. URL: <https://www.unfpa.org/resources/transforming-our-world-2030-agenda-sustainable-development>
2. Національна доповідь 2017 «Цілі сталого розвитку: Україна». URL: https://menr.gov.ua/files/docs/Національна%20доповідь%20ЦСР%20України_липень%202017%20ukr.pdf
3. Державне фінансове регулювання економічних перетворень : монографія / І. Я. Чугунов, А. В. Павелко, Т. В. Канєва, та ін. ; за заг. ред. А. А. Мазаракі. Київ : КНТЕУ, 2015. 376 с. URL: <https://knute.edu.ua/file/MTc=/f1be231fc507a2c1957061787c381b5b.pdf>
4. Системний аналіз формування державної політики в умовах макроекономічної дестабілізації / за ред. д-ра екон. наук. проф. І. Г. Лук'яненко. Київ : НаУКМА, 2017. 464 с.
5. Керівництво «Посилення ролі бізнесу в досягненні ЦСР в Україні» – публікація в рамках проекту ПРООН/ GIZ «Підтримка реалізації Цілей сталого розвитку в Україні». 2018. 72 с. URL: <http://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/library/entrepreneurship-support/sdg-business-role-enhancement.html>
6. Запатрина І. В. Публично-частное партнерство для целей устойчивого развития. Київ : Либідь, 2017. 305 с. URL: http://appp.com.ua/wp-content/uploads/2015/10/P_2.pdf
7. Ковалева Э. И. Канадская модель государственно-частного партнерства. Общая характеристика и опыт применения. *Новый юридический вестник*. 2019. № 3. С. 15–19.
8. Специальное издание: ход достижения целей в области устойчивого развития. Доклад Генерального секретаря. URL: <https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2019/secretary-general-sdg-report-2019--RU.pdf>
9. European PPP expertise centre "Market Update Review of the European PPP Market in 2018". URL: https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2018_en.pdf
10. The Canadian Council for Public-Private Partnerships "Projects". URL: <http://www.p3spectrum.ca/project/>
11. United States Department of Transportation "Interactive Map: New Build Facilities". 2020. URL: https://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/defined/new_build_facilities/projects_new_build.aspx
12. Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 р. № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>
13. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку заміни приватного партнера за договором, укладеним в рамках державно-приватного партнерства» від 26.04.2017 р. № 298. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/298-2017-p>

14. Постанова Кабінету Міністрів України «Деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства» від 11 квітня 2011 р. № 384 (у редакції від 14.11.2019 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/384-2011-п>
15. Офіційний сайт Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України. URL: <https://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA>
16. Закон України «Про концесію» від 03.10.2019 р. № 155-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20>

REFERENCES

- Chuhunov, I. Ya. et al. "Derzhavne finansove rehulivannia ekonomichnykh peretvoren" [State Financial Regulation of Economic Transformations]. <https://knote.edu.ua/file/MTc=f1be231fc507a2c1957061787c381b5b.pdf>
- "European PPP expertise centre "Market Update Review of the European PPP Market in 2018"". https://www.eib.org/attachments/epcc/epcc_market_update_2018_en.pdf
- "Kerivnytstvo «Posylennia roli biznesu v dosiahnenni TsSR v Ukraini» – publikatsiia v ramkakh proektu PROON/GIZ «Pidtrymka realizatsii Tsilei staloho rozvytku v Ukraini»" [Guideline "Strengthening the Role of Business in Achieving CSR in Ukraine" Is Published as Part of the UNDP / GIZ Project "Supporting the Sustainable Development Goals in Ukraine"]. 2018. <http://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/library/entrepreneurship-support/sdg-business-role-enhancement.html>
- Kovaleva, E. I. "Kanadskaya model gosudarstvenno-chastnogo partnerstva. Obshchaya kharakteristika i opyt primeneniya" [Canadian Model of Public-private Partnership. General Characteristics and Application Experience]. *Novyy yuridicheskyy vestnik*, no. 3 (2019): 15-19. [Legal Act of Ukraine] (2010). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>

- [Legal Act of Ukraine] (2011). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/384-2011-п>
- [Legal Act of Ukraine] (2017). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/298-2017-п>
- [Legal Act of Ukraine] (2019). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20>
- "Natsionalna dopovid 2017 «Tsili staloho rozvytku: Ukraina»" [Sustainable Development Goals: Ukraine 2017 National Report]. https://menr.gov.ua/files/docs/Natsionalna%20dopovid%20ЦСР%20України_липень%202017%20ukr.pdf
- Ofitsiyni sait Ministerstva rozvytku ekonomiky, torhivli ta silskoho hospodarstva Ukrainy. <https://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA>
- "Spetsialnoye izdaniye: khod dostizheniya tseley v oblasti ustoychivogo razvitiya. Doklad Generalnogo sekretarya" [Special Edition: Progress towards Sustainable Development Goals. Report of the Secretary-General]. <https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2019/secretary-general-sdg-report-2019--RU.pdf>
- Systemnyi analiz formuvannia derzhavnoi polityky v umovakh makroekonomichnoi destabilizatsiï* [System Analysis of State Policy Making in Conditions of Macroeconomic Destabilization]. Kyiv: NaUKMA, 2017.
- "The Canadian Council for Public-Private Partnerships "Projects"". <http://www.p3spectrum.ca/project/>
- "Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development". <https://www.unfpa.org/resources/transforming-our-world-2030-agenda-sustainable-development>
- "United States Department of Transportation "Interactive Map: New Build Facilities"". 2020. https://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/defined/new_build_facilities/projects_new_build.aspx
- Zapatrina, I. V. "Publichno-chastnoye partnerstvo dlya tseley ustoychivogo razvitiya" [Public-private Partnership for Sustainable Development]. http://app.com.ua/wp-content/uploads/2015/10/P_2.pdf