

контракти на обслуговування (аутсорсинг), контракти на управління цілісним майном підприємства, угоди про розподіл продукції, спеціальні економічні зони, інвестиційні фонди (у тому числі венчурні фонди), а також державно-приватні підприємства.

Список використаних джерел

1. Про державно-приватне партнерство: закон України від 1 червня 2010 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>
2. Про концесії: закон України від 16 липня 1999 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997-14>
3. Про фінансовий лізинг: закон України від 16.12.1997 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/723/97-%D0%B2%D1%80>
4. Про оренду державного та комунального майна : закон України від 10.04.1992 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2269-12>
5. Дослідження чинного законодавства та розроблення спеціальної навчальної програми для посадових осіб органів місцевого самоврядування з питань впровадження державно-приватного партнерства у комунальному господарстві: звіт про НДР [Електронний ресурс]. – Режим доступу:  
<http://www.minregion.gov.ua/attachments/files/bydivnitstvo/texnichneregulyuvannya/naukovo-tehnicnyu-rozvytok/Zvitu%202011%20rik/11.pdf>
6. Федотова Ю. В. Форми реалізації проектів державно-приватного партнерства та перспективи їх застосування в житлово-комунальному господарстві України // Проблеми та перспективи розвитку державно-приватного партнерства у галузі житлово-комунального господарства: матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конфер., Харків, 1-28 лютого 2015 р. – Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2015. – С. 94-96.
7. Про угоди про розподіл продукції: закон України від 14.09.1999 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1039-14>
8. Про загальні засади створення і функціонування спеціальних (вільних) економічних зон :закон України від 13.10.1992 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2673-12>
9. Бутник О. О. Аналіз розвитку державно-приватного партнерства в Україні// Державне управління: удосконалення та розвиток. Електронне наукове фахове видання. – 2014. – № 4 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=709>

## **ФОРМИ ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА (СВІТОВИЙ ДОСВІД)**

*А. В. ДОМБРОВСЬКА, доцент кафедри правового забезпечення господарської діяльності*

*Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова, м. Харків*

В країнах розвинутих ринкових відносин явище публічно-приватного партнерства є досить поширеним. В останні часи позитивність використання різноманітних форм публічно-приватного партнерства в різних галузях економіки України визнається як на законодавчому рівні, так і досить широким колом науковців.

У багатьох країнах світу державно-приватне партнерство як явище з'явилося ще в дев'ятнадцятому сторіччі. Найбільш яскраво взаємодія публічного і приватного сектору проявилася в розвитку інфраструктури міст. Так, освітлення вулиць, розподіл електроенергії, послуги телеграфу і телефону здійснювалося приватними компаніями на підставі ліцензії, отриманої від уряду, або на засадах концесії.

Однак, протягом двадцятого сторіччя більшість компаній, що обслуговували інфраструктуру міст було націоналізовано. Конкуренція в галузі зійшла нанівець. Залишилось тільки декілька країн, у яких збереглися приватні компанії, які забезпечували потребу суспільства щодо отримання послуг у сфері комунального господарства.

З початку вісімдесятих років двадцятого сторіччя в світі намітилася тенденція повернення приватного сектору в міську інфраструктуру. Серед чинників, що цьому сприяли, слід зазначити такі фактори: потужний розвиток інновацій; недостатність бюджетних коштів для задоволення суспільних потреб у комунальних послугах; розширення міжнародних і національних ринків капіталів, що зробило можливим покращення доступу до приватного фінансування; збільшення кількості успішних міжнародних проектів за участю приватного сектору; зростання рівня конкуренції в галузі.

У багатьох країнах були прийняті нові закони, які не тільки забезпечували регулювання цих відносин, а й вносили зміни до існуючої ринкової структури і правил конкурентної боротьби в галузі.

На сьогоднішній день серед основних моделей приватно-публічного партнерства виділяють Концесію, BOT (Build – Operate – Transfer) – «Будівництво – управління – передача» і DBO (Design – Build – Operate) – «Проектування – будівництво – експлуатація» або DBFO (Design – Build – Finance – Operate) – «Проектування – будівництво – фінансування – експлуатація» проекти.

Концесія – це найбільш поширена форма партнерських відносин між окремими суб'єктами господарювання та урядом. Таке партнерство засноване на контрактних відносинах між двома договірними сторонами передбачає очевидні переваги для суспільства, народу тієї країни, де впроваджується цей проект. Наприклад, при будівництві автобану інвестор отримує постійний прибуток з плати, встановленої за користування дорогою від користувачів, громадяни отримують комфортні та зручні дороги, держава – імідж, репутацію та відповідні внески за договором концесії від концесіонера. Концесія як форма господарювання притаманна насамперед ключовим галузям національних економік, які не можуть бути приватизовані, але потребують значних вкладень для реалізації промислового потенціалу. Флагманами у цій галузі є Франція та Великобританія. Як правило, концесії використовуються для діяльності у таких сферах господарювання як будівництво доріг, об'єктів житлового будівництва, експлуатація шляхів транспортного сполучення, аеропортів, надання послуг міським громадським транспортом, утилізація сміття, заклади громадського харчування, надання послуг у галузі житлово-

комунальних послуг. Теоретично під концесію може бути переданий будь-який об'єкт комунальної чи державної власності. Практично обмеження визначаються безпосередньо урядом самої країни з огляду на реальні передумови та стратегічні інтереси держави у таких проектах.

**ВОТ (Build – Operate – Transfer)** – "Будівництво – управління – передача" – вид партнерських відносин, який передбачає будівництво та експлуатацію приватним партнером певного об'єкту протягом встановленого строку, після чого об'єкт передається державі. Зазвичай концесійні схеми ВОТ 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, які вимагають значних капіталовкладень, проте повинні залишатись у власності держави.

**DBFO (Design – Build – Finance – Operate)** – «Проектування – будівництво – фінансування – експлуатація». При такому підході вся відповідальність за проектування, будівництво, фінансування та експлуатацію пов'язана воедино та передана приватному партнеру. В Європі, Латинській Америці та Азії така схема зазвичай використовується для розроблення нових проектів платних доріг.