

УДК 347.440:347.7

DOI <https://doi.org/10.32782/apdp.v94.2022.11>*Ю. В. Репета*

## ПОХОДЖЕННЯ ТА РОЗВИТОК ДОГОВІРНИХ ФОРМ ЗДІЙСНЕННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

**Постановка проблеми.** Державно-приватне партнерство (надалі – «ДПП») часто розглядається як альтернатива наданню суспільно-значимих послуг державою та неефективним державним підприємствам [1, с. 180]. Ідея залучення приватного партнера знаходила своє відображення в практиках багатьох країн, кожна з яких, з метою реалізації публічних інтересів, створювала для залучення додаткових інвестицій конкретні інституційні умови та договірні моделі, що відповідали тогочасним можливостям [2].

Тим не менш, застосування механізмів державно-приватного партнерства далеко не завжди приводить до позитивних результатів, причиною чого можуть бути недосконале правове регулювання, ризики для приватних партнерів та складність процедури. Підтвердженням цього є і стан здійснення ДПП в Україні, що лише нещодавно почав демонструвати позитивну динаміку та інвестиційну привабливість.

Відповідно, для успішної реалізації проектів ДПП, договірна форма здійснення ДПП потребує аналізу та класифікації, в тому числі і з історичної перспективи, з метою врахування світового досвіду.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій з теми.** Теоретичні та практичні аспекти формування ефективних відносин державного та приватного секторів в Україні розглядали С. Сімак та М. Авксентьев. Дослідженням проблематики впровадження і розвитку відносин ДПП присвячені праці як закордонних, так і українських вчених, серед яких слід відзначити Ф. Узунова, Б. Данилишина, Н. Бондар, І. Брайлівського, Н. Бутенко, В. Варнавського, С. Грищенка, М. Дерябіну, І. Запатріну, М. Забаштанського, Ю. Копен'яна, Е. Кляйна, К. Магаріньоса, Ф. Оладеінде, В. Павлюка, Е. Сава, Д. Тейсмана, В. Тищенко, П. Шилепницького, І. Косач, А. Дегтярьова, Г. Пузанову, П. Курмаєва та багатьох інших.

В. Варнавський, І. Дубок, І. Запатріна, в рамках наукових праць розглянули особливості розвитку співпраці на базі державно-приватного партнерства. Б. Данилишина, С. Ліндер, П. Шилепницький, Р. Хусайнов, Ф. Узунов у своїх дослідженнях розкривають тему історичного досвіду здійснення ДПП.

Проте, питання походження та розвитку власне договірних форм здійснення державно-приватного партнерства через призму ознак ДПП в сучасному розумінні цього поняття в науковій літературі розкрито не до кінця.

**Метою дослідження** є проведення аналізу походження та розвитку договірних форм здійснення державно-приватного партнерства у світі через призму ознак ДПП в сучасному розумінні цього поняття, а також аналіз розвитку договірних форм здійснення державно-приватного партнерства в Україні.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Перш за все, для аналізу походження та розвитку договірних форм здійснення державно-приватного партнерства слід визначитися з ознаками договірних форм здійснення ДПП. Адже поняття ДПП та договірних форм його здійснення мали різні інтерпретації в історичній перспективі.

Наприклад, термін «державно-приватне партнерство» в США на початку ХХ століття стосувався спільного державно-приватного фінансування освітніх програм. Пізніше в 50-х роках ХХ століття цей термін став застосовуватись до фінансування об'єктів громадського користування, а в 60-х роках став таким терміном, що стосувався спільних державно-приватних підприємств, що залучалися до модернізації і перебудови міст [3, с. 49].

Сьогодні ж поняття державно-приватного партнерства та договірних форм його здійснення має зовсім інше значення та характеристики.

Згідно з Законом України «Про державно-приватне партнерство», до ознак державно-приватного партнерства належать:

- **створення та/або будівництво** (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт та технічне переоснащення) об'єкта державно-приватного партнерства та/або **управління** (користування, експлуатація, технічне обслуговування) таким об'єктом;

- **довготривалість** відносин (від 5 до 50 років);

- **передача** приватному партнеру **частини ризиків** у процесі здійснення державно-приватного партнерства;

- внесення приватним партнером **інвестицій** в об'єкт державно-приватного партнерства [4].

Такі ознаки державно-приватного партнерства відповідають визначенню державно-приватного партнерства та договірним формам його здійснення, що визначені Європейським центром експертизи з питань ДПП (ЕРЕС) [5, с. 8], Світовим банком [6, с. 14], а також сертифікаційним посібником програми АРМГ щодо ДПП, що розроблена Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР), Азіатським банком розвитку (ADB), Міжамериканським банком розвитку (IDB) та Ісламським банком розвитку (ISDB) [7, с. 13–14].

В доповнення до вищезгаданих ознак договірних форм здійснення ДПП, такі джерела також визначають дві інші ознаки державно-приватного партнерства:

- **винагорода** приватного партнера згідно з договором державно-приватного партнерства **залежить від рівня та якості суспільно-значущих послуг**, що надаються приватним партнером [5, с. 8; 6, с. 14; 7, с. 19];

- **акцент на визначенні результатів суспільно-значущих послуг**, а не на вхідних даних [5, с. 8].

Відповідно, аналіз походження та розвитку договірних форм здійснення ДПП в рамках цієї статті проводиться щодо проєктів ДПП, які повністю або частково відповідають вищенаведеним ознакам.

В науковій літературі немає єдності щодо початкової точки відліку розвитку ДПП та договірних форм його здійснення. В. Сазонов у своїй періодизації становлення механізму державно-приватного партнерства точкою відліку виділяє 1256 рік – дату надання першої відомої концесії в Іспанії [8, с. 33–34].

Проте, можемо знайти ознаки договірних форм здійснення ДПП і значно раніше – у Римській імперії близько двох тисяч років тому, а саме – створення мережі поштових станцій приватним партнером під час значного розширення мережі доріг [9, с. 108]. Говорити про державно-приватне партнерство в цьому контексті дозволяє те, що такі проекти мали ознаки ДПП в сьгоднішньому розумінні цього поняття:

- такі станції будувалися та управлялися приватним партнером;
- строк управління становив 5 років;
- управління об'єктом також інколи передбачало обслуговування частини дороги, що прилягала до поштової станції;
- підставою для здійснення проекту був **договір**, що називався «манкепс»;
- право на укладення договору на будівництво та управління об'єктом надавалося на **конкурсній основі** [10, с. 34].

Після падіння Римської імперії наступні згадки про правовідносини, що мають окремі ознаки ДПП сягають своїм корінням у середньовіччя, а саме – XII-XIII століття в контексті будівництва нових укріплених міст та зайняття нових земель на південному заході Франції. Договори, що узаконювали зведення нових укріплених міст, мали емфітевтичні ознаки та зобов'язували покращувати інфраструктуру прилеглих містечок та сіл. Більше того, набувала поширення практика концесій на діяльність, що є монопольною в громаді (млин, преса, пекарня, міст тощо). В основі таких концесій лежала плата за користування, наприклад, плата за проїзд мостами та дорогами, частина з якої належала громаді [10, с. 34].

Відповідно, в таких проектах ми також бачимо ознаки договірних форм здійснення ДПП, а саме – створення об'єкта та/або управління таким об'єктом приватним партнером, обов'язок внесення приватним партнером інвестицій у відповідних об'єкт, а також, фактично, передача приватному партнерові частини ризиків щодо об'єкта.

Наступний період, який В. Є. Сазонов називає етапом казуального та неінституалізованого застосування державно-приватного партнерства, не забезпеченого спеціальними законодавчими актами [8, с. 33–34], триває до XVIII століття та характеризується тим, що в основному здійснюється у формі концесії.

Так, один з найбільш часто вживаних прикладів у науковій літературі, що стосується витоків концесії – це надання у 1438 році французькому дворянину Луї де Бернаму річки в концесію, на основі якої пан де Бернам мав право стягувати плату за транспортування товарів по Рейну [11]. Ще одним прикладом договору концесії є надання права на будівництво каналу в долині Кро у Франції за правління короля Генріха II на підставі концесійного договору між урядом та Адамом де Кралоном у 1554 році [12].

Іншим важливим прикладом договорів, що мають ознаки договірних форм здійснення державно-приватного партнерства є так звані «договори на виконання суспільно-значущих робіт». У 1669 році у Франції були прийняті форми таких договорів, згідно з якими після створення або будівництва відповідного об'єкта на приватного партнера покладался обов'язок щодо обслуговування такого об'єкта протягом періоду від восьми до десяти років. Прикладом таких робіт є вмоцнення бруківкою мережі основних магістралей [10, с. 34].

Наступний етап розвитку договірних форм здійснення ДПП характеризується виникненням регулювання правовідносин залучення державою приватного партнера [8, с. 33–34]. Такий етап розпочинається 1761 в Іспанії з прийняттям профільного Королівського Декрету. В профільному Декреті було визначено план будівництва мережі доріг у країні за допомогою приватного партнера, що сполучала Андалусію, Каталонію, Галісію та Валенсію [13].

В загальному, у XVII-XVIII століттях значно зростає кількість проєктів, що мають ознаки ДПП, зокрема, – концесій. У цей період у багато об'єктів інфраструктури (водні канали, дороги, залізниці) у Європі та пізніше в Америці, Китаї та Японії залучається приватне фінансування за концесійними договорами [15, с. 2].

Наприклад, ще одним відомим у літературі прикладом договірної форми здійснення ДПП, є укладення у 1792 році з братами Пер'є договору концесії щодо водорозподільної системи в Парижі [16].

В Англії в XVIII столітті і на початку XIX століття почали створюватися дорожні довірчі фонди, які брали кредити у приватних інвесторів для ремонту доріг, а погашали їх, стягуючи плату за проїзд. Більшість мостів у Лондоні фінансувалися подібними фондами аж до середини XIX століття. У другій половині XIX століття за допомогою приватного капіталу був побудований Бруклінський міст у Нью-Йорку. У багатьох країнах у XIX і на початку XX століття концесії використовувалися для створення залізничних мереж, підприємств по очищенню мереж водопостачання та водовідведення. Перші дороги, які зв'язали між собою міста в США, будувалися на кошти приватних компаній і були платними. У 1792 році штат Пенсільванія зареєструвало першу приватну компанію для будівництва дороги Філадельфія-Ланкастер. У період з 1792 по 1845 рік тільки в 13 східних штатах було зареєстровано понад півтори тисячі дорожніх компаній, хоча близько третини з них так і не побудувало жодної милі доріг [3, с. 50–51].

Приклади договірних форм здійснення державно-приватного партнерства були і в царській Росії XIX століття. За допомогою концесій були споруджені дві залізниці у Російській імперії. У 1836 році імператор Микола I надав концесію на будівництво залізничної гілки з Петербургу в Царське Село Францу Антону фон Герстнеру [18, с. 66].

Іншим прикладом регулювання договірних форм здійснення ДПП є закон про концесії у сфері суспільних послуг (житлово-комунальне господарство, дорожнє будівництво та експлуатація, енергетика тощо), що був прийнятим за часів Наполеона [14, с. 56].

Концепція концесії була поступово вдосконалена та включена у французьке адміністративне право в середині XIX століття, що забезпечило швидке поширення цього виду договорів, повністю або частково оплачуваних користувачами відповідних суспільно-значущих послуг, у сфері містобудування та розвитку, водопостачання, каналізації та залізниці. Контракти на будівництво громадської інфраструктури за загальним правилом укладалися на строк приблизно десять років. Однак, були і значно амбітніші проєкти – міжнародна концесія на Суецький канал, що було натхненна, профінансована і побудована французами, тривала майже століття, поки канал не був націоналізований в 1956 році [17, с. 4].

Важливо зазначити, що у Франції термін «концесія» має строго певну правову приналежність і був в межах адміністративного права, зокрема, інститутів *service public* і *délégation de service public* (DSP): концесія можлива лише у випадку, якщо вона включає зобов'язання комунального обслуговування, прийняте цілком, а не тільки умову про будівництво разом з частковим обслуговуванням або іншими послугами [3, с. 55].

Однак, як і впливає з вищенаведеного, такі договори концесії та інші договірні форми здійснення ДПП не мають всіх ознак ДПП в сьогоденному розумінні цього поняття. Тим не менш, наявність хоча б кількох ознак, таких як довготривалість відносин, внесення інвестицій приватним партнером, а також не лише зобов'язання щодо створення чи будівництва відповідного об'єкту, але й управління ним, дозволяють відносити такі проекти до ДПП в контексті його розвитку з історичної перспективи.

Підсумовуючи цей етап розвитку договірних форм здійснення ДПП, вважаємо за доцільне привести приклад одного з найвідоміших об'єктів ДПП – Ейфелевої вежі, зведення якої мало відзначити сторіччя Французької революції. Вартість проекту 6,5 мільйонів франків, а держава готова була виділити лише 1,5 мільйона франків. Відповідно, для фінансування проекту була розроблена модель, згідно з якою решту суми мали покрити приватні партнери, інвестиція яких поверталася за рахунок прибутків від пам'ятки протягом наступних 20 років, після чого Ейфелева вежа мала бути передана на управління місту. Фактично, цей проект був поєднанням і інституційної форми здійснення ДПП (Гюстав Ейфель створив відповідну компанію, учасником якої були і публічний партнер, і приватні партнери), і договірної (в основі проекту також був договір концесії, що діяв більше ста років) [19].

Форма здійснення державно-приватного партнерства, що використовувалася для будівництва та управління Ейфелевою вежею, відома сьогодні як проект типу «Будуй, Управляй та Передавай» (Build, Operate and Transfer). На етапі будівництва концесіонер створює об'єкт інфраструктури та надає фінансування за рахунок власного капіталу. На етапі управління об'єктом концесіонер управляє об'єктом інфраструктури, а операційні доходи використовуються для повернення інвестицій кредиторам та виплати частини прибутку інвесторам. На останньому етапі передачі концесіонер передає об'єкт органу влади, який виступав концесіодавцем, після закінчення строку дії, договору як правило, безкоштовно [20, с. 42].

У 20 столітті, після Першої світової війни, Великої депресії 1929 року та Другої світової війни, в усьому промислово розвиненому світі та світі, що розвивається, відбувся новий рух до лібералізації та приватизації інфраструктури з 1980-х років, що різко посилювався до 1990-х років [21, с. 1].

Досвід використання договірних форм здійснення державно-приватного партнерства, зокрема, договорів концесії, був і у Радянському Союзі за часів проведення Нової економічної політики (НЕП) у 1922–1927 роках. Концесійні договори оформлювалися у вигляді двостороннього договору, який надавав дозвіл на здійснення певної діяльності та визначав права й обов'язки концесіонера. Концесіонером могла бути юридична особа у вигляді або промислового, торговельного, або торгово-промислового підприємства, у тому числі у формі акціонерного товариства. До влади за період Нової економічної політики надійшло близько двох тисяч

концесійних пропозицій від німецьких, французьких, американських, англійських компаній, з яких було реалізовано близько 10% [22, с. 35].

Окремо слід звернути увагу на розвиток договірних форм здійснення державно-приватного партнерства в Сполучених Штатах Америки. С. В. Сімак звертає увагу на проекти, що мають ознаки державно-приватного партнерства, в рамках фінансування проектів видобутку корисних копалин у тридцятих роках ХХ століття в Техасі, під час розробки нафтових покладів у Північному морі та для фінансування незалежних проектів у секторі енергопостачання США в сімдесятих роках ХХ століття (хоча проекти в секторі енергопостачання мали ознаки інституційної форми здійснення ДПП – їх основою були спільні підприємства, учасниками яких були державний та приватний партнери) [23, с. 105].

Однак, найбільша кількість проектів, що мають ознаки договірних форм здійснення ДПП, в Сполучених Штатах Америки в ХХ столітті є у сфері будівництва доріг. І хоча участь приватних партнерів в таких проектах здебільшого не дає змогу класифікувати такі проекти як державно-приватне партнерство в сучасному розумінні цього терміну (оскільки часто участь приватного партнера обмежувалася виконанням певних робіт або залученням приватного капіталу, без передачі ризиків та функцій управління об'єктом), в кінці ХХ столітті на федеральному рівні було прийнято чимало законодавства для збільшення участі приватних партнерів в розвитку дорожньої інфраструктури. Внаслідок прийняття такого законодавства в проектах із залученням приватних партнерів ставало все більше ознак державно-приватного партнерства в сьогоденному розумінні цього поняття [24, с. 9].

Розвиток договірних форм здійснення ДПП став набагато інтенсивнішим наприкінці ХХ століття. Вважалося, що передача окремих функцій держави щодо будівництва та управління об'єктами інфраструктури приватним суб'єктам була основним засобом зменшення ролі держави з метою підвищення ефективності державного управління та надання суспільно-важливих послуг, а також змінити ситуацію щодо витіснення державними підприємствами приватних компаній, що надавали суспільно-важливі послуги [25].

Розвиток ДПП в цей період (1980–1990 роки) характеризувався такими факторами як посткризовий стан більшості економік країн світу, дефіцит фінансових ресурсів в державних та місцевих бюджетах та масова приватизація промислових підприємств. Такі тенденції призвели до того, що держави були не в змозі самостійно утримувати і розвивати інфраструктуру, зокрема соціальну, і на високому рівні надавати послуги населенню [26, с. 184–185].

Державно-приватне партнерство в сучасному розумінні цього поняття у варіанті, коли приватний партнер отримує оплату від державного партнера, а не від споживачів відповідних суспільно-важливих послуг, виникло у Великій Британії в 1980-х роках, щоб дозволити державі розвивати інфраструктуру, дотримуючись суворих обмежень запозичень та фіскальних правил для вирішення проблеми зростання державного боргу [15, с. 2].

В 1992 році Велика Британія офіційно утвердила програму Приватної фінансової ініціативи (Private Financial Initiative), згідно з якою приватні компанії в обмін на фінансування об'єктів соціальної інфраструктури отримали право на часткову

приватизацію таких об'єктів, їх експлуатацію та обслуговування. Наразі у Великобританії кожен рік укладається до 80 нових угод у сфері державно-приватного партнерства. За даними британського уряду такі проекти забезпечують 17% економії для бюджету країни [27, с. 155–157].

За загальним правилом, за договором приватної фінансової ініціативи (надалі – «ПФІ») приватний партнер відповідає за проектування, будівництво, фінансування та експлуатацію об'єктів на основі критеріїв, визначених державним партнером. По суті, державний партнер не управляє активами, але має зобов'язання здійснювати регулярні платежі виконавцям послуг – приватним партнерам, для компенсації вартості послуг протягом строку дії договору, що зазвичай складає від 25 до 30 років. Після закінчення строку дії договору, право власності на активи або залишається у власності виконавця послуг-приватного партнера, або повертається державному партнеру, на основі умов первісного договору [28, с. 381].

Згідно з дослідженням британського Казначейства, ключовими секторами для проектів ПФІ є охорона здоров'я (з більш ніж 34 лікарнями і 119 іншими закладами охорони здоров'я), освіта та професійна підготовка (з 239 новими, в тому числі, відреставрованими школами), інфраструктура для місцевих органів влади (з новими відділеннями пожежної охорони та відділеннями поліції), проекти в сфері комунального обслуговування, транспорту і оборони. Деяко відрізняється статистика з точки зору інвестиційних вкладень, якщо оцінювати проекти в залежності від вартості: наприкінці 2004 року близько 51% загальної вартості реалізованих проектів ДПП були пов'язані із залізничним сектором, тоді як тільки 11% – пов'язані з охороною здоров'я, 7% – з освітою і 3% – з реконструкцією та будівництвом в'язниць і відділень поліції. Спорудження доріг загального користування та мостів становить 9% від загальної вартості проектів ДПП у Великобританії, в той час як решта 13% покривали інші типи послуг, такі як водопостачання і авіадиспетчерські служби [29, с. 136–137].

Щодо сучасного стану регулювання ДПП у Франції, то єдиного закону, який би поєднав у собі всі форми ДПП, у Франції немає. Правовий режим щодо концесій базується головним чином на адміністративному праві й законі Сапена, що набув чинності в 1993 році й передбачає велику кількість заходів у боротьбі з корупцією, зокрема обов'язкову участь у розгляді та затвердженні договорів на виконання суспільно-корисних робіт представників опозиції й генеральної дирекції з питань конкуренції та споживання [30].

Однак, прийнято вважати, що власне поняття державно-приватного партнерства, а не поняття договорів, які мають ознаки форм здійснення ДПП, бере свій початок у Франції у 2004 році. Причиною цього є те, що саме у 2004 було затверджено типовий партнерський контракт (*contrat de partenariat*) і створено MAPPP (*Mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat*), центральну робочу групу з питань ДПП. Це було перше пряме посилення на ДПП у французькому законодавстві [31, с. 4].

В перші 10 років ХХІ століття використання інфраструктурних ДПП також поширилося в більшості регіонів світу. У 2011 році було реалізовано 178 інфраструктурних проектів ДПП у п'яти регіонах світу, включаючи регіони Південної

Азії, Латинської Америки та Карибського басейну, Європи та Центральної Азії, Східної Азії та Тихого океану та Африки [32].

У період з 1985 по 2011 рік у Сполучених Штатах реалізовано 377 інфраструктурних проектів ДПП, що становить лише дев'ять відсотків від загальної номінальної вартості інфраструктурних ДПП у всьому світі. Європа, з іншого боку, до 2011 року демонструє показники у розмірі більш ніж 45 відсотків від номінальної вартості проектів ДПП у всьому світі. У період з 1989 по 2011 рік в США було реалізовано 104 інфраструктурні проекти ДПП у транспорті, з яких 81% – дороги, мости та тунелі. Решта припадає на залізницю та один – на аеропорт Джона Кеннеді в Нью-Йорку [33].

В загальному, згідно з даними станом на 2018 рік, що описані в Звіті Світового Банку та Міжнародного банку реконструкції та розвитку про державно-приватне партнерство, проекти ДПП реалізуються у 135 країнах світу. Успішність реалізації цих проектів відрізняється залежно від регіону. Країни з високим рівнем доходу Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) та регіонів Латинської Америки та Карибського басейну мають показники на рівні або вище середнього щодо успішності досвіду здійснення ДПП, а країни Африки на південь від Сахари та країни Східної Азії та Тихого океану мають найнижчі показники. При цьому, окреме законодавство, що регулює ДПП прийнято у близько 70% країн. Тим не менш, питання регулювання договірних відносин у сфері ДПП все ще потребують покращення та приведення у відповідність до стандартів, що запропоновані Світовим банком [34, с. 13–14].

Щодо розвитку державно-приватного партнерства та його договірних форм в Україні, то такий розвиток можна умовно поділити на три етапи:

– етап 1 – період з 1991 до 2012 року, що характеризується фрагментарним застосуванням та здійсненням державно-приватного партнерства на основі загального правового регулювання щодо окремих договірних форм здійснення ДПП (Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України тощо) та спеціальних нормативно-правових актів щодо окремих договірних форм здійснення ДПП (Закон України «Про концесії», Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» тощо);

– етап 2 – період з 2012 до 2017 року, що характеризується прийняття спеціального законодавства з питань державно-приватного партнерства та інтенсифікацією реалізації проектів ДПП, що, однак, не призвело до позитивних результатів у зв'язку з складністю процедури та низькою інвестиційною привабливістю проектів ДПП в Україні;

– етап 3 – період з 2017 року по сьогодні, що характеризується реформуванням концесійного законодавства з метою приведення його у відповідність до кращих міжнародних практик, спрощення процедур та покращення інвестиційної привабливості проектів ДПП в Україні, внаслідок чого було успішно реалізовано перші пілотні концесійні проекти портів Ольвія та Херсон.

За період з 1990 по 2012 було загалом розпочато 58 проектів ДПП. За період з 2012 по 2017 роки було реалізовано 22 проекти ДПП [35, с. 9]. Станом на 01.01.2022 на умовах ДПП укладено 193 договори, з яких реалізується 31 дого-



вір (22 – концесійних договорів, 5 – договорів про спільну діяльність, 4 – інші договори), 162 договорів не реалізується (119 – не виконується, 43 – розірвані / закінчився термін дії) [36].

У зв'язку зі початком Російською Федерацією агресивної війни проти України у лютому 2022 року, станом на 22 серпня 2022 року інфраструктура України зазнала прямих збитків в розмірі 113.5 мільярдів доларів США [37]. Тому Національна інвестиційна рада, Міністерство економіки України та Міністерство інфраструктури України розглядають можливість внесення змін в законодавство про державно-приватне партнерство з метою створення та застосування спрощеного механізму ДПП для відновлення зруйнованої інфраструктури. Відповідно, державно-приватне партнерство може в найближчому майбутньому відіграти ключову роль у відновленні інфраструктури України, що лише збільшує актуальність предмету дослідження.

**Висновки.** Беручи за основу ознаки ДПП та договірних форм його здійснення, можна констатувати, що договірні форми здійснення ДПП походять ще з часів Римської імперії, враховуючи тривалість відносин, зобов'язання приватного партнера не лише щодо створення, але і щодо управління об'єктом, а також враховуючи конкурсну основу для надання право на укладення відповідного договору.

У період з XIII по XVIII століття проекти, що мали ознаки ДПП, здійснювалися в Європі (Франція, Англія, Іспанія) переважно у формі концесії. Незважаючи на відсутність правового регулювання таких відносин, в таких проектах ми також бачимо ознаки договірних форм здійснення ДПП, а саме – створення об'єкта та/або управління таким об'єктом приватним партнером, обов'язок внесення приватним партнером інвестицій у відповідних об'єкт, а також, фактично, передача приватному партнерові частини ризиків щодо об'єкта.

У період з XVIII по кінець XX століття значно зростає кількість проектів, що мають ознаки ДПП, зокрема, – концесій. Також з'являється перше правове регулювання концесійних правовідносин – в Іспанії та Франції, а також механізм ДПП знаходить своє застосування і в інших частинах світу – США, Росії, Японії тощо. Проекти та договори ДПП з часом стають все більш комплексними, залучаючи фінансування як від приватного партнера, так і від інших осіб, а також більш диверсифікованими в контексті сфер застосування (дороги, мости, тунелі, канали, видобуток корисних копалин, водорозподільна система, соціальна інфраструктура).

Сучасне поняття ДПП та договірних форм його здійснення почало формуватися наприкінці XX століття. Найбільш активно цей механізм почав застосовуватися у Великобританії з прийняттям програми Приватної фінансової ініціативи (Private Financial Initiative), що фактично відповідає всім ознакам ДПП в сьогоdnішньому розумінні цього поняття.

Сьогодні ДПП активно розвивається та здійснюється більш, ніж в 130 країнах світу. Важливу ролі відіграють такі міжнародні організації як Світовий банк, Міжнародний банк реконструкції і розвитку, які створюють стандарти та рекомендації здійснення ДПП. При цьому, враховуючи різний досвід реалізації проектів ДПП, цей інститут та договірні форми його здійснення активно розвиваються.

Досвід України щодо розвитку договірних форм здійснення ДПП не можна назвати повністю позитивним, так як перші два етапи становлення ДПП в Україні

(1991–2012 та 2012–2017) не відзначилися значними успіхами. Тим не менш, після реформи концесійного законодавства у 2019 році є позитивна динаміка втілення проєктів ДПП, зокрема концесія портів Ольвія та Херсон, а також 11 інших проєктів, що перебувають на різних етапах своєї реалізації. Більше того, ДПП розглядається як важливий механізм відновлення української інфраструктури, знищеної внаслідок агресії Російської Федерації проти України, що робить цей інститут дуже важливим для подальшого наукового аналізу.

### Література

1. Dunn-Cavelty M., Suter M. Public-Private Partnerships are no silver bullet: An expanded governance model for Critical Infrastructure Protection. *International Journal of Critical Infrastructure Protection*. 2009. № 2(4). Pp. 179–187.
2. Косач І. А., Дегтярьов А. В. Розвиток державно-приватного партнерства в умовах децентралізації влади в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2020. № 3. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=1589>
3. Узунов Ф. В. Удосконалення інструментарію реалізації державно-приватного партнерства в Україні : дис. канд. наук держ. Управління : 25.00.02. Київ, 2015. 381 с.
4. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>
5. EPEC Guide to Public-Private Partnerships, 2021. URL: [https://www.eib.org/attachments/publications/epec\\_guide\\_to\\_ppp\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/publications/epec_guide_to_ppp_en.pdf)
6. Public-Private Partnerships Reference Guide. International Bank for Reconstruction and Development. The World Bank, Asian Development Bank, and Inter-American Development Bank, 2014. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/600511468336720455/pdf/903840PPP0Ref0Box385311B-000PUBLIC0.pdf>
7. The APMG Public-Private Partnership (PPP) Certification Guide. ADB, EBRD, IDB, IsDB, and WBG, 2016. URL: <https://ppp-certification.com/sites/www.ppp-certification.com/files/documents/chapter-7-strat-deliv-commissioning.pdf>
8. Сазонов В. Е. Государственно-частное партнерство в России и за рубежом: административно-правовое исследование : автореф. дис. ... доктора юрид. наук. ФГБОУ ВПО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации». М., 2013. 57 с.
9. Палаженко К. С., Цимбаленко Я. Ю. Узагальнення історичного досвіду становлення та розвитку державно-приватного партнерства. *Інвестиції: практика та досвід*. 2022. № 4. С. 107–111.
10. PPIAF (Public-Private Infrastructure Advisory Facility), Overview of PPP Experience, Module 1: Overview and Diagnosis, Toolkit for Public Private Partnerships in Roads & Highways, March, 2009. URL: <https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/highwaystoolkit/6/pdf-version/1-21.pdf>
11. Bezaçon X. 2000 ans d'histoire du partenariat public-privé, Pour la réalisation des équipements et services collectifs, Paris, Presses de l'ENPC, 2004.
12. Курмаев П. Ю. Дослідження зарубіжного досвіду управління соціально-економічним розвитком на регіональному рівні. URL: [https://www.nbu.gov.ua/kpr/2009\\_25/kurmaev.htm](https://www.nbu.gov.ua/kpr/2009_25/kurmaev.htm)
13. Ward B. Proyecto economico en que se proponen varias providencias dirigidas a promover los intereses de Espana, con los medios y fondos necesarios para su planificacion. Madrid : Instituto de Estudios Fiscales, 1782. 400 p.
14. Пузанова Г. Й. Деякі питання правового регулювання концесійної діяльності будівництва та експлуатації автомобільних доріг в Україні й зарубіжних країнах. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Право*. 2018. Вип. 50(2). С. 54–57. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvuzhpr\\_2018\\_50\(2\)\\_14](http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvuzhpr_2018_50(2)_14)
15. Jomo K. S., Chowdhury A., Sharma K., Platz D. Public-private partnerships and the 2030 Agenda for Sustainable Development: fit for purpose? 2016. URL: <https://ideas.repec.org/p/une/wpaper/148.html>
16. Chakrabarti M. Role of public private partnership in urban infrastructure: a case study on west Bengal state in India. *International journal of research in commerce, economics & management*. 2014. Vol. 4.
17. Francois B. Ten years of PPP: An initial assessment. *OECD Journal on Budgeting Volume 2015/1*. URL: <https://library.pppknowledge.org/documents/2851/download>

18. Резниченко И. В. Модели государственно-частного партнерства. *Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия «Менеджмент»*. 2010. Вып. 4. С. 58–83.
19. Lyonnet du Moutier, M. J. L'aventure de la tour Eiffel: Réalisation et financement (Vol. 1). Publications de la Sorbonne. 2009. 221 p.
20. Guide to infrastructure investing. Af2i working group in partnership with J. P. Morgan Asset Management. 2012. URL: <https://www.laforum.co.uk/download-manager/download-white-paper/40/>
21. Gurgun A. P., Polat G., Bayhan H. G. Use of PPP in different countries and regions. *Resilient Structures and Sustainable Construction*. 2017. Pp. 1–6.
22. Иностранные инвестиции в СССР (1920–1930 гг.). Загорулько М. М., Булатов В. В., Вихор А. П. и др. М.: Современная экономика и право, 2005. 856 с.
23. Сімак С. В. Інституційний розвиток публічно-приватного партнерства: досвід країн світу. *Вісник Академії митної служби України. Серія: Державне управління*. Дніпропетровськ: Вид-во Академії митної служби України, 2015. № 2. С. 103–112.
24. Vuxbaum J. N., & Ortiz I. N. Public sector decision making for public-private partnerships (Vol. 391). Transportation Research Board. 2009.
25. Savas E. S. Privatizing the public sector: How to shrink government. Chatham House Publishers. 1982.
26. Хусайнов Р. Моделі державно-приватного партнерства: закордонний досвід та перспективи для України. *Науковий вісник Одеського національного економічного університету*. 2015. № 4(224). С. 177–192. URL: <http://n-visnik.oneu.edu.ua/collections/2015/224/>
27. Шаповалова О. В. Іноваційні програми як об'єкт державно-приватного партнерства. *Актуальні питання інтелектуальної власності та іноваційного розвитку*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 15–16 листопада 2012 року) / редкол.: С. М. Прилишко, Ю. А. Атаманова, К. В. Ефремова. Х.: НДІ ПЗІР, 2012. 372 с.
28. Ismail S., Pendlebury M. The private finance initiative (PFI) in schools: the experiences of users. *Financial accountability & management*. 2006. № 22(4). Pp. 381–404.
29. Варнавский В. Г. Государственно-частное партнерство: теория и практика / В. Г. Варнавский, А. В. Клименко, В. А. Королев и др. М., 2010. 287 с.
30. Захаров А. Н., Овакимян М. С. Применение опыта государственно-частного партнерства Франции в области ТЭК в решении экономических задач России. *Мировое и национальное хозяйство*. 2012. № 3. URL: <http://www.mirecTu/2012-03/primenenie-opyta-gosudarstvenno-castnogo-partnerstva-francii-v-oblasti-tek-v-resenii-ekonomiceskih-zadac-rossii>
31. Bergere F. Ten years of PPP: An initial assessment. *OECD Journal on Budgeting*. 2016. № 15(1). Pp. 31–123.
32. Jett A. N., Andreea M., Van Eerd R. Government support to public private partnerships: 2011 highlights. 2012. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/17085>
33. Istrate E., Puentes R. Moving forward on public private partnerships: US and international experience with PPP units. 2011. URL: <https://trid.trb.org/view/1131891>
34. Procuring Infrastructure Public-Private Partnerships Report 2018 (Vol. 2) (English). URL: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/891171523343989736/procuring-infrastructure-public-private-partnerships-report-2018>
35. 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.
36. Стан здійснення ДПП в Україні. *Офіційний веб-портал Міністерства економіки України*. 2022. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini>
37. Проєкт зі збору, оцінки й аналізу інформації про матеріальні втрати України від війни з Росією. Київська школа економіки, 2022. URL: <https://kse.ua/ua/russia-will-pay/>

## Анотація

**Репета Ю. В.** Походження та розвиток договірних форм здійснення державно-приватного партнерства. – Стаття.

Автор проводить аналіз походження та розвитку договірних форм здійснення державно-приватного партнерства у світі через призму ознак ДПП в сучасному розумінні цього поняття, а також аналіз розвитку договірних форм здійснення державно-приватного партнерства в Україні. Розгля-

нута історіографію договірних форм здійснення державно-приватного партнерства, що існували в Римській імперії, середньовічній Франції, Англії та Іспанії, а також США, Франції, Іспанії та Японії XVII–XIX століть. Виявлено, що сучасне поняття ДПП та договірних форм його здійснення почало формуватися наприкінці XX століття. Найбільш активно цей механізм почав застосовуватися у Великобританії з прийняттям програми Приватної фінансової ініціативи (Private Financial Initiative), що фактично відповідає всім ознакам ДПП в сьогоденному розумінні цього поняття. Встановлено, що сьогодні ДПП активно розвивається та здійснюється більш, ніж в 130 країнах світу, при чому важливу роль відіграють такі міжнародні організації як Світовий банк, Міжнародний банк реконструкції і розвитку, які створюють стандарти та рекомендації здійснення ДПП. Проведено порівняльний аналіз договірних форм здійснення державно-приватного партнерства в сучасному розумінні цього поняття з такими формами, що існували в різні періоди історії. Проаналізовано етапи розвитку договірних форм здійснення державно-приватного партнерства в Україні, надано оцінку такому розвитку та визначено, що досвід України щодо розвитку договірних форм здійснення ДПП не можна назвати повністю позитивним, так як перші два етапи становлення ДПП в Україні (1991–2012 та 2012–2017) не відзначилися значними успіхами, тим не менш, після реформи концесійного законодавства у 2019 році є позитивна динаміка втілення проєктів ДПП, зокрема концесія портів Ольвія та Херсон, а також 11 інших проєктів, що перебувають на різних етапах своєї реалізації. З'ясовано, що ДПП розглядається як важливий механізм відновлення української інфраструктури, знищеної внаслідок агресії Російської Федерації проти України.

**Ключові слова:** державно-приватне партнерство, ДПП, договірні форми здійснення державно-приватного партнерства, концесія, інфраструктура, інвестиції.

## Summary

**Repeta Yu. V. Origin and development of contractual forms of public-private partnership.** – Article.

The author conducts an analysis of the origin and development of contractual forms of public-private partnership in the world through the prism of the features of PPP in the modern understanding of this concept, as well as an analysis of the development of contractual forms of public-private partnership in Ukraine. The historiography of the contractual forms of implementation of public-private partnership that existed in the Roman Empire, medieval France, England and Spain, as well as the USA, France, Spain and Japan of the XVII–XIX centuries is considered. It was revealed that the modern concept of PPP and contractual forms of its implementation began to take shape at the end of the 20th century. This mechanism was most actively used in Great Britain with the adoption of the Private Financial Initiative program, which actually corresponds to all the features of PPP in today's understanding of this concept. It has been established that today PPP is actively developed and implemented in more than 130 countries of the world, and such international organizations as the World Bank, the International Bank for Reconstruction and Development, which create standards and recommendations for PPP implementation, play an important role. A comparative analysis of contractual forms of implementation of public-private partnership in the modern understanding of this concept with such forms that existed in different periods of history was conducted. The stages of the development of contractual forms of implementation of public-private partnership in Ukraine were analyzed, an assessment of such development was given and it was determined that the experience of Ukraine in the development of contractual forms of implementation of PPPs cannot be called completely positive, since the first two stages of the formation of PPPs in Ukraine (1991–2012 and 2012–2017) were not marked with significant success, nevertheless, after the reform of the concession legislation in 2019, there is a positive trend in the implementation of PPP projects, in particular the concession of the ports of Olbia and Kherson, as well as 11 other projects that are at various stages of their implementation. It was found that the PPP is considered as an important mechanism for the restoration of the Ukrainian infrastructure destroyed as a result of the aggression of the Russian Federation against Ukraine.

**Key words:** public-private partnership, PPP, contractual forms of public-private partnership, concession, infrastructure, investments.