Tsanko, O. O. "Analiz stanu investytsiinoho seredovyshcha Lvivskoi oblasti" [Analysis of the Investment Environment of Lviv Region]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho universytetu. Seriia «Ekonomika»*, no. 1 (2018): 170-175. DOI: https://doi.org/10.24144/2409-6857.2018.1(51).170-175

Vasylchak, S. V., Zhydiak, O. R., and Dubyna, M. P. "Rol kapitalnykh investytsii u rozvytku ekonomiky Lvivskoi oblasti" [The Role of Capital Investments in the Development of the Economy of Lviv Region]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho universytetu. Seriia «Ekonomika»*, vol. 2, no. 1 (2017): 116-121.

Yarmoliuk, O. F., and Dmytrenko, O. M. "Osoblyvosti identyfikatsii kapitalnykh investytsii v bukhhalterskomu obliku" [Features of Identification of Capital Investments in Accounting]. *Efektyvna ekonomika*, no. 9 (2020). DOI: https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.9.58

УДК 336.13:336.64
JEL: E22; L32

КОНЦЕСІЯ ЯК ФОРМА РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЄКТІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В УКРАЇНІ ТА СВІТІ

©2021 **ШУЛЮК Б. С.**

УДК 336.13:336.64
JEL: E22; L32

Шулюк Б. С. Концесія як форма реалізації проєктів державно-приватного партнерства в Україні та світі

Мета статті полягає в дослідженні особливостей реалізації концесійних проєктів державно-приватного партнерства в різних секторах економіки України та світу. Розглянуто основні підходи до розуміння сутності поняття «концесія» та визначено її характерні риси. Розкрито порядок функціонування концесійного механізму. Визначено ризики учасників державно-приватного партнерства в процесі реалізації концесійних проєктів в Україні. Обґрунтовано необхідність надання державної підтримки задля стимулювання участі приватного партнера в довгострокових проєктах. Зазначено, що така підтримка повинна надаватися з метою реалізації найнеобхідніших проєктів державно-приватного партнерства для значного покращення умов життя населення в певному регіоні. Встановлено, що, на відміну від України, концесійний механізм активно використовується в різних секторах економіки світу, зокрема успішно реалізуються проєкти в транспортній галузі (автодороги, залізниці, порти, аеропорти, трубопровідний транспорт), сфері житлово-комунального господарства (водопостачання, очищення води, електропостачання). При цьому домінує транспортна галузь, а найменш популярними є теплопостачання та обробка відходів. Перспективами подальших досліджень у даному напрямі є пошук шляхів удосконалення вітчизняного концесійного механізму в процесі реалізації проєктів державно-приватного партнерства з урахуванням кращих здобутків світового досвіду. Це дасть змогу залучити фінансові ресурси бізнесу в різноманітні форми співпраці державно-приватного партнерства, а отже, покращити якість надаваних послуг населенню.

Ключові слова: *фінансування довгострокових проєктів, державно-приватне партнерство, концесія, сектори економіки, державна підтримка.*
DOI: *https://doi.org/10.32983/2222-4459-2021-2-56-61*
Рис.: *1.* ***Табл.:*** *2.* ***Бібл.:*** *8.*

Шулюк Богдана Степанівна *– кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів імені С. І. Юрія, Західноукраїнський національний університет (вул. Львівська, 11, Тернопіль, 46009, Україна)*
E-mail: *BohdanaShulyuk@i.ua*

UDC 336.13:336.64
JEL: E22; L32

Shuliuk B. S. Concession as a Form of Implementation of Public-Private Partnership Projects in Ukraine and World-Wide

The article is aimed at examining the peculiarities of implementation of public-private partnership concession projects in various sectors of the economy in both Ukraine and the world. The main approaches to understanding the essence of the concept of «concession» are considered and its characteristic features are defined. The procedure of operation of the concession mechanism is disclosed. Risks of public-private partnership participants in the process of implementation of concession projects in Ukraine are determined. The need to provide the State support to stimulate the participation of a private partner in long-term projects is substantiated. It is specified that such support should be provided in order to implement the most necessary public-private partnership projects to significantly improve the living conditions of the population in a particular region. It is determined that, unlike Ukraine, the concession mechanism is actively used in various sectors of the world economy, in particular, successfully implemented projects in the transport sector (roads, railways, ports, airports, pipeline transport), housing and communal services (water supply, water purification, electricity supply). At that, the transport industry dominates, while heat supply and waste treatment are the least popular. Prospects for further research in this direction are the search for ways to improve the domestic concession mechanism in the process of implementing public-private partnership projects, taking into account the best achievements of world experience. This will allow to attract financial resources of business in various forms of cooperation in terms of public-private partnerships, and, consequently, to improve the quality of services provided to the population.

Keywords: *financing of long-term projects, public-private partnership, concession, sectors of the economy, the State support.*
Fig.: *1.* ***Tabl.:*** *2.* ***Bibl.:*** *8.*

Shuliuk Bohdana S. *– PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Finance named after S. I. Yuri, West Ukrainian National University (11 Lvivska Str., 46009, Ukraine)*
E-mail: *BohdanaShulyuk@i.ua*

Успішний розвиток ринкових відносин в Україні потребує створення сприятливого інвестиційного клімату, інноваційних технологій, концентрації матеріальних, фінансових, науково-технічних ресурсів для проведення багатосторонньої модернізації та реконструкції виробничої бази, соціально-економічної інфраструктури, здатної лідирувати у світовій економіці. Ефективним інструментом концентрації фінансових ресурсів країни для реалізації науково-технічних, інноваційних, соціально-економічних проєктів є концесія, яка здійснюється на засадах державно-приватного партнерства (ДПП). Тому актуальним є дослідження практики функціонування концесійного механізму у вітчизняній практиці задля з'ясування основних прогалин у цій сфері.

Концесія є предметом досліджень як зарубіжних, так і вітчизняних фахівців. Науковцями, у працях яких розглядаються теоретичні засади концесійного фінансування, є: О. Кареліна, М. Мельник, О. Пирог, І. Процик, М. Томич, О. Цогла та інші. Проте в науковій літературі недостатньо висвітлено практику та проблематику реалізації проєктів державно-приватного партнерства на концесійних умовах у вітчизняній практиці.

Метою статті є розкриття особливостей реалізації концесійних проєктів державно-приватного партнерства в різних секторах економіки України та світу.

Перелік форм здійснення державно-приватного партнерства в Україні наведений у Законі України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 р. № 2404-VI [1], до яких належать договори про концесію, спільну діяльність, розподіл продукції та інші. При цьому вітчизняне законодавство передбачає можливість укладення змішаних договорів між державним і приватним партнерами.

В Україні найпоширенішою формою реалізації інвестиційних проєктів на засадах ДПП є концесія.

У вітчизняній літературі немає однозначного тлумачення даного поняття. Загалом його трактують у трьох аспектах [2; 3, с. 30; 4, с. 642; 5, с. 35]:

1) як систему економічних відносин, що виникають між державою та приватним партнером у процесі надання концесіонерові прав на здійснення певних видів діяльності, користування та розпорядження державною власністю на договірній, платній і строковій основі;
2) як надання концесіонерові на визначених у договорі умовах і згідно з концесійним законодавством об'єкта інфраструктури для управління, експлуатації, будівництва, модернізації, обслуговування;
3) як тимчасове право, яке надається державою приватному партнеру на володіння державною чи муніципальною власністю.

Таким чином, економічна сутність концесії полягає в тому, що держава (концедент) надає об'єкт інфраструктури бізнесу (концесіонеру). Останній, своєю чергою, реконструює (будує, модернізує) цей об'єкт і використовує (експлуатує, управляє, обслуговує) його для здійснення діяльності, обумовленої в концесійному договорі. Держава отримує періодичні платежі за право користування цим об'єктом, а приватний партнер розпоряджається отриманим прибутком від здійсненої діяльності. Після завершення терміну дії концесійної угоди модернізований об'єкт повертається до держави.

Характерними рисами концесійної форми співпраці держави та бізнесу є:

- наявність довгострокового характеру, що обумовлює необхідність здійснення стратегічного планування діяльності концесіонера і концедента;
- свобода в прийнятті управлінських і адміністративних рішень приватним партнером;
- можливість застосування концедентом так званих «важелів впливу» на концесіонера в разі порушення останнім умов договору, а також при виникненні потреби захисту громадського інтересу;
- надання концедентом права володіння та користування об'єктом своєї власності на платній основі, залишаючи за собою право розпорядження нею.

Концесійні відносини, на відміну від інших форм ДПП, детально регламентовані законодавством, яке встановлює чіткий порядок та умови відбору концесіонера. Це сприяє залученню фінансових ресурсів приватного партнера на концесійних умовах, що підтверджують статистичні дані Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України. Упродовж 2012–2019 рр. серед укладених договорів партнерських відносин держави та бізнесу переважала концесія. Так, з 2012 р. по 2017 р. кількість таких угод ДПП зросла із 79 до 157, проте у 2018 і 2019 рр. вона зменшилася до 43 і 34 відповідно. Окрім того, реалізовувалися такі угоди, як спільна діяльність, що передбачає можливість залучення приватного партнера у випадку, якщо проєкт не потребує значних інвестицій і масштабного будівництва. Згадані угоди ДПП у досліджуваному періоді мали тенденцію до спадання: від 32 угод у 2012 р. до 16 угод у 2019 р. (*рис. 1*).

Варто зазначити, що інформація, яка міститься на офіційному сайті Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, стосується виключно кількості укладених угод. Це не дає змоги здійснити ґрунтовний аналіз щодо поточного стану реалізації проєктів ДПП та оцінити ступінь їх ефективності.

Концесійна форма співпраці органів державної влади та бізнесу є вигідною для держави, адже об'єкти інфраструктури залишаються в її власності,

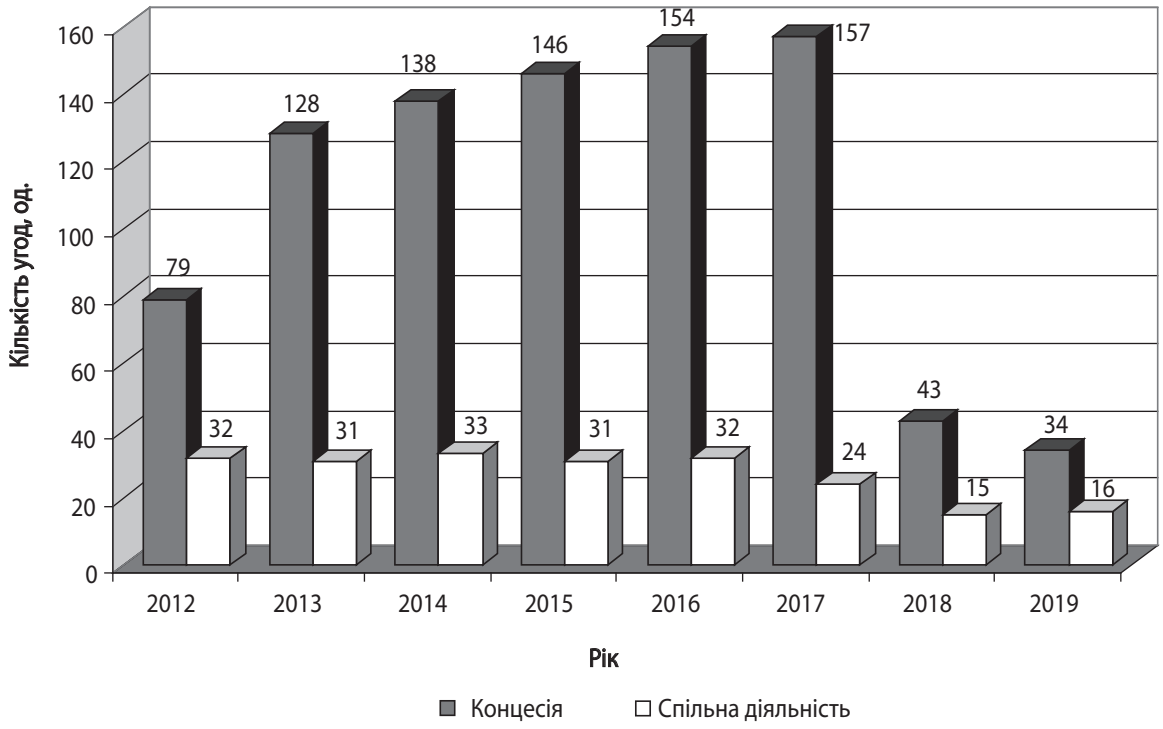

Рис. 1. Динаміка кількості укладених угод державно-приватного партнерства в Україні за формами

Джерело: побудовано на основі [6].

а приватні інвестори можуть тільки управляти ними в процесі реалізації проєкту ДПП. Отже, не всі великомасштабні проєкти є привабливими для приватних інвесторів, які віддають перевагу короткотерміновим проєктам, що пов'язано з дороговизною та високою ризиковістю концесійних проєктів. Адже основоположним принципом їх реалізації є створення (модернізація) об'єкта інфраструктури за рахунок власних чи залучених коштів приватного партнера. До завершення будівництва та здачі його в експлуатацію концесіонер не отримує фінансової підтримки від держави. І тільки тоді, коли концесіонер експлуатує об'єкт з метою надання суспільних послуг, він отримує повернення здійснених інвестиційних вкладень, а також прибуток у вигляді плати споживачів.

Між тим, саме приватний партнер здебільшого бере на себе переважну частину ризиків. Спершу він забезпечує власне фінансування у сфері планування та проєктування, що дає змогу оцінити вартість реалізації проєкту та його результативність. Також на нього припадають ризики придбання необхідних дозволів і погоджень від державних чи місцевих органів влади, що є трудомістким процесом. Потім концесіонер піддається ризику будівництва, що передбачає цінові коливання на матеріали, трудові ресурси, затримки завершення будівництва об'єкта у призначений термін тощо. І навіть після завершення будівництва приватний партнер несе відповідальність і витрати, зумовлені експлуатацією та обслуговуванням об'єкта задля його утримання у функціональному стані. На концесіонера безпосередньо впливає фінансовий ризик, який пов'язаний з коливанням відсоткових ставок по кредитах. Цей ризик враховується на балансі приватного партнера, адже, незважаючи на зовнішні фактори, об'єкт має бути в експлуатаційній готовності.

Ймовірна ситуація, за якої проєкт ДПП є збитковим унаслідок неможливості встановлення приватним партнером тарифів платних послуг на рівні окупності, оскільки вони встановлюються ринковими регуляторами, а також надання деяких послуг платними (наприклад, запровадження плати за проїзд дорогою чи мостом у депресивних регіонах, у більшості випадків – при створенні соціальної інфраструктури). Тобто, в процесі реалізації концесійних проєктів ризик попиту на надані послуги здебільшого несе концесіонер. Зазначений ризик є надто високий у країнах з низьким платоспроможним попитом населення, зокрема і в Україні.

Враховуючи існуючі проблеми, необхідним є надання державної підтримки задля стимулювання участі приватного партнера в довгострокових проєктах ДПП. Однак така підтримка повинна надаватися з метою реалізації найнеобхідніших проєктів ДПП для значного покращення умов життя населення в певному регіоні, при цьому такі проєкти є неокупними у випадку виключно комерційного фінансування.

За свою універсальність стосовно ефективного вирішення економічних чи соціальних завдань концесійний механізм активно використовують у всьому світі. Він посідає друге місце серед усіх форм фінан-

сування проєктів ДПП. При цьому у світі важливим напрямом реалізації ДПП є забезпечення екологічної безпеки у виробництві та споживанні. Саме тому екологічні проєкти переважали в загальній кількості. Так, саме вони домінували у Східній Азії та Тихоокеанському регіоні, а також у Латинській Америці та на Карибах: їх кількість коливалися від 78 до 147 та від 51 до 105 одиниць відповідно. У першому регіоні найбільший обсяг інвестицій було здійснено у 2017 і 2018 рр. (43817,1 і 43802,0 млрд дол.), а у другому він мав тенденцію до спадання: з 33245,1 млрд дол. у 2012 р. до 13857,7 млрд дол. у 2019 р. (*табл. 1*). Фахівцями Світового банку для країн у зазначених регіонах було розроблено рекомендації стосовно усунення обмежень у фінансуванні екологічної безпеки та стимулювання інвестицій ДПП у розвиток промисловості з низьким рівнем забруднюючих викидів. Водночас було зазначено, що такі проєкти є ризиковими, дорогими та потребують значного обсягу авансованого капіталу, що зумовлює труднощі для приватного бізнесу. Тому держава повинна підтримувати бізнес, сприяючи залученню коштів у міжнародних екологічних фондах.

У зарубіжній практиці державно-приватного партнерства існують різні форми концесії, однак найпоширенішими є BOT (*Build – Operate – Transfer* – будівництво – експлуатація/управління – передача), ROT (*Rehabilitate – Own – Transfer* – відновлення – володіння – передача) і контракт на управління. Проте в багатьох країнах існують змішані форми концесійних угод, що закріплено на законодавчому рівні.

Таблиця 1

Кількість та обсяг фінансування проєктів ДПП за формами, виділеними Світовим банком

Рік	Форми ДПП	Регіон									
		Східна Азія та Тихоокеанський регіон		Європа та Центральна Азія		Латинська Америка та Кариби		Регіон Південної Азії		Близький Схід і Північна Африка	
		Од.	Млрд дол.	Од.	Млрд дол.	Од.	Млрд дол.	Од.	Млрд дол.	Од.	Млрд дол.
2012	Екологічні проєкти	147	22433,0	71	9881,2	84	33245,1	95	15032,3	5	2536,3
	Концесія	12	269,7	4	4760,3	67	32551,0	69	21025,2	1	223,0
	Менеджмент і лізинг	2	0	2	2,5	6	5308,6	3	66,6	0	0
2013	Екологічні проєкти	99	15693,6	15	5713,2	105	22880,2	44	4124,4	5	2890,0
	Концесія	6	834,7	13	7106,8	57	15602,9	22	4538,1	0	0
	Менеджмент і лізинг	7	0,8	0	0	3	268,9	1	18,0	0	0
2014	Екологічні проєкти	78	18254,5	14	5170,0	99	22680,6	47	4179,8	6	2936,6
	Концесія	3	329,5	2	1314,0	61	38645,2	15	2481,5	1	94,0
	Менеджмент і лізинг	9	13,0	7	293,6	8	716,4	0	0	0	0
2015	Екологічні проєкти	104	16745,9	18	47194,8	82	17889,5	41	3711,6	12	2472,0
	Концесія	10	1341,3	2	1680,3	63	12221,2	6	2013,2	0	0
	Менеджмент і лізинг	2	0	2	13,0	4	409,1	0	0	3	276,0
2016	Екологічні проєкти	118	22217,4	13	1448,2	76	16211,2	22	3847,2	10	1278,8
	Концесія	10	3615,7	4	181,9	28	11123,1	16	2399,7	3	867,0
	Менеджмент і лізинг	3	0	17	415,7	7	1259,0	0	0	0	0
2017	Екологічні проєкти	142	43817,1	19	3546,7	51	15177,7	42	8934,4	37	5984,6
	Концесія	7	6971,4	6	2010,2	12	2700,9	21	3076,1	1	3,4
	Менеджмент і лізинг	1	7,1	6	292,5	0	0	0	0	0	0
2018	Екологічні проєкти	142	43802,0	24	10806,7	84	11617,7	48	9362,1	4	654,4
	Концесія	15	2217,3	5	1515,7	14	3520,3	19	3165,3	1	12,0
	Менеджмент і лізинг	3	536,0	19	2939,5	3	225,9	2	583,3	0	0
2019	Екологічні проєкти	133	34667,7	43	6161,6	57	13857,7	37	6435,4	7	720,5
	Концесія	30	3110,4	6	1585,9	13	4775,4	22	4225,4	0	0
	Менеджмент і лізинг	7	197,7	13	208,2	7	2480,3	0	0	2	105,4

Джерело: складено на основі [7; 8].

Концесії диференціюються по країнах і по галузях економіки. У деяких країнах переважає така форма концесій, за якої право власності завжди зберігається за державою (Франція). В інших – право власності може переходити до приватного інвестора (США). Існують і змішані форми концесій, унаслідок яких право власності належить приватному партнеру до завершення терміну реалізації проєкту ДПП. Після цього об'єкт інфраструктури відчужується на користь держави (Філіппіни).

Міжнародний досвід свідчить, що за допомогою концесійної форми ДПП успішно реалізуються проєкти в транспортній галузі (автодороги, залізниці, порти, аеропорти, трубопровідний транспорт), у сфері житлово-комунального господарства (водопостачання, очищення води, електропостачання). При цьому домінує транспортна галузь, а найменш популярними є теплопостачання та обробка відходів. Так, упродовж 2012–2019 рр. значний обсяг приватних інвестицій у транспорт здійснено в Європі та Центральній Азії – 10675,4 млрд дол., Латинській Америці та на Карибах – 91265,4 млрд дол., у Південній Азії – 43909,8 млрд дол. Водночас непривабливими для інвесторів були такі сектори, як теплопостачання та обробка відходів. Зокрема, в першому секторі реалізовано 2 проєкти на суму 165,1 млрд дол. в Європі та Центральній Азії та 14 проєктів обсягом 1084,4 млрд дол. у Латинській Америці та на Карибах. У другому – 17 проєктів (2556,3 млрд дол.) у Східній Азії та Тихоокеанському регіоні та 1 проєкт (132,0 млрд дол.) у регіоні Близького Сходу та Північної Африки (*табл. 2*).

Світова практика свідчить про використання концесії для реалізації проєктів ДПП у різних секторах економіки. На відміну від зарубіжних країн, в Україні така форма фінансування проєктів розвивається повільно, що зумовлено приділенням недостатньої уваги державою до розвитку концесійного механізму.

ВИСНОВКИ

Найпоширенішою формою реалізації інвестиційних проєктів на засадах державно-приватного партнерства є концесія. Зазначена форма співпраці органів державної влади та бізнесу є вигідною для держави, адже об'єкти інфраструктури залишаються в її власності. Однак не всі великомасштабні проєкти є привабливими для приватних інвесторів, що пов'язано з дороговизною та високою ризиковістю концесійних проєктів. Ураховуючи існуючі проблеми, необхідним є надання державної підтримки задля стимулювання участі приватного партнера в довгострокових проєктах ДПП. Зокрема, надання гарантій приватному партнеру за ризиками, які пов'язані зі зміною курсу валют, кредитуванням, а також паритетної відповідальності учасників партнерства за порушення зобов'язань за контрактами. Це дасть змогу залучити фінансові ресурси бізнесу в різноманітні форми співпраці державно-приватного партнерства. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 р. № 2404-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text
2. Кареліна О. Ю. Концесія як один зі шляхів інвестування житлово-комунального господарства. *Наукові праці КНТУ. Серія «Економічні науки».* 2010. Вип. 17. URL: http://www.kntu.kr.ua/doc/zb_17_ekon/stat_17/22.pdf

Таблиця 2

Кількість та обсяг фінансування концесійних проєктів ДПП у різних секторах економіки світу за 2012–2019 рр.

Сектор	Регіон									
	Східна Азія та Тихоокеанський регіон		Європа та Центральна Азія		Латинська Америка та Кариби		Регіон Південної Азії		Близький Схід і Північна Африка	
	Од.	Млрд дол.	Од.	Млрд дол.	Од.	Млрд дол.	Од.	Млрд дол.	Од.	Млрд дол.
Аеропорти	–	–	7	3690,9	13	28680,9	4	2950,2	1	94,0
Порти	–	–	5	1347,5	26	4087,0	7	2039,1	1	235,0
Залізниці	–	–	–	–	30	11190,7	2	94,1	–	–
Дороги	26	4154,5	4	5637,0	69	47306,8	173	38826,4	–	–
Водопостачання та водовідведення	40	1581,2	2	125,0	–	11851,1	2	250,7	1	223,0
Електроенергетика	8	10398,2	22	9189,6	108	16939,0	2	768,0	2	512,0
Теплопостачання	–	–	2	165,1	14	1084,4	–	–	–	–
Обробка відходів	17	2556,3	–	–	–	–	–	–	1	132,0

Джерело: складено на основі [7; 8].

3. Мельник М. Партнерство держави і бізнесу як фактор ділової активності в Україні. *Вісник КНТЕУ*. 2010. № 3. С. 23–40. URL: http://visnik.knute.edu.ua/files/2010/03/4.pdf
4. Пирог О. В., Процик І. С., Томич М. І. Концесія як перспективна форма державно-приватного партнерства: переваги та недоліки. *Молодий вчений*. 2019. № 2. С. 641–646. DOI: https://doi.org/10.32839/2304-5809/2019-2-66-135
5. Цогла О. О. Теоретичні засади трактування поняття «концесія». *Актуальні проблеми економіки*. 2013. № 7. С. 34–38.
6. Інформація Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України стосовно реалізації проєктів ДПП. URL: https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini
7. Відомості Світового банку стосовно кількості та фінансування проєктів ДПП за формами. URL: https://ppi.worldbank.org/en/visualization#sector=&status=&ppi=&investment=&region=&ida=&income=&ppp=&mdb=&year=&excel=false&map=&header=true
8. Private Participation in Infrastructure (PPI): Annual Report, 2019. URL: https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/private-participation-infrastructure-annual-2019-report.pdf

REFERENCES

"Informatsiia Ministerstva rozvytku ekonomiky, torhivli ta silskoho hospodarstva Ukrainy stosovno realizatsii proiektiv DPP" [Information of the Ministry of Economic Development, Trade and Agriculture of Ukraine Regarding the Implementation of PPP Projects]. https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini

Karelina, O. Yu. "Kontsesiia yak odyn zi shliakhiv investuvannia zhytlovo-komunalnoho hospodarstva" [Concession as a one Investment' Way of the Dwelling-Communal Sphere]. *Naukovi pratsi KNTU. Seriia «Ekonomichni nauky»*, is. 17 (2010). http://www.kntu.kr.ua/doc/zb_17_ekon/stat_17/22.pdf

[Legal Act of Ukraine] (2010). https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text

Melnyk, M. "Partnerstvo derzhavy i biznesu yak faktor dilovoi aktyvnosti v Ukraini" [Partnership between the State and Business as a Factor of Business Activity in Ukraine]. *Visnyk KNTEU*, no. 3 (2010): 23-40. http://visnik.knute.edu.ua/files/2010/03/4.pdf

"Private Participation in Infrastructure (PPI): Annual Report, 2019". https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/private-participation-infrastructure-annual-2019-report.pdf

Pyroh, O. V., Protsyk, I. S., and Tomych, M. I. "Kontsesiia yak perspektyvna forma derzhavno-pryvatnoho partnerstva: perevahy ta nedoliky" [Concession as a Powerful Form of Public-Private Partnership: Pros and Cons]. *Molodyi vchenyi*, no. 2 (2019): 641-646. DOI: https://doi.org/10.32839/2304-5809/2019-2-66-135

Tsohla, O. O. "Teoretychni zasady traktuvannia poniattia «kontsesiia»" [Theoretical Grounds for Interpretations of the Term "Concession"]. *Aktualni problemy ekonomiky*, no. 7 (2013): 34-38.

"Vidomosti Svitovoho banku stosovno kilkosti ta finansuvannia proiektiv DPP za formamy" [World Bank Information on the Number and Financing of PPP Projects by Form]. https://ppi.worldbank.org/en/visualization#sector=&status=&ppi=&investment=&region=&ida=&income=&ppp=&mdb=&year=&excel=false&map=&header=true