

УДК 336:656

DOI: 10.31891/2307-5740-2019-268-2-136-142

ВИГОВСЬКИЙ В. Г., ВИГОВСЬКА О. А.  
Житомирський державний технологічний університет

## ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ІНСТРУМЕНТ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

*В статті розглянуто механізм державно-приватного партнерства як інструмент фінансового забезпечення транспортної галузі. У роботі досліджено переваги та недоліки державно-приватного партнерства для держави, для регіону та для бізнесу. В дослідженні зазначені ключові аспекти сталого розвитку транспортної галузі за принципами державно-приватного партнерства в Україні. Для покращення стану транспортної галузі, швидкого виходу із кризового стану та надання поштовху для майбутнього розвитку важливим є створення та реалізація правових, державних, організаційних, економіко-фінансових, інвестиційних та кадрових перетворень. Доведено необхідність впровадження державно-приватного партнерства через фінансово-економічний механізм управління транспортної галузі з використанням джерел, форм, методів та фінансових інструментів.*

*Ключові слова: державно-приватне партнерство, фінансове забезпечення, транспортна галузь.*

VYHOVSKYI V., VYHOVSKA O.  
Zhytomyr State Technological University

## PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A TOOL FOR FINANCIAL REGULATION OF PUBLIC TRANSPORTATION

*The article considers the mechanism of public-private partnership as an instrument of financial provision of the transport industry. The paper highlights the advantages and disadvantages of public-private partnership for the state, for the region and for business. The research identifies key aspects of sustainable transport sector development based on the principles of public-private partnership in Ukraine. It is defined that the main tasks in introduction of "Transport strategy 2030" for transportations of passengers by public transport at the regional level is improvement of a legal mechanism of public-private partnership; strengthening of interaction between the public and private sector, public authorities and local governments, carrying out necessary reforms, including decentralization introductions, especially by the coordinated initiatives of state policy. The reforms in the transport sector of different countries have been analysed, which made it possible to conclude that financial support in Ukraine at the state and regional levels is unstable, which necessitates the introduction of fundamental changes. Creation and implementation of legal, state, organizational, economic, financial, investment and personnel reforms are important for improving the state of the transport industry, quick exit from the crisis and giving impetus to future development. Synergy of the state and the private sector has to carry out a number of tasks of the European integration of the transport industry of Ukraine. It is proved that introduction of PPP in the transport industry at the regional level demands changes of the legislation of Ukraine, in particular, introduction of changes on regional features of PPP. After all, PPP is the main instrument of state policy for attracting targeted investments for introducing fundamental changes in the transport sector of the region and the transportation of passengers by public transport. An important reason for the slow development of the implementation of PPP projects in the transport sector is the lack of a single financial mechanism and the identification of the main directions, the implementation of which will ensure the sustainable development of the infrastructure as a whole. The necessity of implementing public-private partnership through the financial and economic mechanism of transport industry management using sources, forms, methods and financial instruments has been proved.*

*Keywords: financial provision, transport industry, public-private partnership, financial regulation.*

**Постановка проблеми.** Вирішення проблеми становлення та розвитку державно-приватного партнерства (далі – ДПП) в транспортній сфері України та на регіональному рівні має суттєве значення для соціально-економічного розвитку країни. Аналіз зарубіжного досвіду впровадження ДПП надає підстави стверджувати, що реалізація проектів у межах системи «держава – бізнес» має суттєвий потенціал у розвитку транспортної галузі країни.

Реалізація інноваційних проектів транспортної галузі не повинна ставати тягарем для держави, тому інноваційно-привабливим механізмом залучення бізнес-інвестицій є державно-приватне партнерство. Досвід взаємодії держави та приватних транспортних підприємств для підвищення рівня фінансового забезпечення окремих галузей використовують у всьому світі.

**Аналіз останніх джерел.** Вивчення питань державно-приватного партнерства займалися зарубіжні та вітчизняні науковці, зокрема, Делмон Д. Дж., Пашенко Ю., Богомазов В., Бойко О., Вінник О., Максимов В., Развадовський В.

Аналогічно питанню ефективного розвитку транспортної галузі присвячена значна кількість досліджень вітчизняних та закордонних вчених: Зайончика Л., Кулаєва Ю., Левковця В., Седого В., Дикого С., Дяченко Т., Кравченка В., Ложачевської О., Бідняка М., Бобровника В., Макаренка М., Левченко О., Єфименко Т., Олійника Г., Чекаловця В., які досліджували та визначали перспективи розвитку транспортної галузі України. Однак вивчення можливостей запровадження моделі державно-приватного партнерства транспортної галузі не отримало достатнього висвітлення в наукових джерелах і потребує проведення подальших досліджень.

Зокрема, невирішеними залишаються питання щодо прийняття фінансових управлінських рішень, спрямованих на реалізацію проектів транспортної галузі; внесення змін до нормативно-правової бази

(зокрема, до закону України «Про державно-приватне партнерство»); визначення місця державно-приватного партнерства в реалізації проектів транспортної галузі. Наслідком цього є різне бачення деяких форм взаємодії державою та бізнесом. Відкритим залишається питання щодо визначення механізму ДПП на регіональному рівні та схвалення рішень з реалізації проектів транспортної галузі, що ґрунтуються на засадах державно-приватного партнерства.

**Метою роботи** є дослідження питань державно-приватного партнерства для обґрунтування можливостей його ефективного впровадження для транспортної галузі на регіональному рівні.

**Виклад основного матеріалу.** Джерелом правового регулювання державно-приватного партнерства є Закон України «Про державно-приватне партнерство» № 2404-VI, який набрав чинності 31.10.2010 р. і визначив організаційно-правові засади взаємодії державних партнерів із приватними партнерами та основні принципи державно-приватного партнерства, що здійснюються на договірній основі. Іншим документом щодо регулювання державно-приватного партнерства є «Концепція розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013–2018 роки». В свою чергу, державне регулювання транспортної галузі здійснюється через прийняття законів та нормативно-правових актів, загальних для всієї транспортної системи, незалежно від виду транспорту, територіального розташування тих чи інших об'єктів, економічної кон'юнктури, прибутковості або збитковості окремих підприємств і галузей [9, 10].

Згідно з нормативними актами, державно-приватне партнерство – співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами-підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору в порядку, встановленому цим Законом та іншими законодавчими актами, й відповідає ознакам ДПП, визначеним Законом України «Про державно-приватне партнерство» [9].

Реалізація державної політики щодо забезпечення сталого та ефективного функціонування транспорту здійснюється на основі Транспортної стратегії України до 2030 року, ухвалені розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р. «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». Метою реалізації Стратегії є створення інтегрованого до світової мережі ефективного транспортного комплексу України, що зумовить задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для сталого розвитку економіки країни.

Головними завданнями у впровадженні Транспортної стратегії для перевезень пасажирів громадським транспортом на регіональному рівні є:

- вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства;
- посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики;
- забезпечення прозорості процесу визначення автомобільного перевізника на конкурентних засадах для здійснення пасажирських перевезень;
- удосконалення на законодавчому рівні механізму використання державно-приватного партнерства під час реалізації проектів з розбудови транспортної інфраструктури.

Транспортна стратегія 2030 – інноваційно-прогресивний документ, що орієнтований на світові тенденції розвитку транспортної галузі. В документі акцентуються увага на загальних проблемах, що потребують розв'язання, в тому числі на фінансових. В першу чергу, це недостатній рівень фінансування транспортної галузі, що впливає на відплив коштів суб'єктів господарювання; низький рівень фінансового забезпечення розвитку об'єктів транспортної інфраструктури для забезпечення зростання обсягу перевезень громадським транспортом; високий рівень зношеності основних засобів підприємств транспорту та складського господарства (у 2014 році – 97,9 %); неефективний механізм стимулювання оновлення рухомого складу.

Важливою причиною повільного розвитку впровадження проектів ДПП транспортної галузі є відсутність єдиного фінансового механізму та виокремлення головних напрямів, реалізація яких забезпечить сталий розвиток інфраструктури в цілому. Є доречним зазначені напрями пов'язати з передумовами реалізації напрямів державно-приватного партнерства (рис. 1).

Для покращення стану транспортної галузі, швидкого виходу із кризового стану та надання поштовху для майбутнього розвитку важливим є створення та реалізація правових, державних, організаційних, економіко-фінансових, інвестиційних та кадрових перетворень. Синергія держави та приватного сектору має виконувати ряд завдань щодо європейської інтеграції транспортної галузі України. Головним пріоритетом галузі має стати розбудова конкурентоспроможного середовища функціонування всіх видів перевезень пасажирів громадським транспортом. Реалізація завдань «Транспортної стратегії 2030» дозволить в повному обсязі реалізувати транспортний потенціал України. Такі перетворення можливі завдяки реалізації ДПП в транспортній галузі та перевезенні громадським транспортом.

Держава впливає на підприємства транспортної галузі через податкову політику, цінову політику та надання пільг на проїзд, здійснює замовлення на обслуговування серед приватних перевізників, розподіляє бюджетні дотації для державного та регіонального замовлення, здійснює фінансування розвитку пасажирського транспорту, враховуючи компенсацію пільгових поїздок через дотації, субвенції, субсидії.



Рис. 1. Аспекти сталого розвитку транспортної галузі за принципами державно-приватного партнерства в Україні  
\*складено автором

Використовуючи закордонний досвід, слід зазначити, що прогресивні країни світу реалізували транспортний потенціал завдяки планомірному підходу до впровадження ДПП. Саме на трансформації транспортної галузі за допомогою ДПП зосередили свою увагу такі країни, як Велика Британія, Канада, Греція, Австралія, Іспанія.

Зазначимо, що всі країни мають пріоритетні сектори національної економіки з найбільш вдалим і ефективними проектами державно-приватного партнерства. Наприклад, для таких країн, як Хорватія, Польща, Чехія, Угорщина, Румунія, по лінії реалізації проектів ДПП пріоритетними є будівництво мостів і тунелів, аеропортів, автошляхів. Тобто, в першу чергу, в таких країнах інвестуються саме галузі транспортної інфраструктури, але відсутні реалізовані проекти щодо впровадження ДПП в громадському транспорті.

Таблиця 1

#### Впровадження проектів ДПП прогресивних країн світу

Країна	Впровадження проектів ДПП
Велика Британія	Зосередила проекти державно-приватного партнерства на таких об'єктах інфраструктури, як школи, госпітальї, тюрми, оборонні об'єкти й автомобільні дороги.
Канада	Значну кількість проектів державно-приватного партнерства виконує в таких галузях, як енергетика, транспорт, захист навколишнього середовища, водні ресурси, водопостачання та водовідведення, рекреаційні об'єкти, інформаційні технології, охорона здоров'я, освіта.
Греція	Виконує переважно проекти державно-приватного партнерства в транспортній галузі, зокрема, що стосується автомобільних доріг та аеропортів.
Ірландія	Визначила для себе такі напрями розвитку проектів державно-приватного партнерства, як автомобільні дороги та міські транспортні системи.
Австралія	Пріоритетними напрямками для розвитку державно-приватного партнерства визначила транспорт і системи життєзабезпечення міст.
Нідерланди	Застосовують механізм державно-приватного партнерства в громадському житловому секторі і системах життєзабезпечення міст.
Іспанія	Реалізовує проекти державно-приватного партнерства в галузі платних автомобільних доріг та системах життєзабезпечення міст.
США	Переважно виконує проекти державно-приватного партнерства, які об'єднують природоохоронну діяльність і життєзабезпечення сільських населених пунктів

\*Складено автором на основі узагальнення [Грищенко С. М., Делмон Д. Дж.]

Досвід вирішення проблем обмеженого фінансового забезпечення транспортної галузі в багатьох країнах пов'язують з впровадженням механізму ДПП. Сучасний стан галузі в Україні не відповідає вимогам реалізації нового європейського курсу в повному обсязі.

Порівняння реформ у транспортній галузі різних країн дозволило зробити висновки, що фінансове забезпечення в Україні на державному та регіональному рівнях має нестійкий характер, що обумовлює необхідність впровадження фундаментальних змін. Окрім недофінансування, причиною критичного рівня розвитку галузі є технічна відсталість.

В цьому контексті підтримуємо позицію Хусаїнова Р.В.: «Розуміння привабливості механізму ДПП і можливість донесення інформації про такі переваги до приватного бізнесу є надзвичайно важливим

завданням держави для максимального залучення великої кількості нових ефективних партнерів і додаткових інвестицій» [13].

На наш погляд, реалізація ДПП в транспортній галузі на регіональному рівні має здійснюватися через фінансове забезпечення з місцевих бюджетів. Органи місцевого самоврядування повинні отримати можливість самостійно приймати рішення щодо реалізації проектів державно-приватного партнерства.

Впровадження проектів ДПП в транспортній галузі супроводжується певними ризиками, проте механізм партнерства держави та приватного сектору має більше переваг і успіх в реалізації інвестиційних проектів (табл. 2).

Таблиця 2

### Переваги державно-приватного партнерства для транспортної галузі України

Об'єкт	Переваги
Для держави	Скорочення витрат на надання послуг. Зростання інтересу міжнародних компаній щодо інвестиційної діяльності. Економія фінансових ресурсів держави. Ефективність управління майном та рухомим складом транспортної галузі. Пропорціональність в розподілі фінансових ризиків. Зниження фінансового навантаження на платників податків. Сприяння розвитку новаторських форм проектного фінансування з довгостроковим характером угод, що дозволяє державі здійснювати планування економічного розвитку на тривалий період.
Для регіону	Зростання фінансового забезпечення для комунальних та автотранспортних підприємств. Пропорціональне розподілення фінансових ризиків. Впровадження регіональних проектів, малоцікавих для традиційних форм приватного фінансування.
Для бізнесу	Довгостроковий характер угод, що дозволяє бізнесу здійснювати довгострокові інвестиції з високим ступенем надійності. Покращення роботи з державними керівними органами. Отримання пільгових кредитів під державні гарантії міжнародних та державних фінансових установ. Залучення компетенцій та експертних знань приватного сектору. Залучення бюджетних коштів.

\*складено автором

Особливе значення ДПП має для економіки регіонів, де на його основі розвиваються місцеві ринки капіталу, товарів і послуг. Суттєвою перешкодою для сталого розвитку ДПП на регіональному рівні є відсутність методології та механізму реалізації нових проектів. Вважаємо, що ініціатором впровадження проектів ДПП на регіональному рівні має бути відповідальний орган місцевого самоврядування. Обґрунтування необхідності запровадження ДПП повинно відповідати загальній соціально-економічній стратегії розвитку регіону. Для повноти підготовки документів у реалізації проекту ДПП варто використовувати експертну консультацію від юридичних, технічних та фінансових консультантів.

Таблиця 3

### Недоліки державно-приватного партнерства для транспортної галузі України

Об'єкт	Недоліки
Для держави	Нерозуміння ризиків комунальних підприємств комерційними банками Наслідки фінансової кризи та обмеженість доступного іноземного капіталу Проблеми гарантування постійних доходів для обслуговування позик Знижує витрати через ефективність використання послуг приватного сектору Значна частина коштів для поліпшення транспортної галузі очікується від міжнародних фінансових інститутів, що уповільнює процес впровадження ДПП Невідповідність форм і принципів ДПП міжнародним стандартам
Для регіону	Складність запозичення коштів органами місцевого самоврядування Обережність приватних та портфельних інвесторів Недостатність державного фінансування для покращення комунальної інфраструктури Відсутність гарантій виконання фінансових зобов'язань щодо проектів ДПП на весь термін їх реалізації з боку держави, що пов'язано з щорічним затвердженням бюджету та корегуванням бюджетних програм Мобілізує приватні фонди та зосереджує державні ресурси безпосередньо в транспортну галузь Відсутність методології надання державної підтримки в рамках реалізації проектів, через низьку кількість впроваджених українських проектів ДПП в цілому Обмеженість в отриманні державних гарантій в реалізації проектів ДПП на регіональному рівні.
Для бізнесу	Складність отримання гарантій та повернення інвестицій Високі відсотки за кредит Наявність високого рівня корупції в органах влади, що призводить до подорожчання проектів ДПП для приватного партнера Відсутність впевненості приватного партнера у можливості рівноправного з державою захисту інтересів у системі правосуддя, зокрема, можливості вимагати від держави виконання зобов'язань та компенсації понесених втрат через невиконання зобов'язань Можливість зміни нормативної бази, зокрема, внесення змін до податкового та регуляторного законодавства, зміни стандартів якості (підвищення вимог) до товарів і послуг, які надаються приватним партнером за умовами договору, що може спричинити істотну зміну умов участі приватних партнерів у проектах Дефіцит бюджетних коштів та складність механізму надання державної підтримки Оформлення та отримання дозвільної документації на реалізацію проекту ДПП через надмірну бюрократію.

\*складено автором

Державно-приватне партнерство – це новий погляд на альтернативні шляхи залучення джерел фінансового забезпечення від приватного сектору та державне управління з правом власності та контролю у визначенні цілей і пріоритетів проекту ДПП. Завдяки чому створюються умови для підвищення ефективності використання бюджетних коштів.

### МЕХАНІЗМ ДПП НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ

<p><b>Мета ДПП</b> – залучення приватного капіталу в розвиток інфраструктури, підвищення якості послуг, включаючи послуги державного управління, формування інноваційної економіки.</p>	<p><b>Завдання ДПП</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Удосконалення нормативно-правової та методологічної бази</li> <li>2. Стимулювання регіонального розвитку приватних операторів</li> <li>3. Розвиток механізмів фінансування проектів ДПП</li> <li>4. Формування системи управління ДПП</li> <li>5. Прогнозування і планування розвитку суспільної інфраструктури на регіональному рівні</li> </ol>
<p><b>Об'єкти ДПП</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Приватні підприємства</li> <li>2. Індивідуальні підприємці</li> <li>3. Вітчизняні юридичні особи</li> <li>4. Закордонні юридичні особи</li> <li>5. Органи виконавчої влади та місцевого самоврядування</li> <li>6. Процес відносин в реалізації проектів ДПП</li> </ol>	<p><b>Джерела ДПП</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Кошти приватного партнера</li> <li>2. Кошти місцевих бюджетів</li> <li>3. Кредитні кошти, надані на поворотній основі, під гарантії держави, бізнесу</li> <li>4. Інші джерела не заборонені законодавством</li> </ol>
<p><b>Суб'єкти ДПП</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Органи державної влади та місцевого самоврядування</li> <li>2. Державні установи</li> <li>3. Державні корпорації</li> <li>4. Некомерційні організації</li> <li>5. Громадянське суспільство</li> </ol>	<p><b>Механізми реалізації ДПП</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Організаційний</li> <li>2. Економічний</li> <li>3. Нормативно-правовий</li> <li>4. Просторово-інформаційний</li> </ol>

Рис. 2. Механізм ДПП на регіональному рівні

\*складено автором

Відсутність практики реалізації проектів ДПП на регіональному рівні вимагає впровадження фундаментальних змін в нормативно-правовому полі. Цей фактор також впливає на низьку обізнаність з механізмом ДПП як держави, так і приватного суб'єкту господарювання в транспортній галузі.

В Україні відсутній механізм державно-приватного партнерства на регіональному рівні. Вважаємо за доцільне впровадити ДПП через фінансово-економічний механізм управління транспортної галузі з використанням джерел, форм, методів та фінансових інструментів.

Перший механізм фінансового забезпечення ДПП передбачає, що головним джерелом фінансових ресурсів є кошти державного бюджету. Процедура залучення позикових коштів відбувається з подальшим їх інвестуванням у транспортну галузь за допомогою бюджетного фінансування, субсидій, кредитування. Через жорстке регламентування законом про державний бюджет та обмеження річного бюджету, органи державної влади володіють доступом до дешевших кредитних ресурсів, ніж приватний бізнес.

Формування другого механізму ґрунтується на основі корпоративного фінансового забезпечення. Власник бізнесу залучає фінансові ресурси самостійно, використовуючи власні кошти для подальшого інвестування у проекти ДПП. При реалізації цього механізму компанія відчуває вплив нестабільного фінансового ринку та обмежується наявним потенціалом транспортних комунальних підприємств. Ці обмеження поряд з інвестиційними та прибутковими очікуваннями приватних інвесторів можуть відобразитись на зростанні вартості надання транспортних послуг у перевезенні пасажирів. Такий механізм фінансового забезпечення ДПП є досить неефективним для реалізації в Україні, враховуючи вплив соціально-політичних факторів на діяльність корпорацій.

Проектне фінансування – це третій механізм, що передбачає пряме кредитування без права регресу або з його обмеженням правом, що спрямовані на створену компанію в межах проекту ДПП. Забезпеченням кредитів є грошові потоки проекту, а матеріальне забезпечення боргу обмежене поточними активами проектною компанією та її майбутніми доходами.

Впровадження ДПП в транспортній галузі на регіональному рівні вимагає змін законодавства України, зокрема, внесення правок щодо регіональних особливостей ДПП. Адже ДПП – це головний інструментарій державної політики щодо залучення цільових інвестицій для впровадження фундаментальних змін в транспортній галузі регіону та перевезення пасажирів громадським транспортом.

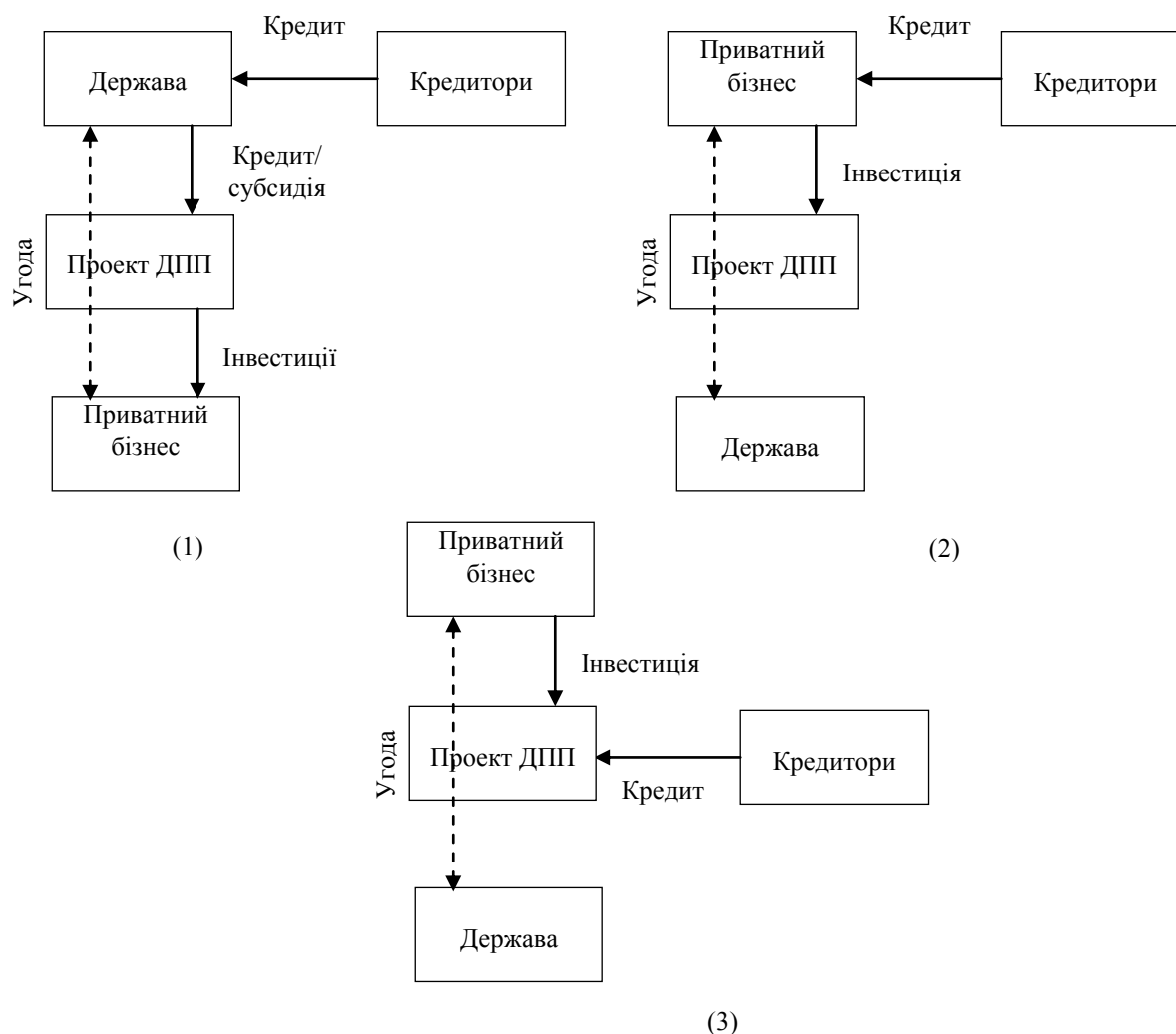


Рис. 3. Механізми фінансового забезпечення проектів ДПП

(1 – Державне; 2 – Приватне; 3 – Проектне)

**Висновки.** Для впровадження механізму державно-приватного партнерства в транспортній галузі необхідно вирішити ряд завдань:

- внесення змін до нормативно-правової бази, зокрема, до закону України «Про державно-приватне партнерство»: спростити погоджувальні процедури на початкових стадіях укладання договорів; передбачити можливість надання приватному партнеру пільг та посилити санкції за невиконання зобов'язань;
- посилити популяризацію необхідності провадження ДПП для транспортної галузі на регіональному рівні;
- створити єдиний механізм управління проектами ДПП;
- забезпечення високоефективної державної експертизи документації, що надаються потенційними приватними партнерами на предмет відповідності реальному стану (з метою попередження шахрайства з державними коштами або невірної оцінки попиту та очікуваних витрат);
- розробити фінансовий механізм співпраці держави та бізнесу з урахуванням державних гарантій та податкових пільг;
- посилити відповідальність за прояви корупційних схем в органах державної влади;
- розробити механізм розподілу ризиків між учасниками проекту ДПП.

Проведено аналіз проблем державно-приватного партнерства для обґрунтування можливостей ефективного застосування ДПП в транспортній галузі на регіональному рівні. Визначено головні переваги та недоліки державно-приватного партнерства для транспортної галузі України в цілому та на регіональному рівні.

#### Література

1. Горобінська І.В. Оподаткування транспортних підприємств в системі податкового реформування в Україні [Електронний ресурс] / І.В. Горобінська. – Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nznuoa\\_2009\\_11\\_5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nznuoa_2009_11_5)
2. Государственно-Частное Партнерство в Общественном Транспорте. World Bank, PPIAF: Workshop and Training on Urban Transport Planning and Reform.
3. Грищенко С.М. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства : практ. посіб. для органів місц. влади та бізнесу / С.М. Грищенко. – К. : ФОП Москаленко О. М., 2011. – 140 с.

4. Делмон Д. Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре : практическое руководство для органов государственной власти / Д. Дж. Делмон / The World Bank Group. – 2010. – 250 с.
5. Міцкан А. Можливості PPP у сфері міського теплозабезпечення: механізми ЕСКО / Андрій Міцкан. – Ялта, 2012. – 20 с.
6. Павлюк А.П. Державно-приватне партнерство як механізм активізації інвестиційної діяльності в Україні / А.П. Павлюк, Д.В. Ляпін / Стратегічні пріоритети. – 2012. – № 3 (24). – С. 38–45.
7. Пашченко Ю.Є. Державно-приватне партнерство у розвитку транспортної інфраструктури / Ю.Є. Пашченко // Молодий вчений. – 2015. – № 5(2). – С. 54–56.
8. Про затвердження Порядку надання державної підтримки здійсненню державно-приватного партнерства [Електронний ресурс] : розпорядження Кабінету Міністрів України від 17 березня 2011 р. № 279. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=279-2011-%EF>
9. Про державно-приватне партнерство : закон України № 2404-VI від 01.07.2010 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>
10. Про схвалення Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013–2018 роки [Електронний ресурс] : розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 серпня 2013 р. № 739-р. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/739-2013-%D1%80>
11. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [Електронний ресурс] : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>
12. Про транспорт : закон України № 232/94-ВР від 10.11.1994 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
13. Хусайнов Р.В. Формування і розвиток механізму державно-приватного партнерства в Україні [Електронний ресурс] / Р.В. Хусайнов. – Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/bses\\_2016\\_7\\_17](http://nbuv.gov.ua/UJRN/bses_2016_7_17)
14. Workshop and Training on Urban Transport Planning and Reform. Baku, April 14-16, 2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://siteresources.worldbank.org/EXT/ECAREGTOPTRANSPORT/Resources/571120-1241808859601/R13.pdf>

### References

1. Horobinska I.V. Opodatkuvannya transportnykh pidpriemstv v systemi podatkovoho reformuvannya v Ukraini [Elektronnyi resurs] / I.V. Horobinska. – Rezhym dostupu : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nznuoa\\_2009\\_11\\_5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nznuoa_2009_11_5)
2. Hosudarstvenno-Chastnoe Partnerstvo v Obshchestvennom Transporte. World Bank, PPIAF: Workshop and Training on Urban Transport Planning and Reform.
3. Hryshchenko S.M. Pidhotovka ta realizatsiia proektiv publichno-pryvatnoho partnerstva : prakt. posib. dlia orhaniv mists. vlady ta biznesu / S.M. Hryshchenko. – K. : FOP Moskalenko O. M., 2011. – 140 s.
4. Delmon D. Dzh. Hosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v ynfrastrukture : praktycheskoe rukovodstvo dlia orhanov hosudarstvennoi vlady / D. Dzh. Delmon / The World Bank Group. – 2010. – 250 s.
5. Mitskan A. Mozhlyvosti PPP u sferi miskoho teplozabezpechennia: mekhanizmy ESKO / Andrii Mitskan. – Yalta, 2012. – 20 s.
6. Pavliuk A.P. Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak mekhanizm aktyvizatsii investytsiinoi diialnosti v Ukraini / A.P. Pavliuk, D.V. Liapin / Stratehichni priorytety. – 2012. – № 3 (24). – S. 38–45.
7. Pashchenko Yu.Ie. Derzhavno-pryvatne partnerstvo u rozvytku transportnoi infrastrukтуры / Yu.Ie. Pashchenko // Molodyi vchenyi. – 2015. – № 5(2). – S. 54–56.
8. Pro zatverdzhennia Poriadku nadannia derzhavnoi pidtrymky zdiisnenniu derzhavno-pryvatnoho partnerstva [Elektronnyi resurs] : rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 17 bereznia 2011 r. № 279. – Rezhym dostupu : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=279-2011-%EF>
9. Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo : zakon Ukrainy № 2404-VI vid 01.07.2010 r. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>
10. Pro skhvalennia Kontseptsii rozvytku derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini na 2013–2018 roky [Elektronnyi resurs] : rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 14 serpnia 2013 r. № 739-r. – Rezhym dostupu : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/739-2013-%D1%80>
11. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku [Elektronnyi resurs] : rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 travnia 2018 roku № 430-r. – Rezhym dostupu : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>
12. Pro transport : zakon Ukrainy № 232/94-VR vid 10.11.1994 r. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
13. Khusainov R.V. Formuvannia i rozvytok mekhanizmu derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini / R.V. Khusainov / [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/bses\\_2016\\_7\\_17](http://nbuv.gov.ua/UJRN/bses_2016_7_17)
14. Workshop and Training on Urban Transport Planning and Reform. Baku, April 14-16, 2009 [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <http://siteresources.worldbank.org/EXT/ECAREGTOPTRANSPORT/Resources/571120-1241808859601/R13.pdf>

Рецензія/Peer review : 12.02.2019

Надрукована/Printed : 10.04.2019  
Рецензент: д. е. н., проф. Петрук О. М.