

**УДК 332.1:711**

Н.В. Серьогіна,

старший викладач кафедри економіки підприємства, Одеська державна академія будівництва та архітектури, м. Одеса

**Фінансові аспекти розвитку державно-приватного партнерства у будівництві та реконструкції регіонального дорожнього господарства**

N.V. Serohina,

Senior lecturer in business economics, Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture, Odessa

**Financial aspects of the development of public-private partnerships in the construction and reconstruction of the regional road sector**

**Анотація.** Розглянуто стан автошляхів України та проблеми фінансування дорожнього господарства. Проаналізовано фактичне фінансування програми розвитку автомобільних доріг в порівнянні із плановими показниками. Розглянуті надходження до бюджету, що формують дорожні фонди, та причини невідповідного росту цих надходжень. Зазначені перспективи потреби у платних дорогах та умови, здатні привернути увагу іноземних інвесторів. Визначено, що перспективним джерелом фінансування може бути державно-приватне партнерство, а оптимальними об'єктами для державно-приватного партнерства являються дороги, які є міжнародними транспортними коридорами.

**Summary.** Reviewed the state of roads in Ukraine and the problems of financing the road sector. Analyzed the actual financing of the program of development of highways in comparison with the planned figures. Reviewed the budget receipts that form the road funds, and the reasons for inadequate growth of these budget receipts. Defined the prospects of the need for toll roads and conditions that can attract the attention of foreign investors. It was reveal that a promising source of financing can be public-private partnerships and the optimal targets for public-private partnerships considered the roads that are international transport corridors.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, фінансування, державно-приватне партнерство, платні дороги, регіональний розвиток

Keywords: transport infrastructure, funding, public-private partnership, toll roads,

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.** Транспортний комплекс має значний вплив на розвиток регіональної економіки та визначає рівень розвитку виробничого та соціального секторів регіонів. Особливого значення стан транспортної інфраструктури набуває для областей, для яких властивими є значний транспортний вантажопотік, туризм, наявність зовнішньоторгових зв'язків та міжнародних транспортних коридорів. Неналежна якість та великий рівень зносу дорожнього покриття, з урахуванням тривалого терміну його експлуатації без капітальних та поточних ремонтів, сприяє скороченню пасажирських та вантажних перевезень, що відображається на надходженнях до місцевих бюджетів та, як наслідок, на фінансуванні будівництва та ремонту доріг за рахунок бюджетних коштів. Для покращення стану транспортної інфраструктури необхідно розглянути можливість залучення альтернативних джерел фінансування із приватного сектору.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор, виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття.** Проблеми розвитку та функціонування транспортної галузі і транспортної інфраструктури досліджували Шинкаренко В.Г., Костюченко Л. В., Блудова Т.В., Бондар В.В. [1, 2, 3], Абрамова Л.С. та інші. Вивчення інфраструктури та її впливу на економіку висвітлено у достатньої кількості наукових робіт, проте особливої уваги потребують питання фінансування дорожнього господарства, в тому рахунку по договорам державно-приватного партнерства. Проблеми формування умов становлення та функціонування державно-приватного партнерства розглянуті в роботах багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених. Серед вітчизняних вчених слід відмітити таких, як Бондар Н.М., Головінов О.М., Сич Н.А., Тофанюк О.В., Чалий І.Г., а серед зарубіжних: Варнавський В.Г., Бондаренко Е.Ю., Єфімова Л.І., Якунін В.І. [4, 5].

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є узагальнення досвіду фінансування програм будівництва та реконструкції регіональної автомобільної дорожньої інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства, виділення причин недостатньої кількості коштів у дорожніх фондах, обґрунтування висновків щодо доцільності та можливості залучення приватного капіталу та актуальності розвитку платних автодоріг в Україні.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** На даний час стан більшості автошляхів здатен задовольнити лише базові потреби як виробничого сектору, так і населення. Розвиток мережі автодоріг та стан дорожнього покриття не відповідають зростаючому рівню автомобілізації країни, а показники якості і ефективності перевезень пасажирів та вантажів – сучасним вимогам. Для будівництва нових доріг, реконструкції та ремонту вже існуючих, підвищення рівню розвитку мережі доріг та якості покриття до європейських норм та стандартів, необхідно постійне та значне фінансування. Особливого значення це питання набуває в умовах прискорення інтеграції українського транспорту до європейської та світової транспортної системи, впровадження принципів європейської транспортної політики в Україні [6]. Дослідження тенденцій, специфічних особливостей та проблем розвитку транспортного обслуговування в умовах глобалізації доводить необхідність визначення пріоритетних напрямів та потреб в інвестиціях на транспорті для забезпечення структурної перебудови транспортно-дорожнього комплексу [1].

Згідно із законодавством України, витрати, пов'язані з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг, здійснюються за рахунок бюджетних та інших коштів, що передбачені для реалізації програм розвитку дорожнього господарства. Метою таких програм є підвищення соціального рівня життя населення, особливо в сільській місцевості, забезпечення автомобільних перевезень пасажирів та вантажів, оздоровлення екологічної обстановки, створення на дорогах належних умов безпеки руху та сучасних елементів дорожнього сервісу, зменшення збитків через незадовільні дорожні умови [7].

Згідно статей 40 та 41 Закону України «Про автомобільні дороги» фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування відбувається за рахунок державного та місцевих бюджетів [8]. Для цих цілей у складі Державного бюджету України створюється Державний дорожній фонд, дохідна частина якого формується за рахунок надходжень від акцизного збору та ввізного мита на нафтопродукти і з імпортованих на митну територію України транспортних засобів та шин до них, а також інших надходжень до Державного бюджету, що не суперечать законодавству України. Сума надходжень, що передбачені у законі «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», має зростати відповідно збільшенню рівня автомобілізації країни. Однак, законами про державний бюджет України щорічно призупинялась дія статті 40 Закону України "Про

автомобільні дороги", якою передбачено фінансування нового будівництва та реконструкція об'єктів дорожнього господарства із загального фонду державного бюджету [7].

Комплексно поставити проблеми, пов'язані з розвитком транспортної системи, визначити завдання і шляхи їх розв'язання, дати їм належне забезпечення (фінансове, матеріально-технічне, ресурсне, організаційне, правове тощо), організувати і здійснити процес виконання завдань і заходів можна лише за умови розробки та реалізації Державної програми розвитку транспортної системи України [2]. Згідно Постанови Кабінету Міністрів України "Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки" була складена програма відповідних завдань і заходів по її виконанню з прогнозними обсягами фінансування [9]. Основні планові та фактичні показники цієї програми за 2013 - 2014 роки, які наведені у таблиці 1, демонструють їх постійне зниження та практично повну невідповідність запланованому.

**Завдання і заходи з виконання Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013 - 2014 роки [10, 11]**

Таблиця 1

№ п / п	Розділи програми розвитку автомобільних доріг	Показники за 2013 рік		Показники за 2014 рік	
		Планові	Фактичні	Планові	Фактичні
I.	Будівництво та реконструкція автомобільних доріг загального користування, млн. грн.	6137,89	7457,75	5727,64	1405,63
II.	Капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування, млн. грн.	2938,04	208,9	2669,76	1107,82
III.	Поточний середній ремонт автомобільних доріг загального користування, млн. грн.	7738,75	2307,7	9211,06	818,581
IV.	Експлуатаційне утримання та поточний дрібний ремонт автомобільних доріг загального користування, млн. грн.	4118,96	3683,4	5980,48	2565,48
V.	Забезпечення інноваційного розвитку дорожньої галузі, млн. грн.	202,5	49,1	365,3	50,44
VI.	Виконання зобов'язань за кредитами, отриманими під гарантію Уряду, млн. грн.	7501,2	6199,91	8107,8	10809,84

З даних табл. 1 видно, що в 2013 році тільки по розділу «Будівництво та реконструкція автомобільних доріг загального користування» фінансування

перевищило планові показники на 21,5%, але вже у 2014 році спостерігалася нестача фінансування по цьому розділу на 75,46%. При подальшому збереженні такої тенденції не слід очікувати позитивних зрушень у стані та протяжності автошляхів, наближенні їх до європейських стандартів. Фінансування капітального ремонту доріг у 2013 році було суттєво менше запланованого – на 92,89%, однак, вже в наступному році ситуація дещо покращилася, оскільки скорочення склало вже 58,5%. Збільшення суми виділених коштів не виправило ситуації, інфляційні процеси значно скоротили вартісну спроможність одержаної суми. Нестабільність економічних умов в Україні значно відобразилася на забезпеченні поточного середнього ремонту доріг – нестача фінансування в розмірі 70,18% збільшився до 91,11%, а також експлуатаційного утримання та дрібного ремонту – нестача коштів у розмірі 10,57% зростає до 57,1%. Такі результати вказують на подальше наростання проблем у транспортній інфраструктурі через те, що погіршення стану дорожнього покриття може досягнути критичної межі, після якої на відновлення занедбаних доріг буде необхідно виділити значно більше коштів, ніж при проведенні своєчасного капітального та поточного ремонту.

Також значного скорочення у 2013 році зазнала програма забезпечення інноваційного розвитку дорожньої галузі – на 75,75%, у 2014 році отримана сума скоротилася вже на 86,19%. Оскільки ця програма направлена на фінансування наукових розробок, метою яких є підвищення якості дорожніх робіт шляхом розроблення та впровадження прогресивних проектних рішень, сучасних матеріалів і нових технологій, а також розвитку систем контролю за станом автомобільних доріг та нормативно-технічного забезпечення функціонування і розвитку дорожнього господарства, то скорочення її фінансування в подальшому може призвести до зменшення кількості практичних наукових розробок, та, як наслідок, уповільнення темпів технічного удосконалення та зниження економічної ефективності виконання робіт по будівництву, реконструкції та ремонту доріг.

Тільки за розділом «Виконання зобов'язань за кредитами, отриманими під гарантію Уряду» ситуація більш позитивна – якщо у 2013 році спостерігався брак фінансування в розмірі 17,35%, то вже у 2014 році фактичний показник перевищив плановий на 33,33%.

Географічне розташування України створює передумови для розвитку транзитних перевезень. За останні роки через певні проблеми, в тому числі, і через стан автошляхів, кількість іноземних перевізників, що користуються українськими

транспортними коридорами, постійно знижується, що частково пояснює скорочення суми надходжень для бюджету, оскільки одним із джерел надходжень є плата за проїзд транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів іноземних держав автомобільними дорогами України. Але, маючи розгалужену транспортну інфраструктуру та знаходячись на перехресті найважливіших напрямів світової торгівлі між Європою, Азією та іншими континентами, Україна має всі передумови для її розвитку за умови виваженої державної політики [3].

Ще одне з джерел надходжень до бюджету – плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні. Але у зв'язку з цим слід зазначити, що активний проїзд такого транспорту негативно відображається на стані дорожнього покриття, порушуючи його цілісність та міцність. Таким чином, покриття набуває критичного стану ще до того, як встигає сформуватися необхідна для ремонту сума коштів у дорожніх фондах, особливо на ділянках, що не призначені для великовагових перевезень. Ця проблема ще раз підкреслює необхідність контролю над якістю доріг, що будуються та ремонтуються, особливо якщо планується використання цих доріг спеціальним транспортом.

Транспорт як інфраструктурна галузь має розвиватися випереджальними темпами, що сприятиме укріпленню зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню транзиту, збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків [6]. Для комплексного розвитку транспортної галузі й подальшої модернізації економіки необхідно забезпечити випереджальний розвиток не тільки інфраструктури, але і логістики, відновлення основних фондів і рухомого складу, удосконалювання тарифної політики [3]. В сучасних економічних умовах України відбувається ще більше гальмування і так недостатньо розвиненого стану мережі автошляхів. Низький рівень фінансування завдань і заходів програми розвитку автомобільних доріг відобразився на виконанні ремонту об'єктів дорожнього господарства, що, як наслідок, призвело до суттєвого зниження якості дорожнього покриття, стану матеріально-технічної бази, перевезень пасажирів та невідповідності темпів зростання протяжності автошляхів до кількості автомобілів у країні.

Зазначене демонструє необхідність залучення до реконструкції транспортних інфраструктури не тільки коштів державного та місцевих бюджетів, а і приватного капіталу. Залучення державою приватного бізнесу є й однією з основних світових тенденцій у розвитку транспорту. При цьому таке залучення відбувається у

найрізноманітніших формах: від контрактів на управління діючими об'єктами до передачі приватним компаніям повного циклу будівництва та експлуатації нового об'єкта інфраструктури [4]. Механізм державно-приватного партнерства (ДПП) сприятиме надходженню додаткових інвестицій, які зможуть замінити частину бюджетних витрат на будівництво та ремонт. Світовий досвід зазначає, що у країнах з невисоким рівнем соціально-економічного розвитку проекти державно-приватного партнерства реалізуються насамперед у сферах транспортної інфраструктури та комунального господарства на основі договорів концесії [12].

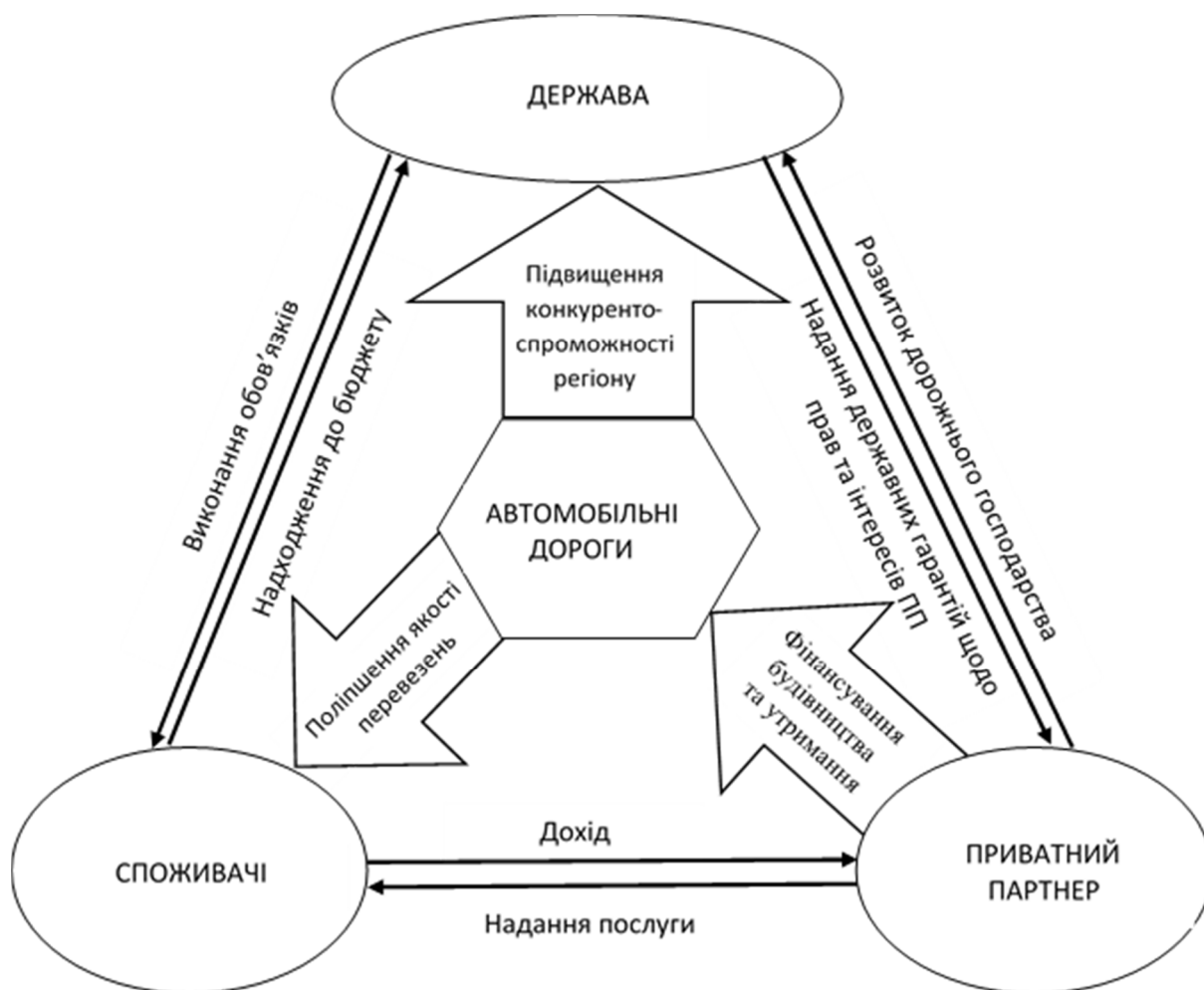
З одного боку, проекти будівництва доріг, мостів та тунелів мають короткий термін окупності, що робить їх інвестиційно привабливими для приватного сектору. Саме тому багато країн визначили транспортну інфраструктуру пріоритетним напрямом для розвитку державно-приватного партнерства, в тому рахунку в формі концесії. Застосування механізмів державно-приватного партнерства у організаційно-економічному та бюджетному регулюванні регіонального розвитку розглядається у світовій практиці як один з ключових шляхів забезпечення сталого регіонального розвитку, що дозволяє підвищити ефективність використання бюджетних ресурсів та активів регіону [5].

Але метою діяльності приватного партнера при такій формі відносин є прибуток, тому при оформленні умов ДПП важливо визначити розмір та принципи формування прибутку для зацікавлених сторін, який має формуватися через плату за користування автошляхами. При будівництві платної автодороги обов'язковою умовою є створення безкоштовної альтернативної дороги. При цьому кошти, що будуть поступати, мають спрямовуватись як на обслуговування платної ділянки дороги, так і на ремонт та утримання безкоштовної альтернативи. Попит на платні автошляхи буде досить невеликим на початковій стадії, але надходження від користування ними хоча б частково сформують прибуток приватного партнера.

Схема взаємозв'язків зацікавлених сторін при реалізації ДПП в сфері дорожнього господарства представлена на рис. 1.

На рис.1. відображено взаємозв'язок між державою, приватним партнером та споживачами, якими є населення, виробники та перевізники. При реалізації проектів ДПП приватний партнер фінансує будівництво автодоріг та їх послідує утримання, при цьому отримуючи від держави гарантії, щодо незмінності умов договору та дотримання своїх прав, а від споживачів оплату за користування об'єктом договору. В свою чергу, вигода держави від такого співробітництва полягає у підвищенні

конкурентоспроможності регіонів, виконанні соціальних обов'язків перед населенням та зростанні надходжень у бюджет. Споживачі, як приватні, так і комерційні, отримують підвищення рівню якості перевезень, як на платних дорогах, так і на їх безкоштовних альтернативах.



**Рис.1 Взаємозв'язки зацікавлених сторін при реалізації ДПП в сфері дорожнього господарства**

Потреба у платних автодорогах в Україні викликає сумніви, оскільки значна частина населення не в змозі сплачувати тарифи за проїзд, які спочатку досягнуть значного розміру на той період, доки інтенсивність руху не досягне оптимальної, або хоча б задовільної. Але якщо приватному партнеру буде надана можливість будувати вздовж дороги різноманітні пункти сервісу та обслуговування, які при раціональній організації зможуть приносити доволі значний прибуток, то така можливість стане додатковим стимулом для залучення потенційних інвесторів. Як наслідок, це дозволить знизити тарифи за проїзд, що в подальшому притягне увагу менш заможних верств населення. Крім того, слід враховувати, що поява платних доріг, які дадуть змогу пересуватися з використанням більш високого швидкісного режиму та зі збереженням



експлуатаційного стану автомобілів, має зацікавити в тому рахунку виробників та перевізників. Особливо актуальним використання доріг з оплатою за проїзд буде для підприємств, транспортування продукції яких потребує коротких термінів та дбайливого відношення. Якщо збитки, що несуть підприємства при транспортуванні своєї продукції по невідповідним автошляхам, будуть перевищувати витрати на оплату тарифу, то платні дороги набудуть визнання у виробників. Відповідно, чим вище буде інтенсивність руху, тим доступнішою стане можливість використання таких доріг як для населення, так і для виробників.

В першу чергу, у якості оптимальних для подібних проектів доріг слід розглядати ті напрями руху, які є міжнародними транспортними коридорами та активно використовуються іноземними транзитними перевізниками. Для них практика платних доріг є звичною та зручною і, якщо якість дорожнього полотна та рівень сервісу будуть відповідати європейським, можна очікувати збільшення кількості транзитних перевезень, що, в свою чергу, позитивно вплине на формування державних дорожніх фондів. Але потенційні інвестори схильні вкладати кошти в такі проекти тільки за наявності значних державних гарантій, насамперед на рахунок того, що умови, визначені у договорі ДПП, не будуть змінені. Крім того, інвестори очікують економічної стабільності, яка дасть можливість звести до мінімуму ризику припинення існування проекту або уповільнення темпів його реалізації, що можливо не тільки для проектів в Україні, але і в інших країнах світу. Наявність таких ризиків вплине на формування розміру тарифу за користування дорогою, що не зможе не відобразитися на попиті імовірних користувачів.

Закордонні інвестори проявляють увагу до подібних проектів тоді, коли держава гарантує повернення вкладених коштів. В деяких країнах, а саме, у Чехії, Польщі, Угорщині та Мексиці, у випадках, коли приватний партнер не отримує запланований прибуток внаслідок низького автомобілепотуку, держава компенсує понесені збитки. Отже, фінансування проектів державно-приватного партнерства по будівництву, реконструкції та ремонту автодоріг, при якому значно переважаючою часткою є інвестиції приватного партнера, можливо лише у тих країнах, де населення здатне виділяти певні кошти на плату за користування автошляхами, що створює базу для отримання приватним партнером прибутку. Надання більших повноважень приватному бізнесу може розглядатися як додатковий варіант при недостатньому фінансуванні з боку держави, але в даному випадку може виникнути конфлікт між очікуваннями приватного партнера та спроможністю населення, щодо оплати послуг. Але нестабільні

економічні умови у країні відвертають можливу зацікавленість приватних інвесторів, як місцевих, так і іноземних. Тому на цей час можливість реалізації проектів на базі державно-приватного партнерства є досить сумнівною.

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі.** В Україні розвитку державно-приватного партнерства перешкоджає певна недосконалість законодавчої бази, щодо визначення відносин між державою і приватними партнерами та надання гарантій, які зможуть задовольнити запити інвесторів, а також економічні умови, що існують на даний час. Стабілізація економіки здатна позитивно вплинути на таку ситуацію, оскільки в цьому випадку будуть суттєво знижені ризики приватних партнерів, зросте фінансовий добробут населення, підвищиться рівень виробництва та перевезень, в наслідок чого існування платних доріг в Україні стане доцільним та економічно ефективним. Посилення контролю за якістю робіт по будівництву автодоріг, їх ремонту та подальшої експлуатації, а також підвищення ефективності управління цією галуззю, яку частково візьме на себе приватний партнер, здатне підняти транспортну інфраструктуру на новий рівень. Якісно організована та ефективно функціонуюча транспортна інфраструктура, яка постійно удосконалюється та своєчасно обслуговується, сприяє розвитку як самого регіону так і його зв'язків з іншими регіонами, оскільки суттєво впливає на стабілізацію їх економіки, формуванню загальнодержавного ринку товарів та послуг, а також створенню сприятливих умов для розвитку виробництва та підприємництва.

### **Література.**

[1] Костюченко Л. В. Особливості розвитку транспортного обслуговування в умовах глобалізації / Л. В. Костюченко. // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Нові рішення в сучасних технологіях. – 2013. – №26. – С. 38–44.

[2] Блудова Т.В. Транспортний потенціал України: формування та розвиток: Монографія / Т.В. Блудова. – К.: НІМБ, – 2006. – 276 с.

[3] Бондар В. В. Рівень розвитку транспортної інфраструктури України: національний та глобальний вимір [Електронний ресурс] / В. В. Бондар // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.global-national.in.ua/vipusk-1-2014/73-bondar-v-v-riven-rozvitku-transportnoji-infrastrukturi-ukrajini-natsionalnij-ta-globalnij-vimir>

[4] Бондар Н. М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі [Електронний ресурс] / Н. М. Бондар // Ефективна економіка. – 2010. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=241>

[5] Тофанюк О. В., Чалий І.Г. Застосування механізмів державно-приватного партнерства у бюджетному регулюванні регіонального розвитку / О. В. Тофанюк, І. Г. Чалий. // Економіка та управління підприємствами машинобудівельної галузі: проблеми теорії та практики. – 2011. – №4. – С. 41–53.

[6] Щодо перспективних напрямів співробітництва України з країнами ЄС у реалізації потенціалу транспортної системи України. Національний інститут стратегічних досліджень [Електронний ресурс] // Національний Інститут стратегічних досліджень при Президентові України. – 2010. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.niss.gov.ua/articles/579/>

[7] Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1991, № 47, ст.648) [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1562-12>

[8] Закон України «Про автомобільні дороги» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2005, N 51, ст.556) зі змінами. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2862-15>

[9] Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки" від 11 липня 2013 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – 2013. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-%D0%BF>

[10] Звіт державного агентства автомобільних доріг України про виконання Державного бюджету України за 2013 рік. [Електронний ресурс]//Офіційний сайт державного агентства автомобільних доріг України.-2014. – Режим доступу до ресурсу: [http://www.ukravtodor.gov.ua/diyalnist-golovnego-rozporядnika-byudzhethnikh-koshtiv-zviti-pro-vikoristannya-koshtiv/%D1%81\\_zvit-derzhavnogo-agentstva-avtomobilnikh-dorig-ukraini-1.html](http://www.ukravtodor.gov.ua/diyalnist-golovnego-rozporядnika-byudzhethnikh-koshtiv-zviti-pro-vikoristannya-koshtiv/%D1%81_zvit-derzhavnogo-agentstva-avtomobilnikh-dorig-ukraini-1.html)

[11] Звіт про результати виконання Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки у 2014 році [Електронний ресурс] // Міністерство інфраструктури України. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: <http://new.mtu.gov.ua/news/102.html>

[12] Щодо розвитку державно-приватного партнерства як механізму активізації інвестиційної діяльності в Україні. [Електронний ресурс] // Національний Інститут стратегічних досліджень при Президентові України. – 2012. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.niss.gov.ua/articles/816/>

### References.

[1] Kostiuchenko L. V. (2013), “Features of the development of transport services in the context of globalization”, *Visnyk NTU «KhPI»*, vol. 26, pp. 38–44.

[2] Bludova T.V. (2006), *Tranzytynij potentsial Ukrainy: formuvannia ta rozvytok: Monohrafiia* [Ukraine's transit potential: the formation and development: Monograph], NIMB, Kyiv, Ukraine.

[3] Bondar V. V. (2014), “The level of development of transport infrastructure in Ukraine: national and global scale”, *Hlobal'ni ta natsional'ni problemy ekonomiky*, [Online], vol. 2, available at: <http://www.global-national.in.ua/vipusk-1-2014/73-bondar-v-v-riven-rozvitku-transportnoji-infrastrukturi-ukrajini-natsionalnij-ta-globalnij-vimir> (Accessed 18 Sept 2015).

[4] Bondar N. M. (2010), “The world experience of public private partnership in the transport sector”, *Efektivna ekonomika*, [Online], vol. 6, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=241> (Accessed 25 Aug 2015).

[5] Tofaniuk O. V., Chalyj I.H. (2011), “The use of public-private partnership in the fiscal management of regional development”, *Ekonomika ta upravlinnia pidpryemstvamy mashynobudivel'noi haluzi: problemy teorii ta praktyky*, vol. 4, pp. 41–53.

[6] Natsional'nyj Instytut stratehichnykh doslidzhen' pry Prezydentovi Ukrainy (2010), “About the promising areas of cooperation of Ukraine with the EU in realizing the potential of the transport system of Ukraine”, available at: <http://www.niss.gov.ua/articles/579/> (Accessed 21 Okt 2015).

[7] The Verkhovna Rada of Ukraine (1991), The Law of Ukraine "On the sources of road financing", available at: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1562-12> (Accessed 15 Nov 2014).

[8] The Verkhovna Rada of Ukraine (2005), The Law of Ukraine "On the roads", available at: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1562-12> (Accessed 10 Apr 2014).

[9] Ofitsial'nyj veb-portal Verkhovnoi Rady Ukrainy (2013), “Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval of the State Target Economic Program of development of public roads in the years 2013-2018" dated July 11, 2013”, available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-%D0%BF> (Accessed 27 May 2014).

[10] Ofitsial'nyj sajt derzhavnoho ahentstva avtomobil'nykh dorih Ukrainy (2014), “A report of the State Agency of Ukraine roads on the implementation of the State Budget of Ukraine for 2013”, available at: [http://www.ukravtodor.gov.ua/diyalnist-golovnego-rozporyadnika-byudzhetnikh-koshtiv-zviti-pro-vikoristannya-koshtiv/%D1%81\\_zvit-derzhavnogo-agentstva-avtomobilnikh-dorig-ukraini-1.html](http://www.ukravtodor.gov.ua/diyalnist-golovnego-rozporyadnika-byudzhetnikh-koshtiv-zviti-pro-vikoristannya-koshtiv/%D1%81_zvit-derzhavnogo-agentstva-avtomobilnikh-dorig-ukraini-1.html) (Accessed 7 June 2014)

[11] Ministerstvo infrastruktury Ukrainy (2014), “A report on the results of the state target economic development program of public roads in the years 2013-2018 in 2014”, available at: <http://new.mtu.gov.ua/news/102.html> (Accessed 29 June 2015)

[12] Natsional'nyj Instytut stratehichnykh doslidzhen' pry Prezydentovi Ukrainy (2012), “On the development of public-private partnerships as a mechanism of investment activity in Ukraine”, available at: <http://www.niss.gov.ua/articles/816/> (Accessed 5 Okt 2013).