

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО: МИРОВОЙ ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ ВНЕДРЕНИЯ В ПРОЕКТЫ МОСТОСТРОЕНИЯ УКРАИНЫ PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP: WORLD EXPERIENCE AND PROSPECTS FOR ITS IMPLEMENTATION IN PROJECTS OF UKRAINE'S BRIDGES BUILDING

В статье определены перспективы возможности внедрения государственно-частного партнерства в проекты мостостроения Украины. В рамках изучения передового мирового опыта определены структуры, с помощью которых осуществляется поддержка и обеспечение проектов государственно-частного партнерства. Установлено, что во всех развитых странах институт государственно-частного партнерства не только сформирован, но и продолжает формироваться посредством активной деятельности различных структур, организаций, агентств и т. д. Именно они принимают активное участие в обеспечении государственно-частного партнерства своих стран. На основании анализа приоритетности сфер реализации проектов государственно-частного партнерства с позиции мирового опыта определены потенциальные сферы реализации проектов государственно-частного партнерства для Украины, среди которых – автомобильные дороги в целом и мостостроение в частности, а путем решения проблемы привлечения дополнительных финансовых ресурсов является сотрудничество государства и частного партнера.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, мостостроение, приоритет-

ная сфера, мировой опыт, модель взаимоотношений, концессии.

У статті визначено перспективи можливості впровадження державно-приватного партнерства в проекти мостобудування України. У рамках вивчення передового світового досвіду визначено структури, за допомогою яких здійснюється підтримка і забезпечення проектів державно-приватного партнерства. Встановлено, що в усіх розвинених країнах інститут державно-приватного партнерства не тільки сформований, а й продовжує формуватися за допомогою активної діяльності різних структур, організацій, агентств тощо. Саме вони беруть активну участь у забезпеченні державно-приватного партнерства своїх країн. На підставі аналізу пріоритетності сфер реалізації проектів державно-приватного партнерства з позиції світового досвіду визначено потенційні сфери реалізації проектів державно-приватного партнерства для України, серед яких – автомобільні дороги у цілому і мостобудування зокрема. А шляхом вирішення проблеми залучення додаткових фінансових ресурсів є співпраця держави і приватного партнера.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, мостобудування, пріоритетна сфера, світовий досвід, модель взаємовідносин, концесії.

УДК 338.012

<https://doi.org/10.32843/infrastruct39-11>

Левченко Я.С.

доктор философии в области «Социальные и поведенческие науки», доцент, доцент кафедры экономики и предпринимательства Харьковской национальной автомобильно-дорожной университет

Levchenko Yaroslava

Kharkiv National Automobile and Highway University

The article discusses the relevance of attracting additional financial resources by ensuring cooperation between the state and a private partner in the implementation of Ukraine's bridges building projects. The promptness of the raised problem solution is determined by the catastrophic situation. As of 2019, more than 9.6 thousand bridges of Ukraine in technical parameters do not meet the requirements of modern standards and the actual load, and 86 bridges are in emergency condition. Therefore, the prospect of introducing public-private partnership in Ukraine's bridges building projects was considered. Public-private partnership practice is common in more than 120 countries of the European Union, Central and Latin America, Asia, Oceania, as well as in Eastern Europe and the CIS. Within the framework of studying the best international practices, the structures ensure supports of public-private partnerships projects were identified. It has been established that in all developed countries the public-private partnership institution is not only formed, but also continues to be formed through the active work of various structures, organizations, agencies, etc. They are actively involved in ensuring the public-private partnership of their countries. It is determined that the most developed and progressive form of partnership between the state, local authorities and the private sector at the present stage is the implementation of projects on the basis of concession agreements. The most active public-private partnerships participants under concession agreements in 2019 are Russia, Italy and Poland. Based on the analysis of the priority areas for the implementation of public-private partnerships projects from the perspective of world experience, the potential areas for the implementation of public-private partnerships projects for Ukraine were identified, including roads building in general, and bridges building in particular. Solving problems in Ukraine's bridges building is impossible without state support, which stimulates science to develop new forms of support and a reasonable distribution of possible support for the implementation of bridges building projects under public-private partnership. To solve the problem of attracting additional financial resources, cooperation between the state and a private partner was proposed.

Key words: public-private partnership, bridges building, priority sphere, world experience, model of relationships, concessions.

Постановка проблеми. Сегодня экономика Украины находится в нестабильном положении, а некоторые исследователи, ученые и политики находят ее критической. Но критической ситуация стала еще в 2008 г., при первом мировом кризисе, который кардинально повлиял на украинскую экономику. Далее ситуация усугубилась в 2013 г., с началом антитеррористической операции на территории Украины, которая по состоянию на 2020 г. не закончена. Эти обстоятельства продолжительное время не позволяли обозначить вектор стабильного развития. Стабильность, конечно же,

есть – это «стабильно плохо», но это не та стабильность, которая устраивает украинский народ. Экономический кризис государства повлиял на все без исключения отрасли народного хозяйства. Не осталась в стороне и отрасль дорожного хозяйства. В частности, речь идет не столько о строительстве и реконструкции дорог, сколько о строительстве и реконструкции мостов. Почему именно мосты?

Актуальность поднятой проблемы определяется катастрофической ситуацией. Более 9,6 тыс. мостов по техническим параметрам не

соответствуют требованиям современных норм и фактической нагрузке, а 86 мостов находятся в аварийном состоянии [1; 2]. Ситуацию усугубляет и достижение цели в рамках Транспортной панели Восточного партнерства, а именно содействие и улучшение транспортного сообщения между ЕС и его ближайшими соседями. Согласно статье 368 Соглашения об ассоциации, основной целью такого сотрудничества является содействие постепенной гармонизации действующих стандартов и политики с существующими в ЕС [3]. В этой связи возникает острая необходимость в обеспечении в рамках развития дорожной инфраструктуры качественными мостовыми конструкциями.

Поскольку украинская экономика не может всецело взять на себя столь тяжелый груз – реконструкцию и строительство мостов, – возникает проблема в привлечении дополнительных финансовых ресурсов, обеспечивая сотрудничество государства и частного партнера.

Анализ последних исследований и публикаций. Некоторые рекомендации, относительно реализации проектов строительства дорог в целом в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП) рассмотрены в научных трудах таких исследователей, как: А.Я. Быстряков, Е.С. Былым, К.В. Васьяковская, Ю.П. Васьяковский, А.А. Власова, О.И. Децик, И.А. Дмитриев, Т.А. Калита, М.В. Клинова, Я.С. Левченко, В.Б. Прокопишак, А.Ф. Синякова и др. [4–10]. Анализ последних исследований позволил выявить научный пробел в реализации проектов мостостроения Украины в рамках ГЧП, что определяет актуальность поднятой проблемы.

Постановка задания. Целью исследования является определение перспективных возможностей внедрения ГЧП в проекты мостостроения Украины. Для решения этой цели поставлены следующие задания:

- определить структуры, с помощью которых осуществляется поддержка и обеспечение ГЧП-проектов в мире;
- проанализировать сферу реализации ГЧП-проектов с позиции мирового опыта.

Изложение основного материала исследования. В последние годы масштабы и формы использования ГЧП значительно расширились. В большинстве стран Центральной и Восточной Европы (Болгария, Хорватия, Чехия, Румыния, Польша) количество проектов для реализации с участием схем государственно-частного партнерства постоянно растет. Однако, несмотря на это, использование этой формы сотрудничества между правительством и бизнесом происходит на достаточно ранней стадии. Уровень обсуждений по применению механизма государственно-частного партнерства не уменьшается. На сегодняшний день в большинстве стран нет единого взгляда на то, какие формы и сферы

взаимодействия власти и бизнеса можно отнести к партнерству между государственным и частным секторами. В разных странах цели, задачи, формы и сферы также разные.

В Западной Европе созданы специальные институты для развития государственно-частного партнерства. На его основе в течение последних 10 лет были запущены и реализованы проекты на сумму более 120 млрд. долларов США [10].

В США ГЧП имеет долгую и обширную историю. Сейчас на территории страны успешно действуют тысячи примеров ГЧП между федеральными, муниципальными органами власти и деловым сообществом. Наиболее распространенными сферами сотрудничества являются модернизация инфраструктуры, развитие транспортной системы, экономичное использование водных ресурсов, утилизация бытовых отходов и т. д. Муниципалитет предоставил налоговые льготы на период строительства и эксплуатации учебного заведения по выплате задолженности по кредиту. Согласно договоренности, стороны распределили затраты по проекту следующим образом: государство – 10%, частный сектор – 90% [11].

В Японии сложилась особая модель взаимоотношений между государством и бизнесом, характерными чертами которой являются неконфронтационность, постоянный диалог, готовность учитывать позиции друг друга и вырабатывать единую платформу для обеспечения общенациональных интересов. В Японии в рамках ГЧП преобладает классическая концессионная схема «строительство – передача – управление» (Build-Transfer-Operate или ВТО), которая составляет 70% всех проектов. По статистическим данным, на конец 2008 г. широко применялась и другая разновидность классической концессии – «строительство – управление – передача» (Build-Operate-Transfer, или БОТ), которая составляла около 15% проектов. Комбинированное использование обоих вышеуказанных концессионных схем применяют 8% частных партнерств. Наиболее распространенными сферами сотрудничества являются автомобильные и железные дороги, порты, аэропорты, парки, канализационные системы, водопроводы бытового и промышленного назначения, административные здания, объекты по утилизации отходов, объекты социального обеспечения, объекты здравоохранения, автостоянки, подземные улицы и др. По срокам действия проекты партнерства достаточно разные, но в целом делятся в диапазоне 25–30 лет [12].

Лидером в области использования ГЧП является Великобритания. Британское правительство стало одним из первых применять указанную схему работы на национальном уровне (пилотным проектам был дан старт в конце 80-х годов. Система была разработана и начала внедряться

Кабинетом Дж. Мейджора в 1992 г. Основной формой заключения подобных контрактов в Великобритании является «частная финансовая инициатива» (ЧФИ, Private Finance Initiative), при которой частная фирма получает от государства в лице ведомства, органа местного самоуправления или иного государственного института в заказ на создание или восстановление основных фондов (например, строительство больницы или школы, ремонт станции метро), а также долгосрочные услуги по эксплуатации (на 25–50 лет). Всего на основе данной схемы, по расчетам International Financial Services London (агентство вошло в 2010 г. в состав City UK), было создано 930 ГЧП на общую сумму более 66 млрд. фунтов стерлингов. Контракты в форме ГЧП чаще всего заключались в таких сферах, как транспорт, оборона, образование, здравоохранение и правопорядок. По данным Министерства финансов, с помощью контрактов ГЧП было построено более 800 школ, 70 больниц, 45 транспортных проектов [13].

Германия, страна с традиционно сильной государственной властью, сравнительно поздно приступила к разработке и реализации проектов ГЧП: активное развитие рынка ГЧП наблюдается с 2003 г. Федеральное правительство Германии смогло адаптировать концепцию ГЧП к своим социальным и экономическим задачам, основанным на стремлении обеспечить максимальную выгоду всем участникам сотрудничества: распорядителям бюджетных средств, бизнеса (попутно решая задачу поддержки малого и среднего предпринимательства) и населению. Успешная в отличие от многих стран реализация проектов и комплексное развитие частного сектора основаны именно на принятой в Германии концепции, на особом понимании ГЧП. Одной из целей ГЧП в Германии является борьба с бедностью. Среди контрактных моделей ГЧП (в социальном и дорожном строительстве) преобладает модель владельца. Больше всего проектов реализуется в Германии по схеме форфейтинга без права регресса. Структура проектов по отраслям: образование – 40%, спорт и культура – 26%, административные здания – 18%, другие – 8%, пенитенциарная (уголовно-исполнительная) система – 3%, здравоохранение – 3%, федеральные объекты – 2% [14].

Практика системы ГЧП во Франции наибольшее распространение получила в сфере здравоохранения. В рамках реформы национальной системы принят план «Больница-2007», который поставил главной целью оживление инвестиционной политики в больничном секторе. В 2004 г. во Франции был принят закон о государственно-частном партнерстве [15].

В Российской Федерации государственно-частное партнерство рассматривается как важный инструмент для привлечения отечественного и

иностранного частного капитала, необходимого для удовлетворения потребностей инфраструктуры. Ответственность за развитие инфраструктуры транспорта, городского хозяйства, социальной сферы несут органы государственного и муниципального управления. Развитие объектов, являющихся составляющими этой инфраструктуры, всегда связано с высокими затратами. Размеры финансирования выходят за пределы возможностей региональных и городских бюджетов. Эти проблемы требуют решения, ведь развитие инфраструктуры напрямую обеспечивает экономический рост. Важным также является вопрос качества предоставления государственных услуг, поэтому для решения своих задач власть привлекает частный бизнес и вступает с ним в партнерские отношения. Для предпринимателей партнерство с властью означает снижение долгосрочных рисков ведения бизнеса [15].

В 2018 г. польское правительство утвердило проект закона, который упрощает реализацию капиталовложений. Это закон «О публично-частном партнерстве», который позволит расширить участие частных инвесторов в инфраструктурных проектах Польши [16]. Польские экономисты прогнозируют, что введение новых положений даст возможность подписывать договоры на сумму 4–5 млрд. злотых в год и сэкономят более 400 млн. злотых из государственной казны. Органы местного самоуправления в Польше получили инвестиции в размере 50–60 млрд. злотых, в том числе по форме государственно-частного партнерства. Большинство из этих проектов реализуется в соответствии с законом о государственных закупках, но на основе информации, поступающей из всех воеводств.

Опыт Италии в сфере государственно-частного партнерства демонстрирует значительные преимущества этой формы сотрудничества. В стране активно применяются механизмы внедрения и реализации государственно-частного партнерства, его правовые и экономические аспекты, концессионные механизмы. Государственно-частное партнерство является одним из наиболее перспективных и эффективных инструментов городского и регионального экономического и социального развития Италии. Концессии – достаточно универсальное средство решения экономических проблем в Италии [17]. Они являются наиболее развитой прогрессивной формой партнерства государства, органов местной власти и частного сектора на современном этапе. Основными сферами применения государственно-частного партнерства в Италии являются больницы, транспорт, жилищно-коммунальная отрасль.

Эта форма управления государственной собственностью распространена в более 120-ти странах Европейского Союза, Центральной и

Латинской Америки, в Азии, Океании, а также в Восточной Европе и СНГ.

Также надо отметить, что для успешной реализации ГЧП-проектов необходима грамотная работа по его обеспечению разного рода структурами, организациями, агентствами и т. д. (табл. 1).

Опыт формирования государственно-частного взаимодействия распространяется во всех регионах мира. Как показывает анализ международной практики, наиболее распространенными объектами государственно-частного партнерства являются:

- жилищно-коммунальная сфера (производство и транспортировка электроэнергии, водоснабжения, эксплуатация и благоустройство);

- строительство и содержание автодорог;
- энергосбережение;
- эксплуатация зданий бюджетного сектора экономики [17].

Если анализировать использование ГЧП-проектов по странам, рассматривая их в соответствии с классификацией ООН, то в зависимости от социально-экономического развития страны картина будет несколько меняться. Так, анализ 915 случайно выбранных проектов ГЧП в странах с разным уровнем развития экономики показал, что здравоохранение стоит на первом месте только в странах «Большой семерки» (184 из 615 проектов, или 29,92%). В развивающихся странах здравоохранение и образование находятся далеко позади

Таблица 1

Центры поддержки ГЧП в мире

Страна	Год создания	Название центра	Форма собственности
Бельгия	2002	Фламандский центр знаний о ГЧП	Государственная
Великобритания	2001	Форум ГЧП (PPP Forum)	Негосударственная
Венгрия	2006	Европейский центр ГЧП (European PPP Center (EPPPC))	Государственная
Германия	2008	Partnerschaften Deutschland (Federal ÖPP Deutschland AG)	Государственная
		Специальные целевые группы по ГЧП	Негосударственная
Греция	2005	Специальный секретариат по ГЧП (Special Secretariat for PPPs)	Государственная
Ирландия	2008	Специальный институт по ГЧП	Государственная
Канада	1993	Канадский совет по ГЧП (Canadian Council for Public-Private Partnerships (CCPPP))	Некоммерческая организация
Нидерланды	1997-1998	Положение о Министерстве финансов Нидерландов (№ BWBR0018723)	Государственная
Польша	2008	Центр ГЧП (Centrum PPP)	Негосударственная
Словакия	2007	Ассоциация ГЧП (Slovak Public-Private Partnership Association)	Некоммерческое объединение, включающее юридические фирмы, финансовые, консалтинговые, строительные компании
США	1985	Национальный совет по ГЧП (National Council for PPP)	Некоммерческая организация для обмена инновационными идеями в сфере партнерств
Турция	2008	Международная платформа ГЧП (International PPP Platform Türkiye)	Государственная
Франция	1996	Французский институт ГЧП (Institute de la Gestion Déléguée (French Institute for PPP))	Некоммерческая организация
	2006	Французский центр экспертизы ГЧП (Centre d'Expertise Français pour l'Observation des Partenariats Public-Privé (CEFO-PPP))	Некоммерческая организация
	2006	Клуб ГЧП (Club de Partenariats Public-Privé (CPPP))	Некоммерческая организация
	2005	Целевая группа по ГЧП (Mission d'appui aux PPP (MAPPP))	Государственная
Чехия	2004	Ассоциация ГЧП для развития инфраструктуры (Asociace pro rozvoj infrastruktury)	Государственная
Швейцария	2006	Ассоциация ГЧП (Association PPP Suisse)	Некоммерческая организация

Источник: сформировано автором на основе [18]

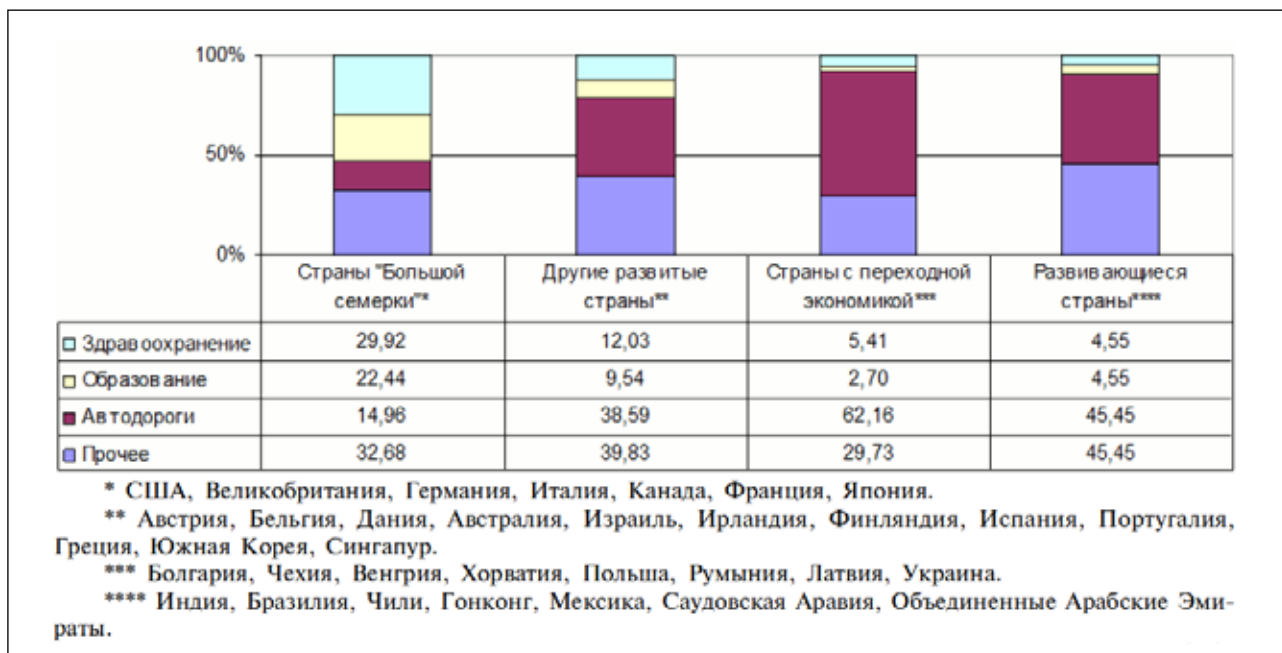


Рис. 1. Зависимость приоритетности отраслей в рамках государственно-частного партнерства от социально-экономического уровня развития страны

Источник: сформировано автором на основе [19]

отрасли, связанной со строительством и реконструкцией автодорог. Проекты в других не менее важных, но менее приоритетных отраслях (ЖКХ, оборона, тюрьмы, развлечения, туризм, железнодорожный и трубопроводный транспорт и пр.) в большинстве стран занимают в структуре ГЧП от 30% до 45% [20].

Также закономерным является тот факт, что страны с переходной экономикой (в т. ч. Украина) первоочередными задачами видят восстановление и строительство автомобильных дорог и инженерных сооружений. Так что для Украины государственно-частное партнерство – это повышение финансового уровня страны и совершенствование бюджетного и налогового законодательства с целью улучшения инвестиционного климата и разработки эффективного механизма предоставления государственной поддержки государственно-частного партнерства, а также законодательства по вопросам внедрения стимулирующего тарифного регулирования.

Выводы из проведенного исследования.

Международный опыт свидетельствует о следующем:

1. во всех развитых странах институт ГЧП сформирован и продолжает формироваться посредством активной деятельности различных структур, организаций, агентств и т. д. Именно они принимают активное участие в обеспечении ГЧП своих стран;

2. на основании анализа приоритетности сфер реализации ГЧП проектов с позиции морового опыта удалось определить потенциальные сферы

реализации ГЧП-проектов, среди которых – автомобильные дороги в целом и мостостроение в частности.

Чем ниже уровень жизни в той или иной стране, тем более востребованы в ней частные инвесторы, которые готовы вкладывать средства и силы в модернизацию инфраструктуры. В то же время чем беднее страна, тем меньше проектов может быть реализовано в ней без государственной поддержки. Если мы сосредоточимся на реализации только сверхприбыльных инфраструктурных проектов, не требующих никакого участия государства, а, наоборот, предусматривающих высокие концессионные платежи, то решить острые проблемы в стране не удастся никогда. Ведь в наихудшем состоянии у нас находятся те объекты, платить за создание (реконструкцию) которых их пользователи не в состоянии. Речь сейчас идет и о мостах тоже. Таким образом, решение проблем в мостостроении Украины невозможно без государственной поддержки, что стимулирует науку к разработке новых форм поддержки и обоснованного распределения возможной поддержки при реализации проектов мостостроения в рамках ГЧП.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Левченко Я.С. На шляху до євроінтеграції. Як і кому інвестувати в будівництво і реконструкцію мостів України? *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2019. № 6(23). С. 152–157.
2. Левченко Я.С. Мостобудування в Україні: значення державно-приватного партнерства для його

розвитку. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2019. № 2(23). С. 118–129.

3. Євроінтеграція : вебсайт. URL : <https://mtu.gov.ua/timeline/Evrointegraciya.html> (дата звернення: 09.10.2019).

4. Быстряков А.Я., Былым Е.С. Строительство автомобильных дорог как ключевая сфера государственно-частного партнерства в инвестиционном комплексе России. *Вестник РУДН. Серия «Экономика»*. 2014. № 1. С. 53–59.

5. Фінансове забезпечення інвестиційної діяльності суб'єктів підприємництва: регіональний аспект / К.В. Васьківська та ін. 2018. URL : http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/7_2018/6.pdf (дата звернення: 07.12.2019).

6. Власова А.А. Реализация национальных проектов на основе моделей государственно-частного партнерства в России : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05. Санкт-Петербург, 2008. 17 с.

7. Дмитрієв І.А., Левченко Я.С. Оцінка і забезпечення інвестиційної привабливості підприємства в контексті регіонального розвитку (на прикладі підприємств автомобільного транспорту) : монографія. Харків : ФОРМ. БРОВІН, 2018. 268 с.

8. Калита Т.А. Теоретичні та практичні аспекти зарубіжного досвіду фінансування інвестицій у системі партнерських відносин держави і бізнесу та імплементація його в Україні. *Бізнес Інформ*. 2017. № 9. С. 29–34.

9. Синякова А.Ф. Концессионные соглашения: привлечение в регион инвестиций с помощью государственно-частного партнерства. *Регион, экономика: теория и практика*. 2007. № 10(49). С. 59.

10. Клинова М.В. Государство и бизнес: формы и стратегии взаимодействия. *Мировая экономика и международные отношения*. 2006. № 11. С. 104–116.

11. Чирикова А. Бизнес как субъект социальной политики в современной России. *Общество и экономика*. 2006. № 9. С. 116–117.

12. Иванов А.П., Сахаров И.В., Хрусталева Е.Ю. Принципы и факторы определения инвестиционного рейтинга предприятий. *Консультант директора*. 2009. № 12. С. 31–37.

13. Кочеткова С.А., Моисеева И.В. Структурная модель государственно-частного партнерства в стратегическом управлении регионом : монография. Москва : Академия естествознания, 2016. 160 с.

14. Кузьмін В.А. Державно-приватне партнерство: досвід реалізації механізму в Німеччині та можливості його використання в Росії. 2018. URL : http://www.pppinrussia.ru/userfiles/upload/files/PPP%20in%20foring%20country/Kuzmin_PPP_Germany.pdf (дата звернення: 24.10.2019).

15. Бондаренко Е.Ю. Оптимизация рисков частно-государственного партнерства с участием международных финансовых институтов. *Экономические науки*. 2008. № 5. 140 с.

16. Гош О. Про економічну сутність понять «співробітництво» і «партнерство». *Економіка України*. 2012. № 5. С. 91–95.

17. Українські міста вивчали досвід Італії у сфері державно-приватного партнерства. 2012. URL : <http://euro2012.ukrinform.ua/news/11/p7273/> (дата звернення: 24.10.2018).

18. Центры государственно-частного партнерства (ЦГЧП) в странах ОЭСР. URL : <https://goo-gl.su/5kMwn46> (дата звернення: 17.09.2019).

19. Зарубежный опыт государственно-частного партнерства (США, Европа, Канада). URL : https://ecsn.ru/files/pdf/201208/201208_196.pdf (дата звернення: 18.09.2019).

20. Кузнецов И.В. Зарубежный опыт государственно-частного партнерства (США, Европа, Канада). *Мировая экономика и международные экономические отношения. Экономические науки*. 2012. № 8(93). С. 196–201.

REFERENCES:

1. Levchenko Y. S. (2019) Na shlyahu do yevrointegratsiyi. Yak i komu investuvati v budivnictvo i rekonstrukciyu mostiv Ukrayini? [On the way to european integration. How and who can invest in construction and reconstruction of Ukrainian bridges?] *Shidna Yevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnya*, vol. 23, no. 6, pp. 152-157.

2. Levchenko Y. S. (2019) Mostobuduvannia v Ukraini: znachennia derzhavno-pryvatnoho partnerstva dlia yoho rozvytku [Bridge building in Ukraine: the importance of public-private partnership for its] *Problemy i perspektvy rozvytku pidpriemnytstva*, vol. 23, no. 2, pp. 118-129.

3. Yevrointegraciya [European integration], Available at: <https://mtu.gov.ua/timeline/Evrointegraciya.html> (accessed 09 October 2019).

4. Bystryakov A. Ya., Bylym E. S. (2014) Stroitel'stvo avtomobil'nyh dorog kak klyuchevaya sfera gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v investitsionnom komplekse Rossii [Construction of roads as a key area of public-private partnership in the investment complex of Russia]. *Vestnik RUDN, seriya Ekonomika*, no. 1, pp. 53-59. (in Russian)

5. Vaskivska K. V., Vaskivskiy Yu. P., Detsyk O. I., Prokopyshak V. B. (2018) Finansove zabezpechennia investytsiinoi diialnosti subiektiv pidpriemnytstva: rehionalnyi aspekt [Financial support of investment activity of business entities: regional aspect] (electronic journal), available at: http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/7_2018/6.pdf (accessed 07 December 2019)

6. Vlasova A. A. (2008) *Realizatsiya nacional'nyh projektov na osnove modelej gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Rossii* [Implementation of national projects based on public-private partnership models in Russia] (PhD Thesis), St. Petersburg: St. Petersburg State University of Economics and Finance

7. Dmytriiev I. A., Levchenko Ya. S. (2018) *Otsinka i zabezpechennia investytsiinoi pryvablyvosti pidpriemstva v konteksti rehionalnoho rozvytku (na prykladi pidpriemstv avtomobilnoho transportu)* [Assessment and ensuring of enterprise investment attractiveness in the context of regional development (on example of motor transport enterprises)] (monograph), Kharkiv, FOP Brovin O. V. 268 p. (in Ukrainian)

8. Kalyta T. A. (2017) *Teoretychni ta praktychni aspekty zarubizhnoho dosvidu finansuvannia investytsii u systemi partnerskykh vidnosyn derzhavy i biznesu ta implementatsiia yoho v Ukraini* [Theoretical and practical aspects of foreign experience of financing investments in the system of partnership relations between the state

and business and its implementation in Ukraine]. *Biznes Inform*, no. 9, pp. 29-34. (in Ukrainian)

9. Sinyakova A. F. (2007) Koncessionnye soglaseniya: privlechenie v region investitsij s pomoshch'yu gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Concession agreements: attracting investments to the region through public-private partnerships]. *Region. ekonomika : teoriya i praktika*, vol. 49, no. 10, p. 59. (in Russian)

10. Klinova M. V. (2006). Gosudarstvo i biznes: formy i strategii vzaimodejstviya [State and business: forms and strategies of interaction]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*. no. 11, pp. 104-116. (in Russian)

11. Chirikova A. (2006). Biznes kak sub'ekt social'noj politiki v sovremennoj Rossii [Business as a subject of social policy in modern Russia]. *Obshchestvo i ekonomika*. no. 9, pp. 116-117. (in Russian)

12. Ivanov A.P., Saharov I.V., Hrustalev E.Yu. (2009). Principy i faktory opredeleniya investicionnogo rejtinga predpriyatij [Principles and factors for determining the investment rating of enterprises]. *Konsul'tant direktora*. no. 12, pp. 31–37. (in Russian)

13. Kochetkova S.A., Moiseeva I.V. (2016). *Struktural'naya model' gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v strategicheskom upravlenii regionom* [Structural model of public-private partnership in strategic management of the region] (monograph), M., Akademiya Estestvoznaniya. (in Russian)

14. Kuz'min V. A. (2016). Derzhavno-pryvatne partnerstvo: dosvid realizacii mexanizmu v Nimechchyni ta mozhlivosti jogo vykorystannya v Rosiyi [Public-Private Partnership: Experience of Implementing the Mechanism in Germany and Possibility of Using it in Russia], available at:

http://www.pppinrussia.ru/userfiles/upload/files/PPP%20in%20foring%20country/Kuzmin_PPP_Germany.pdf (accessed 24 October 2019).

15. Bondarenko E. Yu. (2008). Optimizaciya riskov chastno-gosudarstvennogo partnerstva s uchastiem mezhdunarodnyh finansovyh institutov [Risk optimization of public-private partnerships with the participation of international financial institutions]. *Ekonomicheskie nauki*. no. 5. 140 p. (in Russian)

16. Gosh O. (2012). Pro ekonomichnu sutnist' ponyat' «spivrobitny`chtvo» i «partnerstvo» [On the economic essence of the concepts of «cooperation» and «partnership»]. *Ekonomika Ukrayiny`*. no. 5, pp. 91-95. (in Ukrainian)

17. Ukrayins`ki mista vy`vchaly` dosvid Italiyi u sferi derzhavno-pryvatnogo partnerstva [Ukrainian cities studied Italy's experience in public-private partnerships], Available at: <http://euro2012.ukrinform.ua/news/11/p7273/> (accessed 24 December 2019).

18. Centry gosudarstvenno-chastnogo partnerstva (CGCHP) v stranah OESR [Public Private Partnership Centers (PPPs) in OECD countries], Available at: <https://goo-gl.su/5kMwn46> (accessed 17 September 2019).

19. Zarubezhnyj opyt gosudarstvenno-chastnogo partnerstva (SSHA, Evropa, Kanada) [Foreign experience of public-private partnerships (USA, Europe, Canada)], URL: https://ecsn.ru/files/pdf/201208/201208_196.pdf (accessed 18 September 2019).

20. Kuznetsov I.V. (2012). Zarubezhnyj opyt gosudarstvenno-chastnogo partnerstva (SSHA, Evropa, Kanada) [Foreign experience of public-private partnerships (USA, Europe, Canada)]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye ekonomicheskie otnosheniya. Ekonomicheskie nauki*. no. 8 (93), pp. 196-201.