

*Т. О. Олійник,
директор Департаменту з планування та очікуваної
вартості у сфері закупівель, АТ "Укрзалізниця"
ORCID ID: 0000-0002-8686-4437*

DOI: 10.32702/2306-6806.2020.2.122

ЩОДО ПИТАННЯ ЗАПРОВАДЖЕННЯ КОНЦЕСІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

*T. Oliinyk,
Director of the Department of Planning
and Expected Procurement, JSC Ukrainian Railways*

TO THE ISSUE OF INTRODUCING A CONCESSION AT THE RAILWAY TRANSPORT

У статті розглянуто проблеми запровадження концесії на залізничному транспорті України. Наведено приклади успішного державно-приватного партнерства в різних країнах, у тому числі на залізничному транспорті.

Підкреслено, що відсутність довгий час чіткої законодавчої бази та правил гри для організації концесії, відсутність знань та досвіду в розробці та проведенні конкурсів концесійних проектів стримують потенційних інвесторів.

Наголошено, що в Україні немає досвіду організації концесії на залізничному транспорті, тому при розробці першого проекту концесії, наприклад, вокзалу доведеться вирішити низку специфічних питань.

Вказано на необхідність врегулювання нормативно-правового забезпечення, розробки прозорих механізмів фінансування та розподілу ризиків між учасниками. Стримуючими факторами розвитку державно-приватного партнерства в Україні можуть стати: нестабільна політико-економічна ситуація в країні, відсутність попереднього досвіду державно-приватного партнерства, а також відсутність довгострокових гарантій потенційним інвесторам.

Визначено основні напрями запровадження концесії на залізничному транспорті України.

Доведено, що саме державно-приватне партнерство дозволить залучити кошти вітчизняних та закордонних інвесторів, водночас право власності на об'єкти залізничної інфраструктури залишиться у держави.

The article considers the problems of introducing concessions in the railway transport of Ukraine. Examples of successful public-private partnerships in various countries, including rail transport, are given.

Rail concessioning is not new. Many railways were originally built and operated as concessions, and if not for the wave of public ownership (especially strong in countries undergoing decolonialization) after World War II, many would never have been publicly operated. Since then rail has performed badly, for two main reasons. First, governments have promoted highways and air travel, often operated by the private sector. Second, and perhaps more important, railways have become mired in politics, often depriving them of adequate capital for investment and repairs, always lumbering them with a confused and contradictory set of objectives in competition with modes that had a much clearer mission. The downward slide of nationally owned railways has coincided with increasing globalization and tightening national finances. Governments can no longer afford bad rail services, and this has led to politically painful measures to fix the problem.

It was emphasized that the absence of a clear law and rules of the game for organizing the concession for a long time, the lack of knowledge and experience in the development and holding of competitions for concession projects restrain potential investors.

It is noted that in Ukraine there is no experience in organizing concessions in rail transport, therefore, when developing the first concession project, for example, of a station, a number of specific issues will have to be resolved.

The necessity of regulating legal support, developing transparent mechanisms for financing and sharing risks between participants is indicated. Constraining factors in the development of public-private partnerships in Ukraine may include: unstable political and economic situation in the country, lack of previous experience in public-private partnerships, and lack of long-term guarantees for potential investors.

The main directions of introducing concessions in the railway transport of Ukraine are determined.

It has been proved that it is public-private partnership that will attract funds from domestic and foreign investors, while the ownership of the railway infrastructure will remain with the state.

Ключові слова: залізничний транспорт, концесія, державно-приватне партнерство, Укрзалізниця, вокзал.

Key words: railway, concession, public-private partnership, Ukrzaliznytsia, railway station.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

В останні роки внаслідок високих тарифів на вантажні перевезення, катастрофічний знос основних фондів та рухомого складу, перехресне субсидування пасажирських перевезень, відсутність державних інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури та інших чинників залізничний транспорт значно послабив свої позиції на конкурентному ринку перевезень як вантажів, так і пасажирів.

В умовах хронічного недофінансування з боку держави природна монополія — акціонерне товариство "Укрзалізниця" нарешті, із прийняттям закону "Про концесію" [1] отримує можливість залучення додаткових фінансових інструментів для власного розвитку.

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

Механізми застосування концесії на транспорті, і залізничному зокрема, вивчали як вітчизняні, так і іноземні науковці. Так, у роботі Карась О.С. [2] запропоновано механізм державно-приватного партнерства — концесію для реалізації інвестиційних інтересів держави в транспортній галузі. Сферами його застосування мають бути: реконструкція та розширення мережі транспортних шляхів; розвиток сучасної інфраструктури, її сервісу та підвищення якості перевезень; участь у процесі транскордонної співпраці на регіональному рівні; інтеграція України в міжнародну транспортну систему. Серед стримуючих факторів розвитку концесійних проєктів, на думку автора, є: значні ризики; недостатня інтеграція вітчизняної економіки у світову економічну систему; відсутність необхідного рівня кваліфікації спеціалістів стосовно управління об'єктами інвестиційної діяльності, побудованих на концесійних закладах; відсутність достатніх мотиваційних факторів.

У дисертації Максимова В.В. [3] наведено авторське поняття терміну "державно-приватне партнерство" як юридично оформлена система взаємовідносин сторін-партнерів, яка спрямована на сумісну реалізацію інвестиційних проєктів, яка базується на справедливому розподілі відповідальності, необхідних організаційних, фінансових, виробничих та інших ризиків та надає гарантію сторонам в отриманні позитивного результату. Автор пропонує таку частку участі держави та приватного інвестора: 80% — держава, 20% — приватний інвестор від загального обсягу капіталовкладень у будівництво транспортної інфраструктури. Ми не впевнені, що у бюджеті нашої держави є вільні кошти в такому обсязі на будівництво транспортних об'єктів, скоріше, співвідношення повинно бути обернене.

Крім того, Максимов В.В. [3] запропонував новий кількісний показник — ефетивність державних інвестицій під час реалізації інфраструктурних транспортних проєктів на підставі державно-приватного партнерства, який визначається як відношення сумарного дисконтованого грошового потоку, який приватний партнер повертає до бюджету, до чистої приведенної вартості проєкту з урахуванням структури приватного капіталу.

У роботах російських вчених [4—6] теж надано підтримку розвитку державно-приватного партнерства у сфері залізничного транспорту.

Науковець з Росії Каверин О.В. [4] відзначає, що після виділення пасажирських перевезень в окремі структури збитковість від пасажирських перевезень вже покривається не за рахунок вантажних, а за рахунок державного бюджету. В Україні, на жаль, бюджети різних рівнів не в змозі покрити збитки залізниць від пасажирських перевезень, тому з року в рік заборгованість місцевих органів влади перед залізницями зростає. Автор, проаналізувавши ситуацію, що склалася у його країні, доходить висновку, що питання взаємодії ВАТ "Федеральна пасажирська компанія" з іншими учасниками перевізного процесу та власниками інфраструктури та рухомого складу є найменш опрацьованим та потребує подальшого вивчення та розвитку на державному рівні у правовому полі. Каверин О.В. визначив основні ризики, які можуть загрожувати учасникам бізнесу, пов'язаному із пасажирськими перевезеннями, а саме: встановлення тарифів, які не забезпечують економічно обґрунтовані результати діяльності; відхилення фактичного попиту на перевезення від запланованого рівня; перехід споживачів залізничних послуг на інші види транспорту; зниження конкурентоспроможності залізничних перевезень у зв'язку із низьким рівнем сервісу; зниження загального рівня іміджу залізниць. До цього переліку, на наш погляд, доцільно було б додати ризики, пов'язані із недосконалістю українського законодавства стосовно учасників перевізного процесу, можливим ще більшим зниженням доходів домогосподарств, що буде виключати можливість вільних коштів мешканців України на подорожі, у тому числі й залізничним транспортом; здешевленням турів в інші країни, які можуть бути більш привабливими для українців, ніж подорожувати своєю країною; суттєвим збільшенням рівня інфляції, і, як наслідок, зниження інвестиційної можливості потенційних інвесторів залізниць — коцесіонерів та багато інших ризиків.

У роботі Меркулової М.Є. [7] проаналізовано світовий досвід організації державно-приватного партнерства, та доведено, що ця взаємодія є досить ефективною для галузей, які не підлягають приватизації. Автор пропонує вивчати функції державно-приватного партнерства (соціальну, інвестиційну, інноваційну, відтворення та реалізації інтересів усіх учасників) з урахуванням ефектів, яке воно приносить суспільству та економіці. Серед недоліків цієї форми взаємодії автор додає

ще є несприйняття такого партнерства суспільством. Ми не згодні погоджуватися з цією тезою, адже для споживача, наприклад, туристичних послуг, взагалі не має значення хто є власником туристичної та транспортної інфраструктури, для споживача важлива безпека подорожі та висока якість послуг.

Науковець Понізов П.В. [8] підкреслює, що розвиток державно-приватного партнерства є однією із найважливіших умов підвищення інвестиційної активності регіонів. На думку автора, державно-приватне партнерство — це інституційний механізм об'єднання ресурсів держави та приватного бізнесу з метою розробки, планування, фінансування, будівництва та експлуатації об'єктів соціальної та виробничої інфраструктури в регіональних економіках. Автором запропоновано методику рейтингування проектів державно-приватного партнерства, яка дозволить приймати оптимальні управлінські рішення щодо доцільності їхньої розробки та реалізації. Ми підтримуємо ідею автора щодо рейтингування проектів та його пропозицію щодо введення у практику інфраструктурних облігацій, які є ефективним інструментом фінансування довгострокових та капіталоємних проектів.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є аналіз потенційних можливостей та загроз впровадження концесії на залізничному транспорті в Україні, а також вивчення досвіду застосування концесії в інших країнах світу.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБГРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Концесія — це форма державно-приватного партнерства, яка передбачає надання об'єктів державної/комунальної власності у тимчасове користування на платній основі приватним інвесторам (концесіонерам) за договором. Водночас концесіонер не тільки користується існуючим об'єктом, але й має право реконструювати чи добудувати нові об'єкти протягом дії концесії. Після закінчення дії концесійного договору інвестор зобов'язаний повернути об'єкт з поліпшеннями назад до державної/комунальної власності. Враховуючи, що середній строк концесійного договору складає близько 25—30 років, можна зрозуміти недовіру з боку потенційних інвесторів, адже українське законодавство остаточно не робить процедуру концесії достатньо прозорою та вигідною для обох зацікавлених сторін.

Концесія, як і суміжні інститути найму, оренди та фінансового лізингу, передбачає оплатне використання об'єкта концесії. Концесійний платіж вноситься концесіонером відповідно до умов концесійного договору незалежно від наслідків господарської діяльності. З останнім безпосередньо пов'язана ще одна ознака концесії — покладення майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику на концесіонера. Концесіонерам збиткових і низькорентабельних об'єктів концесії, які мають важливе соціальне значення, концесіодавець може надавати пільги щодо концесійних платежів, а також передбачати в договорі надання дотацій, компенсацій та пільг. Порядок визначення таких об'єктів, а також умови надання дотацій, компенсацій та пільг встановлюються Кабінетом Міністрів України у Порядку визначення об'єктів концесії, концесіонерам яких можуть надаватися пільги щодо концесійних платежів, дотацій, компенсацій та умов їх надання [1].

Предметом державно-приватного партнерства є розвиток, використання та управління державною та муніципальною власністю. Під державно-приватним партнерством можна розуміти будь-які форми взаємодії держави та приватного капіталу, що передбачають передачу з боку держави певних повноважень з проектування, будівництва, управління та фінансування (для

нових об'єктів) приватному бізнесу на основі укладених типових контрактів (договорів) [9].

Основні види концесійних угод такі [10]:

1. "Будівництво — управління — передача" (ВОТ), коли концесіонер здійснює будівництво і експлуатацію (в основному, на праві власності) протягом встановленого терміну, після чого об'єкт повертається державі.

Яскравим прикладом такого варіанту концесії є концесійний договір між Російською імперією і Китаєм від 1895 року, який було укладено для будівництва Китайсько-Східної залізниці. Договір передбачав будівництво залізниці від Чіти до Владивостока через територію Маньчжурії. Враховуючи, що на реалізацію проекту (майже 550 млн рублів) державних грошей не вистачало, до будівництва долучили приватних інвесторів. Для безперервного фінансування будівництва створили Російсько-Китайський банк, який і був офіційним власником майбутньої залізниці. За 8 років цю залізницю побудували, а разом з нею і місто Харбін, в якому з'явилися і вагоноремонтний завод, і школи, і церкви, і навіть, залізничний інститут.

2. "Будівництво — передача — управління" (ВТО), коли концесіонер будує об'єкт, який передається державі у власність відразу після завершення будівництва, після чого він передається в експлуатацію концесіонера %.

3. "Будівництво — володіння — управління" (ВОО), коли концесіонер будує об'єкт і здійснює подальшу експлуатацію, володіючи ним на праві власності, термін дії якого не обмежено.

4. "Будівництво — володіння — управління — передача" (ВООТ), за якого володіння і користування побудованим об'єктом на праві приватної власності здійснюється протягом певного терміну, після закінчення якого об'єкт переходить у власність держави.

5. "Покупка — будівництво — управління" (ВВО), це концесія, яка передбачає продаж з відновленням або розширенням існуючого об'єкту. Держава продає об'єкт приватному сектору, який робить необхідні удосконалення для ефективного управління.

Вважаємо, що доцільно спиратися на позитивний досвід інших країн, які змогли розвинути залізничний транспорт саме завдяки державно-приватному партнерству. Серед найбільш вдалих проектів можна виділити такі: Tunnel Rail Link (Великобританія); високошвидкісна магістраль HSL Zuid (Нідерланди); лінія Oresund (Данія — Швеція); Євротунель під проливом Ла-Манш; Сіднейський портовий тунель; міст Конфедерації у Канаді; національні аеропорти в Гамбурзі та Варшаві; окремі гілки метрополітену у Лондоні; будівництво платних автомобільних доріг та метро (Ірландія); концесійні проекти розвитку залізниці (Бразилія), будівництво автодоріг (Індія); проекти будівництва та експлуатації пасажирських терміналів (Нідерланди).

В останні роки принципи ДПП почали використовуватися в Данії (з 2004 р. ведеться будівництво ліній швидкісного трамвая між двома пригородами Копенгагена). За оцінками експертів, масштаби застосовуваних на залізничному транспорті концесій досить істотні. Тільки протягом останніх 10 років у країнах, що розвиваються, було реалізовано майже сотню проектів з розвитку залізниць за участю приватних коштів. Сумарні інвестиції перевищили 26 млрд доларів. На концесійну форму в країнах, які розвиваються, припадає 79% загального числа проектів і 96% всіх інвестицій.

У країнах Європейського Союзу щорічно реалізується все більше проектів державно-приватного партнерства. Загальна вартість цих проектів сягає мільярдів доларів, причому інвестори найбільш зацікавлені у вкладанні коштів у такі сфери: транспорт, медицина, освіта, телекомунікації.

Загалом у транспортній галузі використовують такі типи взаємодії приватного капіталу та держави у проектах державно-приватного партнерства (ДПП): кон-

тракти підряду, концесія, проекти "з нуля", повна та часткова приватизація.

Найбільш поширеним типом є концесії, найменш поширеним — контракти на управління та оренду. Активність залучення приватного капіталу для вирішення проблем розвитку транспорту забезпечує й відповідне зростання інвестицій у галузь.

Найбільш активно застосовуються проекти ДПП у дорожньому будівництві (вони становлять майже 50% від загальної кількості проектів у транспортній галузі). Дещо менша частка припадає на морські порти (30%). Тільки 9% проектів були реалізовані на залізничному транспорті та 11% — в аеропортах.

Концесійне законодавство діє в понад сотні країн світу, більшість концесійних проектів є успішними.

Значна кількість концесійних угод припадає на різні види транспорту, в тому числі є успішні проекти розвитку залізничного транспорту.

Досить успішно діють договори концесії на залізничному транспорті в Африці. Інвестори вклали значні інвестиції (наприклад, у Камеруні компанія-концесіонер інвестувала близько 25 млн доларів на початковому етапі концесії; у Замбії нові оператори вклали приблизно 20 млн доларів у перші 2 роки дії концесії) на розбудову транспортної інфраструктури та оновлення рухомого складу, тим самим їм вдалося підвищити обсяги вантажних та пасажирських перевезень.

Приватні оператори на залізницях Кот-д'Івуару, Буркіна-Фасо, Малаві, Сенегалу, Малі, Замбії, Нігерії та інших країн завдяки вдалому менеджменту змогли скоротити не лише штат управлінців майже на 30%, а й знизити простоті вантажних вагонів, прискорити час доставки вагонів, покращити рівень обслуговування під час надання пасажирських перевезень.

Значні інвестиції, особливо в інфраструктуру, характерні для багатьох африканських концесій. У більшості випадків очевидні відновлення і розвиток інфраструктури мережі і рухомого складу.

Якщо повернутися до українських реалій, то, на наш погляд, існує загроза щодо повноцінного партнерства. Адже в Україні немає досвіду організації концесії на залізничному транспорті.

Крім того, під час розроблення першого проекту концесії вокзалу доведеться вирішити низку специфічних питань: обов'язкові тарифи на перевезення, можливості встановлення комерційних тарифів, забезпечення мінімального обсягу пасажиропотоку, можливості розпорядження площами для комерційних цілей.

Україна відстає від показників сусідніх країн, бо об'єктивні та суб'єктивні причини відлякують потенційних інвесторів. Так, відсутність довгий час чіткої законодавчої бази та правил гри для концесії, відсутність знань та досвіду в розробці та проведенні конкурсів концесійних проектів стримують потенційних інвесторів.

У пункті 6 статті 15 Закону "Про залізничний транспорт" передбачено, що залізничну інфраструктуру можуть передавати у концесію, оренду, лізинг, управління та спільну діяльність на конкурсних засадах [11]. Цим законом запроваджено конкуренцію між потенційно новими перевізниками та "Укрзалізницею", передбачено нове регулювання, тарифоутворення, крім того, у бюджеті буде передбачено компенсацію за збиткові пасажирські перевезення. Але цей Закон остаточно не врегулює інші проблемні питання. Наприклад, подання запитів на допуск до інфраструктури, механізм визначення плати за доступ до колії, правила управління перевізним процесом, правила доступу приватних локомотивів та інші.

Є надія, що із підписанням нового Закону "Про концесію" умови державно-приватного партнерства на залізничному транспорті стануть прозорими для всіх учасників процесу.

Спочатку заплановано передати у концесію збиткові на сьогодні залізничні вокзали Миколаєва, Харкова, Дніпра, Хмельницького, Чоп, Вінниці, Івано-Франківська, Запоріжжя, що дозволить перетворити їх на сучасні комплекси з додатковим набором послуг для пасажирів.

Згодом вокзали можуть стати не лише транспортними вузлами, а перетворитися на ключові комерційні об'єкти.

Наступним напрямом концесії на залізничному транспорті має стати будівництво нових контейнерних терміналів. На сьогодні "Укрзалізниця" є власником чотирьох таких комплексів в Одесі, Києві, Харкові і Дніпрі, заплановано будівництво терміналу в Західній Україні [12].

Концесійні проекти для залізничного транспорту матимуть свої особливості. Серед них варто відзначити такі: масштабність проектів (у зв'язку зі значною інтегрованістю, проекти ДПП у залізничній галузі часто охоплюють не окремі об'єкти, а певну частину загальної системи залізничного транспорту); частково державне фінансування (проекти ДПП зазвичай не можуть повністю фінансуватися коштом приватних інвесторів та потребують капітальних вкладень з боку державного партнера. Зважаючи на масштабність проектів ДПП у залізничній галузі та їх складність, такі проекти потребують суттєвих капітальних внесків, які приватний партнер не може взяти особисто на себе та вимагатиме розподілу фінансових зобов'язань з державним партнером).

Враховуючи зазначені особливості, варіантом структурування такого проекту може бути створення управляючої компанії — окремої юридичної особи, яка перебуватиме у спільній власності приватного та державного партнерів, у результаті чого враховуватиме позиції обох засновників.

Можливе створення за договором ДПП окремого органу, в який входить будуть представники обох партнерів та повноваження якого включатимуть вирішення питань діяльності управляючої компанії.

Проте відповідно до законодавства України, повноваження такого органу є достатньо суперечливим питанням, адже він не є органом управління юридичної особи та представником засновників з повноваженнями впливати на рішення управляючої компанії. Він також не може вважатися окремою юридичною особою, що вступає у договірні відносини з управляючою компанією. Відповідно обов'язковість рішень такого органу для управляючої компанії, а також наслідки та відповідальність у разі недотримання таких рішень наразі є спірними з позиції законодавства. Водночас вирішення цього питання і зменшення ризиків хоча б частково може бути здійснене шляхом якісного структурування та детального опрацювання проекту договору ДПП.

У процесі розробки проектів ДПП виникатимуть також інші концептуальні питання (в тому числі щодо тарифного регулювання, забезпечення інтенсивності руху потягів, великого пасажиропотоку і вантажопотоку), які безпосередньо впливатимуть на збільшення чи зменшення користування вокзалом та залізничним транспортом, а отже, і на прибутковість проекту. Багато таких питань можна вирішити шляхом переговорів, пошуку найбільш оптимального розподілу ризиків та належного структурування проекту, як у прикладі з управляючою компанією. Однак це не скасовує необхідність внесення змін до чинного законодавства України, без яких проект ДПП та договір ДПП можуть так і залишитися нереалізованими [13].

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Запровадження приватно-державного партнерства в залізничній галузі надасть поштовх подальшого розвитку цієї соціально значущої індустрії. Саме державне-приватне партнерство дозволить залучити кошти вітчизняних та закордонних інвесторів, водночас право власності на об'єкти залізничної інфраструктури залишиться у держави.

Але для забезпечення ефективної реалізації проєктів державно-приватного партнерства необхідно врегулювати нормативно-правове забезпечення, розробити прозорі механізми фінансування та розподілу ризиків між учасниками. Стримуючими факторами розвитку державно-приватного партнерства в Україні можуть стати: нестабільна політико-економічна ситуація в країні, відсутність попереднього досвіду державно-приватного партнерства, а також відсутність довгострокових гарантій потенційним інвесторам.

В умовах гострої нестачі бюджетних інвестиційних ресурсів в Україні, застосування концесійних схем здатне забезпечити значні вигоди як державі, так і концесіонерам.

Подальші дослідження стосовно використання концесійних договорів на залізничному транспорті в Україні слід здійснити стосовно питань удосконалення конкурентних процедур їх укладання та обґрунтування схем залучення ресурсів задля реалізації проєктів будівництва та оновлення об'єктів концесії.

Література:

1. Закон України "Про концесію". (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2019, № 48, ст. 325). — Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20>
2. Карась О.С. Развитие транспортной инфраструктуры Украины в условиях активизации международного туризма: автореф. дис. ... канд. экон. наук / О.С. Карась. — Тернопіль, 2013. — 24 с.
3. Максимов В.В. Совершенствование механизма государственно-частного партнерства при реализации проєктов транспортной инфраструктуры: дис. ... канд. экон. наук / В.В. Максимов. — Москва, 2009. — 178 с.
4. Каверин О.В. Экономическое обоснование системы взаимоотношений участников рынка железнодорожных пассажирских перевозок в дальнейшем следовании: автореф. дис. ... канд. экон. наук / О.В. Каверин. — Москва, 2012. — 23 с.
5. Котельникова В.Е. Управление развитием услуг транспортной инфраструктуры туризма: дис. ... канд. экон. наук / В.Е. Котельникова. — Москва, 2014. — 181 с.
6. Попова М.А. Экономическая эффективность реконструкции железных дорог на основе государственно-частного партнерства: автореф. дис. ... канд. экон. наук / М.А. Попова. — Москва, 2012. — 46 с.
7. Меркулова М.Е. Государственно-частное партнерство в региональной экономике депрессивного типа: дис. ... канд. экон. наук / М.Е. Меркулова. — Иваново, 2013. — 210 с.
8. Позизов П.В. Экономические механизмы привлечения инвестиций в экономику региона на основе государственно-частного партнерства: дис. ... канд. экон. наук / П.В. Позизов. — Москва, 2011. — 194 с.
9. Бондар Н.М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі. Ефективна економіка № 6, 2010. — Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=241>
10. Челядінова Н. Економічні аспекти державно-приватного партнерства на залізничному транспорті України // Економіст. — 2011. — № 3. — С. 59—60.
11. Закон України "Про залізничний транспорт". — Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JI00435A.html
12. "Укрзалізниця" планує до початку 2021 року передати в концесію перші залізничні вокзали. — Режим доступу: <https://www.unian.ua/economics/transport/10664307-uz-planuye-do-pochatku-2021-roku-peredati-v-koncesiyu-persh-zaliznichni-vokzali.html>
13. Олійник К. Державно-приватне партнерство на колю. Юридична газета он-лайн. № 39 (641). — Режим доступу: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/derzhavnoprivatne-partnerstvo/derzhavnoprivatne-partnerstvo-na-koliyu.html>

References:

1. Verkhovna Rada of Ukraine (2019), The Law of Ukraine "On Concession", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20> (Accessed 25 Jan 2020).
 2. Karas, O.S. (2013), "Development of transport infrastructure of Ukraine in conditions of intensification of international tourism", Ph.D. Thesis, Economy, Ternopil, Ukraine.
 3. Maksymov, V.V. (2009), "Improving the mechanism of public-private partnership in the implementation of transport infrastructure projects", Abstract of Ph.D. dissertation, Economy, Moscow, Russia.
 4. Kaverin, O.V. (2012), "The business case for the long-distance railway passenger transportation market relationships", Ph.D. Thesis, Economy, Moscow, Russia.
 5. Kotelnikova, V.E. (2014), "Managing the development of tourism transport infrastructure services", Abstract of Ph.D. dissertation, Economy, Moscow, Russia.
 6. Popova, M.A. (2012), "Cost-effectiveness of railway reconstruction through public-private partnerships", Ph.D. Thesis, Economy, Moscow, Russia.
 7. Merkulova, M.E. (2013), "Public-private partnership in a depressed regional economy", Ph.D. dissertation, Economy, Ivanovo, Russia.
 8. Ponizov, P.V. (2011), "Economic mechanisms to attract investment in the region's economy through public-private partnerships", Ph.D. dissertation, Economy, Moscow, Russia.
 9. Bondar, N.M. (2010), "World experience of public-private partnership in the field of transport", *Efektivna ekonomika*, vol. 6, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=241> (Accessed 25 Jan 2020).
 10. Cheliadinova, N. (2011), "Economic aspects of public-private partnership in Ukrainian rail transport", *Ekonomist*, vol. 3, pp. 59—60.
 11. Verkhovna Rada of Ukraine (2019), The Law of Ukraine "On Rail Transport", available at: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JI00435A.html (Accessed 25 Jan 2020).
 12. UNIAN (2019), "Ukrzaliznytsia plans to submit the first railway stations to the concession by the beginning of 2021", available at: <https://www.unian.ua/economics/transport/10664307-uz-planuye-do-pochatku-2021-roku-peredati-v-koncesiyu-persh-zaliznichni-vokzali.html> (Accessed 25 Jan 2020).
 13. Oliinyk, K. (2018), "Public-private partnership on rail", *Yurydychna hazeta on-lain*, vol. 39 (641), available at: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/derzhavnoprivatne-partnerstvo/derzhavnoprivatne-partnerstvo-na-koliyu.html> (Accessed 25 Jan 2020).
- Стаття надійшла до редакції 04.02.2020 р.*

www.economy.nayka.com.ua

Електронне фахове видання

Ефективна 
ЕКОНОМІКА

Виходить 12 разів на рік

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України з ЕКОНОМІЧНИХ НАУК (Категорія «Б»)
Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292

e-mail: economy_2008@ukr.net
тел.: (044) 223-26-28
(044) 458-10-73