

УДК 334.026334.723:338.242

Д-р екон. наук Н.М. Бондар

РОЗВИТОК СЕКТОРІВ ТРАНПОРТУ НА ОСНОВІ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Ключові слова: транспорт, розвиток, державно-приватне партнерство, залізничний транспорт, аеропорт, автомобільно-дорожній комплекс, морський порт, міський транспорт

Постановка проблеми.

Необхідною умовою стабільного й динамічного зростання економіки як регіонів, так й держави у цілому, підвищення рівня життя її населення, збереження національної безпеки та успішної інтеграції країни до світового економічного простору є наявність сучасного транспорту та розвиненої транспортної інфраструктури. Історично склалось, що об'єкти транспортної інфраструктури належать до суспільних благ, надання яких покладається на державу. В той же час особливістю проектів розвитку транспортної інфраструктури є значна капіталомісткість та тривалий період їх реалізації. З урахуванням об'єктивних обмежень бюджетних ресурсів велика кількість таких проектів лишається нереалізованою, інша частина проектів перетворюється у довгобуду, які втрачають свою актуальність для задоволення потреб суспільства ще на стадії будівництва. Все це зумовило необхідність пошуку нових джерел фінансування транспортних інфраструктурних проектів.

Сьогодні як у розвинених країнах (Великобританія, Німеччина, Франція тощо), так й країнах, які розвиваються (Бразилія, Аргентина, Китай, Індія та інші) все більшої популярності набуває практика реалізації транспортних інфраструктурних проектів на засадах державно-приватного партнерства. В країнах пострадянського простору також зростає зацікавленість до можливостей застосування механізму партнерських взаємодій держави і бізнесу для забезпечення розвитку транспорту.

Слід зазначити, що транспорт є комплексною галуззю, до складу якої входять заліз-

ничний, автомобільний, авіаційний, морський, річковий, міський види транспорту. Всі вони мають свою специфіку організації та надання транспортних послуг і потребують відповідної транспортної інфраструктури (залізничні колії, вокзали, станції та перони, автомобільні дороги, мости, тунелі, порти, річкові вокзали, гідротехнічні споруди, аеропорти, посадкові смуги тощо). Це зумовлює потребу дослідження можливих напрямів та змісту партнерських взаємодій держави і бізнесу у забезпеченні розвитку окремих секторів транспорту.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Ціллю статі є систематизація напрямів та змісту партнерських взаємодій держави і бізнесу у розрізі окремих видів транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Партнерські взаємодії держави і бізнесу у реалізації транспортних проектів можуть бути різноманітними. Так, партнерські взаємодії можуть відбуватись на основі контрактів, що укладаються державою з приватними компаніями на виконання робіт та надання послуг, на управління об'єктами державної власності, на постачання продукції для державних потреб, на надання технічної допомоги тощо. Іншою формою партнерства є передача в оренду приватним компаніям об'єктів державної власності: будівель, споруд, обладнання. Найбільш поширеною формою партнерства є концесії, які полягають у наданні концесіонеру (приватному партнеру) права на користування об'єктами державної власності за плату і на поворотній основі, а також права на здійснення окремих видів діяльності, які становлять виключну монополію держави.

У таблиці 1 наведені основні сфери партнерської взаємодії держави і бізнесу у розвитку транспорту.

Напрямки партнерських взаємодій держави і бізнесу у забезпеченні розвитку транспорту

Транспортна інфраструктура	Послуги з перевезень	Допоміжні послуги
<i>Залізничний транспорт</i>		
Будівництво нових мереж сполучення та їх експлуатація на умовах концесії Ремонт діючих мереж сполучення та їх експлуатація на умовах концесії Контракти на обслуговування мереж сполучення Будівництво та обслуговування станцій, перонів на умовах концесії Обслуговування станцій, перонів на умовах концесії Створення нових та модернізованих типів рухомого складу	Залучення приватних операторів на конкурсних засадах Транспортні послуги різних видів для інвалідів Оренда контейнерів Виконання навантажувально-розвантажувальних робіт та інших операцій, пов'язаних з перевалкою вантажів Приватизація, передача в концесію або оренду пасажирських терміналів (вокзалів) Контракти на управління пасажирськими терміналами	Контракти на постачання залізничні ресурсів Контракти на забезпечення пасажирських поїздів харчуванням Спільне виробництво та експлуатація вагонного парку Розробка та обслуговування телекомунікаційного забезпечення Контракти на технічне обслуговування та капітальний ремонт рухомого складу Відновлення великих інфраструктурних конструкцій Послуги охорони території Контракти на обробку багажу, пожежну охорону, безпеку, паркування тощо Лізинг (оренда) рухомого складу Прокат, оренда контейнерів, прибирання, ремонт, страхування тощо.
<i>Автомобільно-дорожній комплекс</i>		
Будівництво та експлуатація нових автомобільних доріг, мостів, тунелів, переходів на умовах концесії Реконструкція та експлуатація діючих автомобільних доріг, мостів, тунелів, переходів на умовах концесії Контракти на обслуговування автомобільних доріг, мостів, тунелів, переходів Контракти на виконання функцій державного нагляду та стягнення плати з користувачів	Автобусні перевезення (на умовах конкурсу, ліцензій, концесій на право здійснення) Трамвайні перевезення (на основі концесії на здійснення) Послуги таксі (на основі ліцензій, концесій на здійснення) Транспортні послуги різних видів інвалідам	Будівництво та обслуговування автомобільних стоянок, зон обслуговування, мотелів для вантажних автомобілів Технічний огляд транспортних засобів Розробка та обслуговування інтелектуальних систем забезпечення руху
<i>Міський транспорт</i>		
Будівництво нових міських доріг, розв'язок та їх експлуатація на умовах концесії Реконструкція існуючих міських доріг та їх експлуатація на умовах концесії Комплексне обслуговування автомобільних доріг, мостів, тунелів, переходів Будівництво та експлуатація нових гілок метрополітену на умовах концесії	Конкурси на здійснення перевезень автобусами Послуги таксі Кур'єрські послуги Угоди про надання транспортних послуг інвалідам	Відновлення великих інфраструктурних конструкцій Виробництво рухомого складу та його капітальний ремонт Обслуговування великих споруд, що використовуються для пасажирських перевезень (автовокзалів, розв'язок, станцій тощо)
<i>Порти та морський транспорт</i>		
Передача у концесію морських портів Спорудження та експлуатація нових терміналів в портах на умовах концесії Реконструкція та експлуатація діючих терміналів в портах на умовах концесії Контракти на управління портовою інфраструктурою	Транспортування вантажів Оренда контейнерів Виконання навантажувально-розвантажувальних робіт та інших операцій, пов'язаних з перевалкою вантажів Надання послуг терміналів або контейнерів на умовах лізингу або концесій Модель господаря	Обслуговування портового обладнання Днопоглиблювальні роботи Контракти на проведення суден морськими лоцманами, ліхтеровку Складування та зберігання вантажів у холодильних камерах Послуги зберігання в контейнерах Послуги охорони території Технічне обслуговування навігаційного обладнання

<i>Порти та річковий транспорт</i>		
Договори на використання приватних річкових портів (терміналів) Договори на надання нових послуг річковими вокзалами Договори на управління портами	Концесії або контракти управління на поромних переправах Надання послуг приватними поромами та пасажирськими судами Модель господаря	Технічне обслуговування навігаційного обладнання Складування та зберігання вантажів у холодильних камерах Послуги зберігання в контейнерах Послуги охорони території
<i>Аеропорти та авіаційний транспорт</i>		
Приватизація або передача в концесію діючих аеропортів Будівництво нових аеропортів на умовах концесії Реконструкція діючих аеропортів на умовах концесії Будівництво та експлуатація нових аеропортів Контракти на управління аеропортом Контракти на обслуговування об'єктів інфраструктури аеропорту	Контракти на надання послуг з авіакомпаніями Приватизація, передача в концесію або оренду пасажирських терміналів Контракти на управління пасажирськими терміналами Послуги з повітряних перевезень	Обслуговування аеронавігаційної інфраструктури на умовах концесії або контрактів Контракти на забезпечення літаків харчуванням, обробку багажу, пожежну охорону, безпеку, паркування тощо Технічне обслуговування повітряних суден Лізинг (оренда) повітряних суден
<i>Мультиmodalні (змішані) перевезення</i>		
Будівництво транспортних розв'язок на умовах концесії Реконструкція транспортних розв'язок на умовах концесії Будівництво внутрішніх контейнерних та спеціалізованих терміналів на умовах концесії Будівництво (реконструкція) складських приміщень на умовах концесії Контракти на зберігання вантажів	Планування транспортно-логістичної поставки або - комплексу робіт із вантажних перевезень, зберігання, навантаження, пакування, консолідація (деконсолідація) вантажів, митне оформлення, доставка, страхування, інформаційні послуги Кур'єрські послуги	Управління запасами товарів Пакування Тестування продукції та контроль якості Приймання та відправлення вантажів Прокат, оренда контейнерів, прибирання, ремонт, страхування тощо.

Джерело таблиці: розроблено автором [1].

Як видно, партнерські взаємодії держави і бізнесу на транспорті можуть бути пов'язані не тільки з розвитком об'єктів транспортної інфраструктури (у вигляді створення нових або реконструкції діючих та забезпеченням ефективного їх функціонування), а й з наданням окремих видів послуг суспільству.

Реалізація транспортних інфраструктурних проектів пов'язана з необхідністю врахування таких важливих аспектів, як очікуваний попит на послуги, що будуть надаватись суспільству, та необхідність відведення під об'єкти інфраструктури великих земельних ділянок. Очікуваний попит на послуги об'єкта транспортної інфраструктури залежить від доступності альтернативних видів транспорту, зміни ділової активності та демографічної ситуації у регіоні, економічних умов, прийнятної вартості послуг для користувачів, зручності користування, швидкості руху, індивідуальних переваг користувачів та низки інших факторів. Необхідність виокремлення великих земельних ділянок для спорудження транспортних інфраструктурних об'єктів робить проекти дуже дорогими,

довготривалими та чутливими до політичних змін. До того ж, для багатьох проектів, зокрема пов'язаних із розвитком залізничних мереж, соціально та політичний прийнятний для користувачів рівень тарифів ніколи не забезпечить відшкодування витрат на придбання земельної ділянки та будівництво об'єкта. Їх реалізація вимагає фінансової підтримки з боку держави.

Застосування партнерських взаємодій держави і бізнесу повинно враховувати особливості, що об'єктивно властиві конкретним секторам транспортної інфраструктури. Так, проекти, які пов'язані з будівництвом (реконструкцією) автомобільних доріг, мостів, тунелів вважаються найменш складними з організаційної точки зору порівняно, наприклад, з проектами будівництва (реконструкції) аеропорту або морського порту. Також вони характеризуються значно нижчими капітальними вкладеннями, ніж проекти будівництва окремої гілки або мережі залізничних доріг.

Основною проблемою у проектах розвитку об'єктів автодорожньої інфраструктури є визначення попиту на послуги. На його розмір

впливають такі чинники, як наявність альтернативних автомобільних доріг (мостів, тунелів) та їх пропускна спроможність, доступність альтернативних видів транспорту, обсяги матеріального виробництва у регіоні і тенденція їх зміни, входження автомобільної дороги до дільниці міжнародного транспортного коридору, економічні умови, що склались не тільки в економіці країни, а й впливають на зовнішньоекономічну діяльність країни у цілому.

Будівництво (реконструкція) інфраструктурних об'єктів автомобільно-дорожнього комплексу та їх подальша експлуатація, як правило, здійснюється на основі угод про концесію. Такі концесії можуть передбачати два способи відшкодування інвесторам вкладеного капіталу:

- шляхом стягнення плати з користувачів.

Цей спосіб є найбільш поширеним у практиці господарювання;

- на основі «тіншових» платежів, коли держава сплачує інвестору за надані користувачам послуги залежно від їх обсягу та якості. При цьому для користувачів такі послуги є безоплатними.

Проекти, пов'язані з розвитком об'єктів автодорожньої інфраструктури, жорстко регламентуються нормативною базою, що стосується технології спорудження автомобільних доріг, мостів, тунелів, рівня шуму у населених пунктах, рівня забруднення навколишнього середовища. Часто такі проекти пов'язані з необхідністю вирішення питань землевідведення, переселенням населення. Реалізація подібних проектів нерідко порушує роботу існуючих транспортних маршрутів, як наземних, так і водних.

Іншим напрямом партнерських взаємодій держави і бізнесу є контракти на обслуговування автомобільних доріг, мостів, тунелів, переходів. У цьому випадку приватний партнер забезпечує підтримання об'єктів у належному експлуатаційному стані (виконує поточні ремонти, розмітки дорожнього покриття, облаштування відбійниками, встановлення освітлення, знаків регулювання дорожнього руху тощо).

Фінансування проектів будівництва (реконструкції) об'єктів автодорожньої інфраструктури здійснюється, як правило, на умовах проектного фінансування, за якого відшкодування вкладених інвесторами коштів відбувається з

отриманих від експлуатації об'єкта доходів.

Особливості мають проекти державно-приватного партнерства (ДПП), що реалізуються у залізничному транспорті. Вони зумовлені, насамперед, віднесенням залізничного транспорту до природних монополій, що значно обмежує сферу присутності приватних партнерів (наприклад, управління перевезеннями, локомотивна тяга тощо). В той же час приватні інвестиції можуть бути використані для будівництва (реконструкції) вокзалів, складських терміналів, високошвидкісних магістралей, забезпечення лінійного зв'язку.

У випадку реалізації проектів розвитку залізниці, пов'язаних з маршрутами, що орієнтуються на обслуговування пасажирів, схемі проектного фінансування застосовувати неможливо. Отримувані доходи від експлуатації об'єкта не завжди дають змогу навіть відшкодувати експлуатаційні витрати, повернення ж залучених кредитних ресурсів стає нереальним. Тому реалізація таких проектів можлива лише за безпосередньої підтримки держави. Фінансово-кредитні установи будуть приймати участь у таких проектах лише за отримання відповідних державних гарантій.

Реалізація проектів будівництва високошвидкісних магістралей, складських терміналів, вокзалів пов'язана з ризиком наявності достатнього попиту на відповідні послуги. Незважаючи на можливість укладання комерційними перевізниками з залізничними операторами контрактів на отримання довгострокового доступу до залізниці, такі контракти не охоплюють весь період концесійної угоди. Також, як і для проектів будівництва (реконструкції) автодорожньої інфраструктури, для залізничних проектів відсутня гарантія того, що користувачі будуть надавати перевагу послугам відповідного об'єкту.

З метою зниження ступеня ризиків залізничні проекти повинні структуруватися шляхом розділення прав володіння залізничною інфраструктурою та рухомим складом. Доходи володільця залізниці формуються на основі збору плати за право доступу до інфраструктури, що стягується з операторів. Загальна сума такої плати складається з:

- фіксованої складової суми платежу, що встановлюється з метою покриття постійних витрат володільцю залізниці;

- змінної складової суми платежу за користування залізницею з урахуванням дальності перевезень;

- змінної складової суми платежу за надане операторам послуги з тяги та енергозабезпечення.

Доходи операторів формуються з доходів від експлуатації рухомого складу.

Реалізація залізничних проектів на умовах ДПП повинна враховувати необхідність розвитку інших інфраструктурних об'єктів, які є необхідною умовою надання споживачам повного циклу транспортних послуг, зокрема зі створення автомобільних стоянок, розширення платформ, модернізації вокзалів, станцій, розширення депо, модернізації систем сигналізації, з метою підвищення безпеки руху, введення в експлуатацію додаткового рухомого складу, будівництва додаткових транспортних шляхів, прокладання нових залізничних напрямків, демонтаж надлишкових ділянок, оптимізації розкладу руху поїздів, ремонту та модернізації існуючих рельсових колії тощо.

Механізм ДПП може бути використаний й для залучення інвестицій у розвиток морських портів. Найбільш поширеними є інвестиції у розвиток існуючих портів, ніж у будівництво нових. Це пов'язано з великими обсягами інвестицій, необхідних як для створення гідротехнічних споруд, так й під'їзних шляхів до нового порту з найближчого найбільшого міста.

Розглядаючи напрями розвитку морських портів, в яких доцільно використовувати механізм ДПП, можна виокремити наступні:

- корпоратизація морських портів з перетворенням їх у публічні акціонерні товариства, акції якого б спочатку належали державі. Пізніше держава могла б передавати частину цих акцій приватним інвесторам, а залучені від них кошти спрямовувати на розвиток портового господарства (інженерних споруд, під'їзних доріг, портового обладнання, контейнерних майданчиків тощо). Залучення коштів також можливе шляхом випуску портом облігацій;

- передача прав на виконання навантажувально-розвантажувальних та інших операцій, що пов'язані з перевалкою вантажів, приватним терміналам та компаніям (стивідорним, транспортно-експедиційним, агентським компаніям тощо), які використовують споруди та обладнання порту на правах

оренди, спільної діяльності тощо, а отже, є зацікавленими вкладати власні кошти у розвиток портового господарства. У цьому випадку адміністрація порту може зосередитись на організації специфічних робіт та наданні специфічних послуг. При цьому безпосереднє виконання окремих видів таких робіт, наприклад, буксировку суден, може також передати спеціалізованим приватним компаніям.

Залежно від обсягу і характеру участі приватних компаній в управлінні розрізняють такі моделі управління діяльністю порту:

- «Державний порт». За цієї моделі Державна адміністрація порту є власником та оператором усіх активів. Її функціями є управління та експлуатація порту;

- Інструментальний порт (Порт - орендодавець) – Державна адміністрація є власником усіх активів, експлуатація якого здійснюється силами персоналу, найнятого приватними компаніями. До компетенцій державної адміністрації належать управління портом та право власності на активи, необхідні для експлуатації порту;

- Порт – володілець. Модель передбачає розподіл функцій між державною адміністрацією та приватними операторами, як правило концесіонерами. При цьому державна адміністрація не займається експлуатацією порту;

- Приватний порт. Приватна адміністрація порту є власником та оператором усіх активів, тобто виконує функції управління портом та експлуатацію порту. В деяких випадках портова інфраструктура фінансується, споруджується та перебуває у власності приватного сектору.

Одним із найбільш безпечних, з точки зору ризиків для держави, способів залучення приватного бізнесу до розвитку порту є модель «Порт-орендодавець». За державним сектором зберігається право власності на землю та інфраструктуру, а також регулювання їх використання. Однак відповідальність за капіталовкладення держава розподіляє з приватним сектором.

Як правило, інвестиції у розвиток базової інфраструктури порту здійснюються за рахунок коштів держави, у розвиток послуг – за рахунок приватного сектору. Приватний сектор здійснює всі види послуг для суден та вантажів, які не пов'язані з регулюванням руху суден, забезпеченням проведення аварійно-рятувальних робіт, навігаційно-гідро-

графічного забезпечення мореплавства, картографічного забезпечення мореплавства, забезпечення запобігання ліквідації розливу забруднюючих речовин. Зазначені функції виконують виключно державні установи та організації.

Популярність використання цієї моделі базується на наступному: підвищується ефективність роботи порту, забезпечується гнучкість у структурі трьохсторонніх відносин між урядом, працівниками порту та приватним менеджментом, розвивається клієнтоорієнтоване управління портом. Це забезпечує порту покращення якості обслуговування із вчасним реагуванням на зміни у характері торгівлі, логістики, а також регіональної політики.

Реалізація моделі «Порт-володілець» потребує консенсусу між урядом, працівниками порту та приватним менеджментом під час передачі функцій контролю послуг та частини активів у приватний сектор. Це супроводжується поступовим розширенням ролі приватного сектору в операціях та інвестиціях, розвитку договірних відносин між сторонами та розробкою загального набору цілей для порту та користувачів. Для цієї моделі характерним є подальший перерозподіл зобов'язань між державою та приватним сектором з метою покращення якості портових послуг. Забезпечення ж ефективності потребує більшої конкретизації цілей кожного з учасників.

Останні десятиліття підтверджують необхідність комерціалізації управління, своєчасних та ефективних інвестицій, ефективного розподілу ризиків між державним і приватним сектором, забезпечення активної конкуренції між постачальниками послуг. З цією метою відбувається інтеграція порту до логістичного ланцюга, який поєднує виробників із споживачами продукції.

Клієнтоорієнтованість менеджменту необхідна як для удосконалення існуючих, так і впровадження нових послуг та зручностей для клієнтів. Для першого керівництво повинно знайти компроміс між якістю та ціною портових послуг. Для другого – необхідно визначити потенційний попит та ціни з метою обґрунтування необхідних інвестицій. Ефективний розподіл ризиків потребує, аби ризики були передані стороні, яка краще ними управляє.

У світовій практиці є випадки, коли в межах однієї країни використовуються різні моделі

управління портом.

Слід зазначити, що є низка послуг морських портів, які не можуть бути передані приватним партнерам і виконуються виключно державою, зокрема: регулювання руху суден; забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт; навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства; картографічне забезпечення мореплавства; забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин.

Доходи проектних компаній, що реалізують проекти розвитку морських портів формуються на основі зборів, розміри ставок яких встановлюються національною комісією, яка здійснює державне регулювання у сфері транспорту. Таке регулювання здійснюється з метою забезпечення конкурентоспроможності порту на світовому ринку. При цьому причальний збір справляється на користь власника причалу, а якщо причал перебуває у користуванні – на користь відповідного користувача. Канальний збір справляється на користь власника каналу. Корабельний збір справляється на користь користувача портової акваторії, а також власника операційної акваторії причалу (причалів).

Проекти інвестицій в аеропорти, що можуть бути реалізовані на засадах ДПП, також можуть передбачати розвиток існуючих аеропортів або будівництво нових. У реалізації окремих проектів можуть приймати участь один, декілька аеропортів, вся національна система аеропортів або ж проект може стосуватись лише певних напрямків діяльності одного аеропорту.

Як правило, більшість проектів розвитку аеропортів реалізується у два етапи:

- комерціалізація діяльності (або шляхом акціонування державної організації, яка володіє та керує аеропортом, або шляхом розміщення частки акцій такої організації на фондовому ринку);
- передача аеропорту у повне управління приватному сектору.

Реалізація проектів розвитку аеропортів із використанням механізму ДПП передбачає низки різноманітних угод, зокрема: на будівництво (реконструкцію) терміналів, придбання (ремонт) заправного обладнання, будівництво (реконструкцію) складів для зберігання вантажів, створення та обслуговування пунктів громадського харчування; будівництво та обслуговування автомобільних стоянок; будівництво та експлуатацію готелів, торгівельних точок.

Діяльність у повітряній зоні аеропорту жорстко регулюється з боку держави, зокрема щодо: кількості посадкових місць, рівня шуму, годин роботи, розміру плати за посадку повітряних суден, розміру пасажирських тарифів, правил безпеки, охорони оточуючого середовища тощо.

Доходи проектної компанії, що реалізує проект розвитку аеропорту формуються на основі стягнення аеропортових зборів. Як правило, такі збори базуються на податках, якими можна оподатковувати послуги аеропорту, та на інших подібних зборах і платежах за користування об'єктами повітряної зони аеропорту. В той же час, майже половина доходів аеропорту отримується з джерел, які не пов'язані з повітряною зоною і генеруються шляхом надання наземних послуг. У разі реалізації проектів, що стосуються не повітряної зони аеропорту, надання послуг користувачам може здійснюватися на умовах конкуренції.

Висновки з даного дослідження та перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Отже, різноманітність та складність об'єктів секторів транспортної інфраструктури призводить до неможливості використання єдиної універсальної форми або моделі ДПП для реалізації відповідних інвестиційних проектів. Під час розроблення транспортних інфраструктурних проектів необхідно враховувати такі аспекти, як: ступінь жорсткості державного регулювання експлуатації об'єктів ДПП (залізниці тощо), можливість використання ринкових інструментів для забезпечення конкуренції (об'єкти дорожнього будівництва), обсяги необхідних капітальних інвестицій та можливість їх відшкодування за рахунок отримання плати з користувачів послугами, значення об'єкта для забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків, необхідність підтримання рівня міжнародної конкурентоспроможності (морські порти, аеропорти) тощо.

Література

1. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія / Бондар Н.М. – К.: НТУ, 2014. – 336 с.
2. Бондар Н.М. Напрямки партнерських взаємодій держави і бізнесу у забезпеченні розвитку транспорту / Н.М.Бондар, Н.А.Малиш. // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 2. – 104-109 с.

3. Бондар Н. М. Об'єкти та моделі партнерських взаємодій держави і приватного сектору у сфері автомобільних пасажирських перевезень / Н. М. Бондар // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – 2011. – Вип. 8. – С.256–261.

4. Делмон Д. Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре: практическое руководство для органов государственной власти / Дж. Дж. Делмон. – Астана: The World Bank Group. 2010. – 250 с.

5. Quim A. A Guidebook on Public-Private Partnership in Infrastructure /A. Quim. – Transport Division (TD). – UNESCAP, Bangkok, January 2011 – 76 pp.

6. Closing the Infrastructure Gap: The Role of Public-Private Partnerships. A Deloitte Research Study. Deloitte and Touche US ALLP, 2006. – 36 pp.

7. Public-Private Partnerships for Transportation A Toolkit for Legislators. The National Conference of State Legislatures. Washington, 2010. <http://www.ncsl.org/documents/transportation/ppptoolkit.pdf>.

8. Public Private Partnerships in Transport: Trends & Theory P3T3 2013. Discussion Papers. Part II Case Studies. COST Action TU1001. COST Office, 2013. http://www.ppptransport.eu/docs/Book_art_2.pdf.

9. AdHoc Workshop PPP Schemes and Railways Financing. Working Party on Rail Transport (SC.2) Geneva, 7 November 2012. United Nations. http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/sc2/REPORT_ad_Hoc_WORKSHOP_PPP.pdf

10. High-Speed Rail: Public, Private or Both? Assessing the Prospects, Promise and Pitfalls of Public-Private Partnerships. U.S. PIRG Education Fund, 2011. <http://www.uspirg.org/reports/usp/high-speed-rail-public-private-or-both>.

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРА

Бондар Наталія Миколаївна,

доцент, декан факультету економіки та права Національного транспортного університету, <https://scholar.google.com.ua/citations?user=-CxDh08AAAAJ&hl=ru>.

Вул. Суворова, 1, к. 207, м. Київ, Україна, 01010.

Тел.: +38 044 288 71 00.

E-mail: ntu_fep@ukr.net