

Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Філософія. Політологія. – 2010. – Вип. 94 – 96. – С. 87–93.

3. Мінакова Т. П. Підходи до оцінювання якості вищої освіти / Т. П. Мінакова // Economic Annals–XXI. – 2012. – № 7 – 8. – С. 50–52.

4. Про затвердження переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти: Постанова Кабінету Міністрів України від 29.04.2015 р. № 266 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/266-2015-p/page>

5. Про затвердження переліку наукових спеціальностей: Наказ Міністерства освіти і науки України від 14.09.2011 р. № 1057 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1133-11/page>

6. Розвиток системи забезпечення якості вищої освіти в Україні: інформаційно-аналітичний огляд / [Кол. авт.: Добко Т., Золотарьова І., Калашнікова С., Ковтунець В., Курбатов С., Линьова І., Луговий В., Прохор І., Рашкевич Ю., Сікорська І., Таланова Ж., Фініков Т., Шаров С.; за заг. ред. С. Калашнікової та В. Лугово-го]. – К.: НВЦ «Пріоритети», 2015. – 84 с.

7. Сафонова В. Вдосконалення методологічних підходів до оцінки якості вищої освіти як загальнодержавного пріоритету / В. Сафонова // Економіст. – 2011. – № 1. – С. 54–59.

8. Станкевич І. В. Сутність поняття «якість вищої освіти» в сучасних умовах розвитку / Станкевич І. В. // Economic Annals–XXI. – 2015, № 9 – 10. – С. 60–63.

9. Філософсько-методологічні засади підвищення якості вищої освіти України: європейський вимір: монографія / [авт. кол.: В. Андрущенко (керівник), М. Бойченко, Л. Горбунова, І. Надольний та ін.] – К.: Педагогічна думка, 2012. – 220 с.

10. The Global Competitiveness Report 2014 – 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014-2015>.

11. The Global Competitiveness Report 2015 – 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2015-2016/competitiveness-rankings/>

12. The Global Competitiveness Report 2016 – 2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2016-2017-1>

О.О. ЛЯХОВА,

к.е.н., доцент кафедри інвестиційної діяльності

ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана»

Спеціалізована проектна компанія в проектному фінансуванні інфраструктури: світовий досвід

У статті досліджено сутність проектного фінансування інфраструктури на принципах державно-приватного партнерства як системи фінансово-кредитних та договірних відносин учасників проекту із застосуванням елементів фінансового інжинірингу. Розглядаються особливості діяльності спеціалізованої проектною компанією в межах такого проектного фінансування та перспективи застосування проектного фінансування інфраструктури для оновлення транспортної системи України.

Ключові слова: інвестиції, проектне фінансування, спеціалізована проектна компанія, державно-приватне партнерство, інфраструктурний проект, транспортна інфраструктура.

Е.А. ЛЯХОВА,

к. э. н., доцент кафедры инвестиционной

деятельности, ГВУЗ «КНЭУ имени Вадима Гетьмана»

Специализированная проектная компания в проектном финансировании инфраструктуры: мировой опыт

В статье исследована сущность проектного финансирования инфраструктуры, которая базируется на принципах государственно-частного партнерства как системы финансово-кредитных и договорных отношений участников проекта с применением элементов финансового инжиниринга. Рассматриваются особенности деятельности специализированной проектной компании в рамках такого проектного финансирования и перспективы применения проектного финансирования инфраструктуры для обновления транспортной системы Украины.

Ключевые слова: инвестиции, проектное финансирование, специализированная проектная компания, государственно–частное партнерство, инфраструктурные проекты, транспортная инфраструктура.

O. LIAKHOVA,
Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor,
Associate Professor Department of Investment Activity
Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman

A special purpose vehicle in the project infrastructure financing: world experience

The article is devoted to «infrastructure project financing» nature investigation which is based on principles of public–private partnership. Such partnership is considered to be a system of a project participants' financial–credit and contract relations with use of some financial engineering elements. Several features of a specialized project company activity which carries out its business in project financing area are considered as well as perspectives of infrastructure project financing use to renovate a transport system of Ukraine.

Keywords: investment, project financing, special purpose vehicle, public–private partnership, infrastructure project, transport infrastructure.

Постановка проблеми. Традиційно у вітчизняних наукових дослідженнях акцентується увага на необхідності реалізації інфраструктурних проектів виключно за рахунок державних коштів, однак в силу обмеженості бюджетних ресурсів у сучасних умовах розвитку вітчизняної економіки України основну увагу слід приділяти реалізації значущих проектів з використанням механізму проектного фінансування на принципах державно–приватної партнерства з поєднанням бюджетного та квазі–бюджетного фінансування проектів. Ці актуальні питання вимагають додаткового наукового обґрунтування та розробки нових фінансових технологій, включаючи побудову фінансової стратегії залучення коштів інвесторів, порядку фінансування проектів, управління грошовими потоками спеціалізованої проектною компанією, тощо. Такі напрями дослідження є мало дослідженими та вимагають більш глибокого аналізу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Теоретичною основою наукової статті є праці цілого ряду таких зарубіжних вчених, як А.Барінов [1], В.Бочаров [2], Б.Есті [3], Е.Йескомб [4], С. Лебедев [5], В. Катасонов, Д. Морозов [6], та ін. Серед вітчизняних науковців популяризували зміст проектного фінансування: Г. Бардиш [7], В.Жуков [8], Т. Куриленко [9], Т. Майорова [10], А. Пересада [10], В. Сословський [11] та ін. Проте приходиться констатувати, що наукова розробка проблеми фінансування інфраструктурних проектів поки не має системного характеру. Багато аспектів методологічного та практичного

характеру висвітлені недостатньо повно і, таким чином, потребують розвитку.

Метою статті є розробка методологічних засад проектного фінансування інфраструктурних проектів. Для досягнення мети було поставлено наступні завдання: дослідити сучасний інструментарій фінансування складних проектів, пов'язаних з розвитком інфраструктури; ідентифікувати поняття проектного фінансування та проектного фінансування інфраструктурних проектів на принципах державно–приватного партнерства; проаналізувати сучасний міжнародний досвід реалізації інфраструктурних проектів та можливостей його застосування в Україні.

Виклад основного матеріалу. В умовах глобалізації світової економічної системи і набуття нею рис цілісності роль інфраструктурних галузей невпинно зростає, відбувається їх диференціація, зростають кількісні та якісні параметри їхньої роботи.

Ключове місце інфраструктури в розвитку економіки будь–якої країни пов'язане зі станом продуктивних сил і територіальним поділом праці, а також з ефективністю функціонування сфери матеріального виробництва. Інфраструктурне облаштування економіки, з одного боку, залежить від темпів його модернізації, а з іншого – є самостійним двигуном економічного зростання країни. Розвиток інфраструктури, в свою чергу, пов'язаний із специфікою галузей і регіонів та здійснюється відповідно до змін у виробничій сфері.

Розглядаючи інфраструктуру як сукупність галузей і видів діяльності, які обслуговують основне

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

виробництво і забезпечують його ефективну економічну діяльність (виробнича інфраструктура — транспорт, зв'язок, електроенергетика тощо) і населення (соціальна інфраструктура — комплекс закладів охорони здоров'я, торгівлі тощо), можна стверджувати, що інфраструктурні об'єкти характеризуються високою гнучкістю залежно від рівня їхніх виробничих і соціальних функцій, масштабів створеного потенціалу та обсягу послуг, що ними надаються, а отже потребують значних інвестицій для свого розвитку.

За оцінками, інвестиційні витрати на інфраструктуру у світовому масштабі мають тенденцію до зростання з 4 трлн. дол. США на рік (у 2012 році) до 9 трлн. доларів на рік до кінця 2025 року. Загалом очікується інвестувати близько 78 трильйонів доларів в період між 2014 і 2025 роками. Проте McKinsey Global Institute вважає, що світ повинен мінімально інвестувати в середньому 3,3 трильйони доларів на рік в інфраструктуру лише для підтримки її очікуваних темпів зростання.

За останнє десятиріччя з моменту глобальної фінансової кризи, більше 200 млрд. доларів США (див.рис.1) вкладено інвестиційними фондами для освоєння довгострокових інвестицій в інфраструктуру.

Привабливість країн світу для інфраструктурних інвесторів у довгостроковій перспективі (5+років) відображує Глобальний інфраструктурний інвестиційний індекс (The Global Infrastructure Investment Index, GIII). Така оцінка ґрунтується на даних національної статистики і відкритих джерелах, орієнтованих на очікуваному попиті на інфраструктур-

ні інвестиції, легкості ведення бізнесу в тих країнах і порівняльних індексах інвестиційного ризику. В межах індексу GIII значна увага приділяється індикаторам динамізму національної економіки. Рейтингування проводиться за 24 індикаторами, які згруповані за 5 категоріями. Серед них:

1). Економічне середовище (попит на інфраструктурні інвестиції, що базується на таких показниках, як зростання ВВП, зростання населення тощо);

2). Ділове середовище (наскільки приваблива країна для інвестицій, що базується на показниках, наприклад, легкість ведення бізнесу, свобода від корупції);

3). Ризик (ризик повернення інвестицій країни, що базується на рівні тероризму в країні, ступені захисту інвестора тощо);

4). Інфраструктура (відносний рейтинг можливостей інфраструктури країни та здатності її постачальників, що базується на загальній якості інфраструктури, якості місцевих постачальників тощо);

5). Фінансове середовище (ступінь підтримки інфраструктурних інвестицій, отриманих з боку фінансового середовища, що базується на показниках, таких як ступінь та ефект оподаткування, доступність фінансових послуг тощо).

Результати третього глобального інфраструктурного інвестиційного індексу (GIII) на 2016 рік підкреслили, що найбільш привабливими ринками для інвесторів залишаються ринки таких країн, які мають найсильніший потенціал зростання, найбезпечніше бізнес середовище, добре сформовані законодавчі та регуляторні системи та стабільні

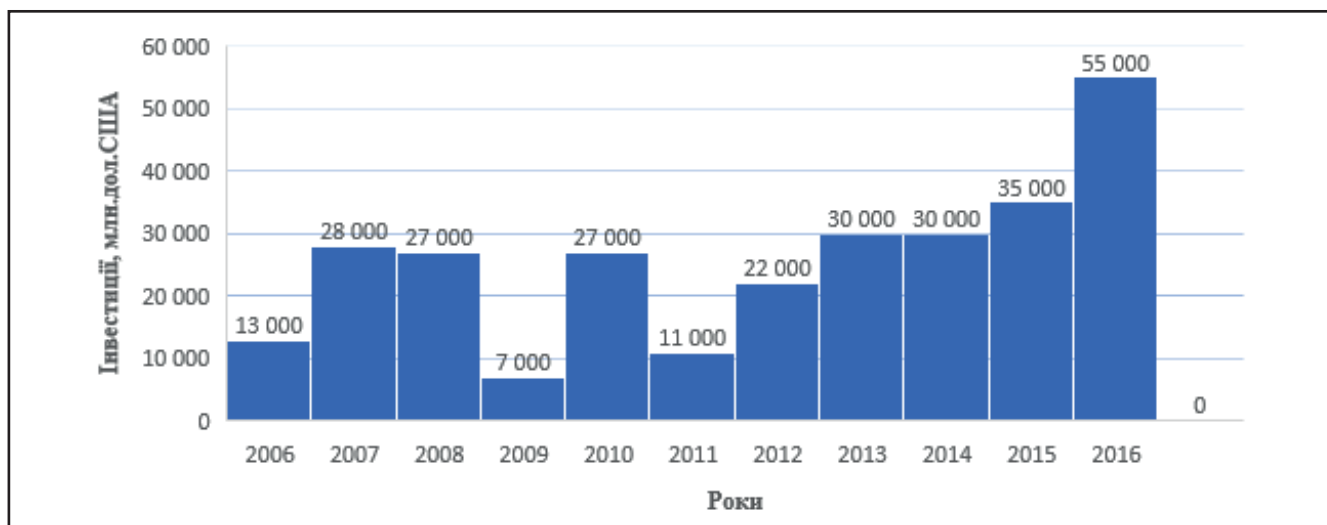


Рисунок 1. Капітальні інвестиції інвестиційних фондів світу в розвиток інфраструктури у період 2006–2016р.р. [12]

політичні умови. В результаті такі країни як Сінгапур, Канада, Катар, ОАЕ, Норвегія, Швеція, Малайзія, Великобританія, США та Нідерланди залишаються десяткою найпопулярніших у світі, які найбільше інвестували в інфраструктуру. [13].

Враховуючи те, що інфраструктура має істотний вплив на ефективність функціонування господарюючих суб'єктів через участь виробничих та соціальних послуг у створенні споживної вартості і ціни продукту, слід говорити про важливість розвитку об'єктів інфраструктури або фінансування інфраструктурних проектів. Проте інфраструктурні проекти, за звичай, потребують значних інвестиційних вкладень, з одного боку, та мають складну технічну та екологічну специфіку, з іншого.

Тому одним з найпоширеніших та часто найефективніших механізмів фінансування великих інфраструктурних проектів у світовій практиці виступає проектне фінансування.

Попри широке застосування схем проектного фінансування у світі, його сутність науковці й практики вбачають по-різному. Так, проектне фінансування іноді розглядають як «фінансування з обмеженим регресом» або «фінансування без регресу на позичальника»; або специфічний фінансовий інструмент за якого актив у формі кредиту обмінюється на інший актив у формі потенційних фінансових ресурсів, що генеруються проектом. Також проектне фінансування вважають напрямом фінансування інвестицій, що забезпечує техніко-економічну ефективність діяльності підприємства та дає можливість генерувати достатні для цього грошові потоки.

Існує також погляд на проектне фінансування як поєднання різних джерел та методів фінансування конкретного проекту з розподілом ризиків серед його учасників. В західній практиці проектне фінансування може ототожнюватися з проектним конструюванням (project designing) та представляє собою частину фінансового інжинірингу, що застосовується для побудови схем фінансування.

З юридичної точки зору, проектне фінансування є системою договорів та контрактів, що визначає права та обов'язки учасників проекту.

Стрижнем проектного фінансування виступає фінансовий інжиніринг, або комплекс заходів фінансового впливу на діяльність (у даному випадку на реалізацію проекту), процес цілеспрямованого використання нових фінансових інструментів, нових схем фінансування діяльності,

розробки ефективних інноваційних методів та інструментів фінансового менеджменту та ризик-менеджменту. [14]

У проектному фінансуванні фінансовий інжиніринг включає в себе проектування, розробку та реалізацію інноваційних фінансових інструментів для конкретного проекту, а також творчий пошук нових підходів у залученні та ефективному використанні фінансових ресурсів, формуванні оптимальної структури фінансових джерел, інструментів мінімізації ризиків проекту та ін.

Зрештою, враховуючи особливості проектного фінансування в теорії та практиці, будемо розглядати його як систему фінансово-кредитних та договірних відносин учасників проекту із застосуванням елементів фінансового інжинірингу, що вирізняється від інших методів фінансування сукупністю особливостей, пов'язаних з природою проектів, для яких він використовується, за умови, що джерелами погашення заборгованості виступають виключно грошові потоки проекту. [14]

Зважаючи на особливості реалізації інфраструктурних проектів та приймаючи до уваги той факт, що зазвичай важко забезпечити їх фінансування лише на основі приватного капіталу. Тому актуальним може бути вибудовування схем взаємодії приватних інвесторів та держави на принципах державно-приватного партнерства (ДПП, public-private partnership, PPP) в системі проектного фінансування.

ДПП отримало свій розвиток у багатьох країнах світу, у різних галузях та на всіх рівнях управління. Форми та методи такої взаємодії залежать від рівня розвитку ринкових відносин у конкретній країні, а також розвитку фінансових інструментів та інститутів, що забезпечують мобілізацію вільних грошових коштів приватних інвесторів. В умовах ДПП держава виконує функції, відповідальні за загальнодержавні інтереси, а за бізнесом, в свою чергу, залишаються функції, що забезпечують збільшення суспільного багатства та розвиток економіки на основі ефективного використання власного та запозиченого капіталу.

На практиці проектне фінансування на принципах ДПП зазвичай реалізується через спеціально створену проектну компанію (СПК або англ. Special Purpose Vehicle (СПВ) або Special Purpose Entity (СПЕ)), яка має право здійснювати будівництво та експлуатацію проекту. СПК представляє собою спеціалізовану компанію (юри-

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

дичну особу) з вузьким предметом діяльності або проектну компанію, яка створена для реалізації певного проекту (див.рис.2).

СПК використовується для виконання різних завдань за умови управління грошовими потоками проекту, у тому числі для зниження податкового тягаря, мінімізації ризиків, сек'юритизації активів, зниження вартості фінансування проекту. Особливостями такої компанії є те, що вона не відповідає за зобов'язаннями засновників, має самостійний баланс та має право укладати транзакції від свого імені.

Діяльність СПК залежить від грошових впливів в процесі реалізації договірних угод та / або від тарифів від кінцевих споживачів, які починаються лише після того, як будівництво буде завершено та проект почне працювати.

СПК як звичайна компанія, має засновника та спонсора. Офіційно спонсорська компанія відокремлює активи або види діяльності від себе і передає СПК. Дистанційовані активи або види діяльності не підлягають ризикам, які притаманні спонсорській (основній) компанії. Тут велике значення має дистанція між основною компанією та СПК. При відсутності належної дистанції,

новостворена компанія не буде виступати СПК, а лише дочірнім підприємством основної.

Як свідчить світовий досвід, у більшості випадків використання СПК є вимогою, встановленою державним сектором, фінансистами, гарантантами або підрядниками проекту для приватної компанії. Концептуально механізм діяльності СПК працює у дворівневій системі: у юридичній та фінансовій площині. Крім того, різні інфраструктурні проекти мають різну структуру СПК. Наприклад, структура СПК кардинально відрізняється при реалізації проектів у сфері енергоефективності, телекомунікаційних, транспортних та соціальних проектів.

Функціональність СПК та її зв'язок з різними учасниками проекту визначають фінансову стратегію проектного фінансування інфраструктурних проектів за участю СПК. Через технічну та екологічну складність здійснення інфраструктурних проектів, проект вимагає деяких витрат вже на етапі проектування. Тому в цьому випадку доцільно почати реалізацію фінансової стратегії за рахунок інвестицій власних коштів інвесторів/спонсорів у проект. Це найпростіший механізм накопичення капіталу. Сума власних коштів спонсорів, інвестованих на початковому етапі проекту, достатня для

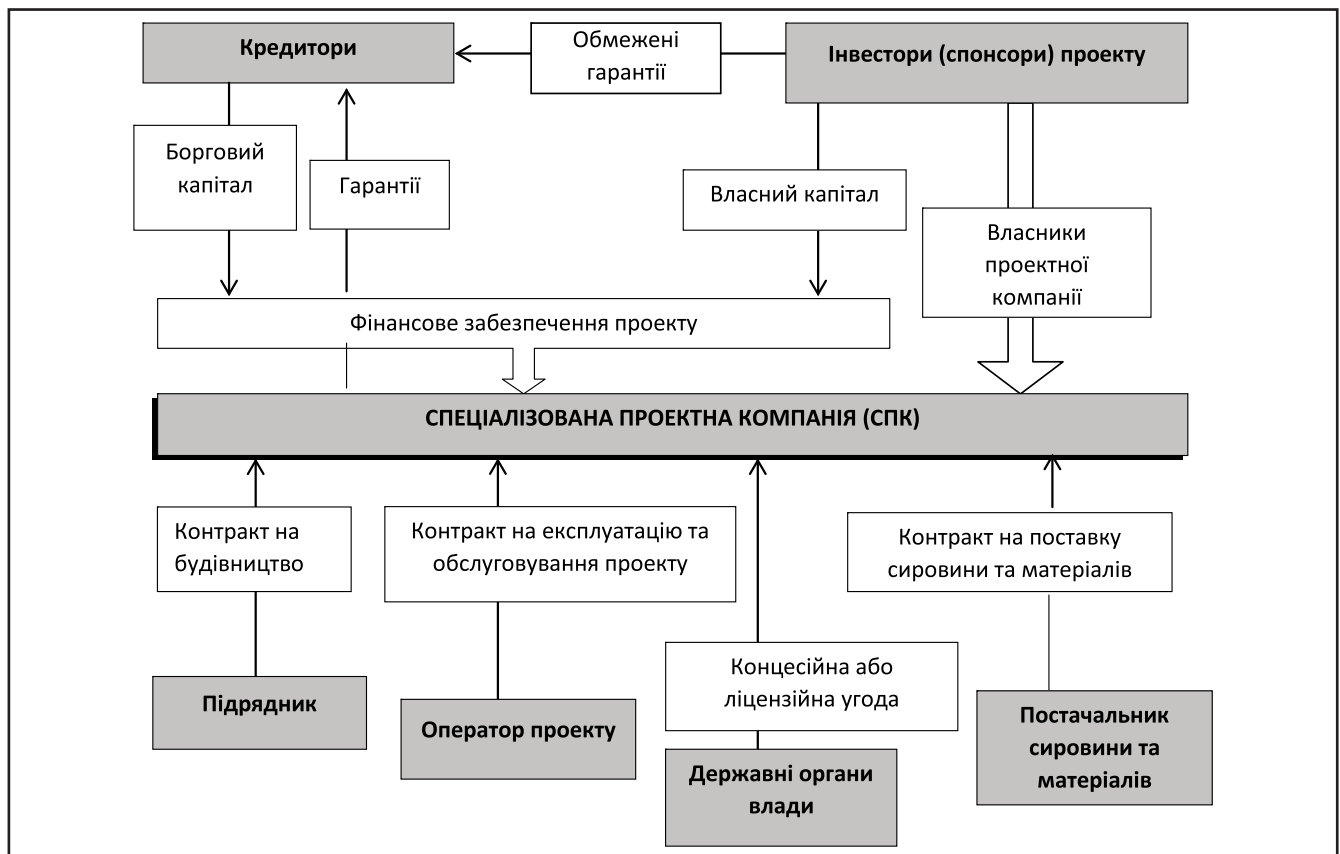


Рисунок 2. Схема організації проектного фінансування за участі СПК [14]

діяльності на етапі проектування проекту. Так, на стадії розробки проекту (передінвестиційній фазі життєвого циклу проекту) власний капітал проекту як правило переважає над борговим. Проте через об'єктивні обмеження обсягу фінансування таких проектів, схема його фінансування передбачає доповнення іншими джерелами протягом певного періоду часу, особливо на етапі реалізації, оскільки проект потребує постійного надходження основних фінансових ресурсів. Тому в подальшому, на стадії реалізації проекту починає домінувати борговий капітал. Зокрема, збільшити капітал за проектом можливо шляхом випуску облігацій, якщо в цьому є нагальна потреба.

В подальшому (протягом експлуатаційної фази життєвого циклу проекту) може бути збільшена частка власного капіталу приватних інвесторів. Поступово, з розвитком СПК та збільшенням її масштабів виникає потреба у диверсифікації джерел фінансування. Таким чином поєднання різних фінансових інструментів у межах фінансової стратегії проекту забезпечує його необхідним капіталом та зменшує фінансові ризики СПК. А це в свою чергу дозволяє проектній компанії створити позитивну кредитну історію та оптимізувати борговий тягар.

Неналежне налаштування СПК є тягарем для проекту, що може змусити реструктуризувати борговий механізм і навіть сприяти банкрутству гігантських компаній. Злагожені ж зусилля уряду та приватного сектору, а також сприятливі політичні, правові та фінансові механізми впливатимуть на поступову реалізацію успішної фінансової стратегії СПК.

Тож діяльність спеціалізованих проектних компаній має важливе значення для успішного фінансового завершення інфраструктурних проектів, що здійснюються на принципах державно-приватного партнерства.

На сьогоднішній день основні напрямки ринкової трансформації інфраструктури України базуються на відповідних положеннях загально-

державної Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року».

Зважаючи на той факт, що транспортна інфраструктура України є однією з найважливіших інфраструктурних галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі і невиробничі потреби економіки та населення в усіх видах перевезень, то його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисті економічних інтересів України.

В цілому, транспортна система України має істотний потенціал для поліпшення сукупної продуктивності та регіональної конкурентоспроможності, проте вимагає великих інвестицій в автодороги і залізницю. Так, у 2012 р. підприємствами транспортного сектору освоєно майже 27,5 млрд. грн. інвестицій, що становило близько 11% загального обсягу інвестицій в економіку України. Протягом наступних двох років інвестиції у транспортну систему зменшувалися, і відповідно у 2013 та 2014 р.р. становили майже 16 млрд. грн. та 14 млрд грн., що складало 7% загального обсягу інвестицій в економіку. За останні два роки ситуація у визначеному напрямі дещо покращилася (див. таблицю).

Не дивлячись на деяке покращення фінансування транспортної інфраструктури України, однак вона продовжує відчувати гостру нестачу інвестицій для свого розвитку. Зважаючи на те, що на фінансування у сфері інфраструктури з державного бюджету України у 2017 р. заплановано виділити 64 123 тис. грн., що становить лише майже 0,01% видатків загального фонду Бюджету України [16], водночас розвиток транспортної інфраструктури у країнах ЄС є однією з найбільших статей бюджетних витрат. Тож можна стверджувати, що збережеться тенденція інвестування транспортного сектору переважно за рахунок власних коштів підприємств транспорту

Інвестиції в основний капітал за видами транспорту в Україні, млн.грн. [15]

Вид транспорту	2012 р.	2013 р.	2014р.	2015р.	2016р.
Наземний	12 604,8	4808,5	3455,8	7,218,0	14957,2
Водний	113,5	91,1	208,1	333,8	234,1
Авіаційний	779,0	519,4	320,1	658,7	697,6
Допоміжні транспортні послуги	14334,7	10756,4	9972,0	8067,5	8848,8
Усі види транспорту	27 832,0	16 175,4	13956,0	16 278,0	24 737,7

та кредитів банків. Проте згідно з оцінками Світового банку, Україна мала б витратити близько 1,5 відсотка ВВП лише на утримання автошляхів, а потреба в інвестиціях складає приблизно 2,5 млрд. дол. на наступні 5 років [17]

Висновки

Фінансування інфраструктурних проектів України позитивно вплине, зокрема, на транспортну забезпеченість країни як важливу складову інфраструктури економіки України, а також на задоволення потреб економіки та виробництва у перевезеннях, стимулюватиме економічне зростання країни, сприятиме залученню кваліфікованих кадрів, призведе до впровадження інноваційних процесів та технологій, а також підніме її конкурентоздатність на міжнародних ринках.

Також формування національно-економічної системи ринкового типу, та шлях до Європейської економічної системи висувають перед Україною вимоги реорганізації транспортно-економічних зв'язків, підвищення основних техніко-економічних показників діяльності всіх видів транспорту.

Реалізація таких кроків вимагає масштабних інвестицій і непростих організаційних рішень. Тож з метою реалізації великих інфраструктурних проектів в умовах браку достатніх бюджетних та квазі-бюджетних коштів доцільно використовувати механізм проектного фінансування на принципах ДПП як один із поширених механізмів фінансування інфраструктури у світовій практиці.

Список використаних джерел

1. Проджект файненсинг. Технологии финансирования инвестиционных проектов [Текст] : практикум / А. Э. Баринов. – М. : Ось-89, 2007. – 432 с.
2. Бочаров В.В. Финансовый инжиниринг / Бочаров В.В. – СПб. : Питер, 2004. – 400 с.
3. В.С. Esty, Modern Project Finance: A Casebook / John Wiley & Sons, 2004 p.25
4. Йескомб Э.Р. Принципы проектного финансирования / Э.Р. Йескомб; пер. с англ. И.В.Васильевской / Под общ. ред. Д.А.Рябых. – М.: Вершина, 2008. – С.98–100.
5. Лебедев П. Проектное финансирование: Факторы успеха // Консультант. – 2005. – №11. / [Електронний

ресурс] // Режим доступу до матеріалів: www.iteam.ru/publications/project/section_36/article_2419

6. Катасонов В.Ю. Проектне фінансування / В.Ю. Катасонов, Д.С. Морозов. – М.: «АНКИ», 2000 р. – 272 с.

7. Бардиш Г. О. Проектне фінансування : підручник / Г. О. Бардиш. – К.: Хай-Тек Прес, 2008. – 463 с.

8. Жуков В.В. Проектне фінансування : навч. Посібник / В.В. Жуков. – 2-ге вид. [випр. і доп.]. – Харьков : Вид-во «ІНЖЕК», 2004. – 236 с.

9. Куриленко Т. П. Проектне фінансування / Т. П. Куриленко. – К.: Кондор, 2006. – 208 с.

10. Пересада А. А. Проектне фінансування: Підручник / Пересада А. А., Майорова Т. В., Ляхова О. О. – К.: КНЕУ, 2005. – 735 с.

11. Сословський В.Г. Проектне фінансування / В.Г. Сословський. – Львів: Новий Світ – 2000», 2011. – 261с.

12. Global infrastructure investment : The role of private capital in the delivery of essential assets and services [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pwc.com/gx/en/industries/assets/pwc-gii-global-infrastructure-investment-2017-web.pdf>

13. ARCADIS: third global infrastructure investment index 2016 bridging the investment gap [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: https://www.arcadis.com/media/3/7/E/%7B37E96DF6-82D5-45A6-87D8-5427637E736D%7DAG1015_GIII%202016_ONLINE%20FINAL_SINGLE%20PAGES.pdf

14. Майорова Т.В., Ляхова О.О. Система організації процесу проектного фінансування Фінанси, облік і аудит / Майорова Т.В., Ляхова О.О. // Фінанси, облік і аудит: зб.наук.праць ДВНЗ «Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана. – випуск 2 (28). – Київ: КНЕУ, 2016. – С.104–117

15. Офіційний сайт міністерства інфраструктури України [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/content/byudzheth-ministerstva.html>

16. Закон України «Про державний бюджет України на 2017 рік» [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/ru/1801-19>

17. ВБ: Транспортная система Украины нуждается в миллиардных инвестициях [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ru/news/-/269821/vb-transportnaya-sistema-ukrainy-nuzhdaetsya-v-milliardnyh-investitsiyah>