

сприятиме і розвитку економічних процесів загалом. А страхових агентів необхідність сертифікації заохочуватиме до вдосконалення своєї діяльності, підвищення фахового рівня та ділової репутації.

**Перелік посилань:**

1. Дослідження компанії Ernst & Young Global Consumer Insurance Survey 2012 [Електронний ресурс]. <http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets>.
2. Асоціація з сертифікації «Російський Регістр». Офіційний сайт [Електронний ресурс]. <http://www.rusregister.ru/services/staff-certification>.
3. Макейкіна С. М. Сучасні проблеми інституту страхового посередництва в Росії [Електронний ресурс]. [http://sisupr.mrsu.ru/2012-1/PDF/3\\_Strah.Torgovkina.pdf](http://sisupr.mrsu.ru/2012-1/PDF/3_Strah.Torgovkina.pdf).
4. Цивільний кодекс України: закон України No 435-IV від 16.01.2003 [Електронний ресурс]. <http://www.rada.gov.ua>.
5. Податковий кодекс України: закон України No 2755-VI від 02.12.2010 [Електронний ресурс]. <http://www.rada.gov.ua>.
6. Про страхування: закон України No 85/96-ВР від 07.03.1996 [Електронний ресурс]. <http://www.rada.gov.ua>.
7. Про порядок провадження діяльності страховими посередниками: постанова КМУ No 1523 від 18.12.1996 [Електронний ресурс]. <http://www.rada.gov.ua>.

Стаття надійшла: 11.01.2017 р.

Рецензент: д. держ. упр., проф. Маліков В.В.

Рецензент: к.е.н., проф. Нікус Р.В. (Київський національний університет імені Тараса Шевченка)



УДК 656.078:625.7/.8

JEL Classification: M 11, O 21

**ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ПРОЕКТІВ З БУДІВНИЦТВА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ (НА ПРИКЛАДІ ДОРОГИ «ОДЕСА-РЕНІ»)**

**Шемаєв В.В., к.е.н., докторант**

**Національний інститут стратегічних досліджень, Київ**

**Анотація.** Якість автомобільних доріг в Україні залишається незадовільною, що породжує безліч проблемних питань в економічній та соціальній сферах. Невтішною є ситуація із будівництвом нових автомагістралей – через обмежене бюджетне фінансування дорожньої галузі. За допомогою методу експертних оцінок та статистичного аналізу обґрунтовано взаємозв'язок і визначено шляхи підвищення інвестиційної привабливості проектів з будівництва нових автомобільних доріг в Україні та державно-приватного партнерства (ДПП), а саме: 1) інституційна підтримка розроблення та реалізації проектів (створення сприятливого інституційного середовища на законодавчій та регламентній основі, що забезпечує умови успішної реалізації проектів і стосується питань фінансування, механізму тарифо- та ціноутворення, механізму урегулювання спорів, арбітражу, гарантій, безпеки та стандартів експлуатації, механізму координації ДПП тощо); 2) адміністративна підтримка (організаційне та інформаційне забезпечення ДПП у формі врегулювання земельних питань, постачання природних та енергетичних ресурсів; надання інформаційної, консультаційної допомоги у виборі місця реалізації проекту тощо); 3) фінансова підтримка (пряма участь держави у капіталі аїнапроектної компанії, надання різноманітних гарантій, субсидій, податкових канікул, застосування пільгового оподаткування, тимчасового звільнення від сплати податків тощо). Апробація запропонованих методичних рекомендацій здійснена на прикладі проекту будівництва нової автомобільної дороги «Одеса-Рені». Запропоновано регулюючі заходи державної інституційної та адміністративної підтримки в межах ДПП: оновлення законодавства щодо концесії, зміна земельного законодавства, підготовка Міністерством інфраструктури України спільно із Державним агентством автомобільних доріг України техніко-економічного обґрунтування і технічного завдання проекту.

**Ключові слова:** проект, інвестиційна привабливість, автодорожня інфраструктура, дорожнє господарство, державно-приватне партнерство.

## INCREASING INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF HIGHWAY CONSTRUCTION PROJECTS (THE CASE OF "ODESSA-RENI" HIGHWAY)

Volodymyr Shemayev, PhD in Economics  
National Institute for Strategic Studies in Kyiv

**Summary.** *The quality of motorways in Ukraine remains unsatisfactory, which raises many issues in the economic and social spheres. The situation with construction of new highways is also disappointing due to the limited budget dedicated to road sector financing. By means of expert assessments and statistical analysis the relationship between investment attractiveness of new motorways construction projects in Ukraine and public-private partnership (PPP) is substantiated, namely: 1) institutional support for project design and implementation (creation of a favorable institutional environment based on legal and regulatory foundation, which provides the conditions for successful projects implementation and covers the issues of funding, tolling and pricing mechanisms, dispute resolution, arbitration, guarantees, safety, exploitation standards, and PPP co-ordination mechanism, etc.); 2) administrative support (organizational and informational support of PPPs in the form of settlement of land issues, supply of natural and energy resources, providing information, advice in selecting the project site, etc.); 3) financial support (direct state participation in the capital of the project company, providing various guarantees, grants, tax breaks, application of preferential taxation, temporary tax exemption, etc.). The proposed recommendations were tested on the example of the construction of the new highway "Odessa-Reni". A state regulatory measures of institutional and administrative support within PPP: updating legislation on concessions, changing land laws, preparation of the Ministry of Infrastructure of Ukraine jointly with the State Agency of Ukraine roads feasibility studies and technical objectives.*

**Keywords:** *project, investment attractiveness, road infrastructure, road maintenance, public-private partnership.*

**Постановка проблеми.** Основною системною проблемою транспортної інфраструктури України наразі є невідповідність між рівнем її розвитку, якістю функціонування та потребами суспільства, що зумовлюють зростання попиту на транспортні послуги. Якість автомобільних доріг в Україні, за виключенням декількох магістралей, залишається незадовільною та породжує безліч проблемних питань в економічній та соціальній сферах. За урядовими оцінками майже 97% доріг знаходяться у незадовільному стані, а 40% доріг вже повністю знищено, тому потребують капітального ремонту чи реконструкції [1]. Такі оцінки знаходять підтвердження і у міжнародних рейтингах – згідно Глобального індексу конкурентоздатності за якістю дорожньої інфраструктури Україна увійшла до п'ятірки країн із найгіршими балами від експертів [2]. Невтішною є ситуація із будівництвом нових автомагістралей – через обмежене бюджетне фінансування дорожньої галузі за роки незалежності довжина автомобільних доріг загального користування зросла лише на 1,8 тис км, що становить 1% від значення 1990 року [3]. Тому актуальності набуває необхідність вирішення проблеми вдосконалення існуючого фінансово-економічного механізму розвитку автомобільних доріг, що зараз є недостатньо ефективним і неповною мірою адаптованим до особливостей транспортної галузі України, через що зростання обсягів транспортних перевезень зростає лише за рахунок зростання інтенсивності використання існуючих основних фондів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми підвищення інвестиційної привабливості на різних рівнях економіки розглядалися Т. Бень [4], І. Бланком [5], А. Вдовіченко [6], Д. Горючим [7], Я.Крупкою [8], В. Міхеєвою [9], А. Пересадою [10], О. Устенко [11], Г. Черешньовською [6], О. Шерстюком [12], та іншими вченими. У зазначених працях обґрунтовано та розроблено ефективні методичні підходи до оцінки інвестиційної привабливості, яка б відповідала потребам різноманітних користувачів в отриманні оперативної та достовірної інформації щодо перспектив здійснення капіталовкладення.

Однак, зважаючи на значні обмеження інвестиційних ресурсів, відсутність ефективної державної підтримки і необхідність залучення зовнішніх інвестицій важливого значення набула нині в Україні проблема підвищення інвестиційної привабливості окремих проектів із будівництва автомобільних доріг на засадах державно-приватного партнерства, яка, на сьогодні, є недостатньо дослідженою.

**Мета дослідження.** Метою статті є обґрунтування взаємозв'язку механізму державно-приватного партнерства та шляхів підвищення інвестиційної привабливості проектів з будівництва нових автомобільних доріг в Україні, та визначення напрямів його впливу на прикладі будівництва автомобільної дороги Одеса-Рені.

**Виклад основного матеріалу.** Інвестиційна привабливість – це інтегральна характеристика об'єктів майбутнього інвестування з позиції їх перспективного розвитку, обсягу і перспектив збуту товарів і послуг, ефективності використання активів та їх ліквідності, стану платоспроможності і фінансової стійкості [9]. Підвищення інвестиційної привабливості підвищує вірогідність здійснення інвестором капіталовкладень у об'єкти інвестування.

На інвестиційну привабливість проекту впливають наступні групи чинників: техніко-економічна та юридична обґрунтованість інвестиційного проекту та бізнес-плану до нього; сприятлива система законодавчих норм, що регламентують діяльність вітчизняних та іноземних інвесторів у сфері залучення інвестицій; ступінь перспективної стабільності функціонування підприємства; ступінь використання інноваційних рішень в технології виробництва та обладнання; очікувана ефективність інвестицій тощо.

В межах цієї групи чинників найбільш актуальними для умов України виділяється *створення державою сприятливих умов для інвесторів, забезпечення законодавчих гарантій рівного захисту прав, інтересів та майна суб'єктів інвестиційної діяльності незалежно від форми власності.*

В Україні в цьому напрямку останнім часом зроблено важливий крок: для розвитку сучасної автодорожньої інфраструктури створено спеціалізований дорожній фонд завдяки прийняттю у 2016 році Закону «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [13] який удосконалює механізм фінансування будівництва доріг, Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування» [14] і Закону «Про внесення змін до Бюджетного кодексу щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі» [15] та залученням кредитів міжнародних фінансових організацій під державні гарантії.

У світі дієвим джерелом будівництва об'єктів дорожньої інфраструктури вважається залучення для цього капіталу приватних інвесторів у різних формах: від контрактів на управління діючими об'єктами до передачі приватним компаніям повного циклу будівництва та експлуатації нового об'єкта інфраструктури. Зростання обсягу приватних інвестицій супроводжується відповідним зменшенням загального обсягу державних капіталовкладень.

Така практика спільної участі державного та приватного сектору у вирішенні суспільно значимих завдань на території ЄС та США набула назву державно-приватного партнерства (ДПП) (англійською – Public-Private Partnership (PPP) – публічно-приватного партнерства) та інші терміни для визначення партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу, зокрема:

- участь приватного сектору в інфраструктурі («Private Participation in Infrastructure», PPI) – термін, що використовується Світовим банком;

- участь приватного сектору («Private Sector Participation, PSP») – термін, що використовується міжнародними фінансовими інститутами в межах сектору кредитування на цілі розвитку;

- проекти з приватним фінансуванням («Privately Financed Projects», PFP) – термін, що застосовується в Австралії;

- приватна фінансова ініціатива (PFI), яка спочатку була розроблена у Великобританії, а потім активно стала використовуватись в Японії та Малайзії [цитовано по [16].

В Україні також створена певна законодавча база, яка регламентує здійснення партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу та розроблена Концепція розвитку ДПП в Україні на 2013-2018 роки [17], створено певні адміністративні та ринкові механізми його регулювання:

- адміністративне регулювання щодо надання послуг у транспортній інфраструктурі входить до компетенції Міністерства інфраструктури України, окремі регулюючі функції виконуються іншими міністерствами (наприклад, департамент державних закупівель та державного замовлення, департамент інвестиційно-інноваційної політики та розвитку державно-приватного партнерства Міністерства економічного розвитку і торгівлі України). Виходячи з цього, необхідне узгодження дій органів влади як різної підпорядкованості, так й усіх рівнів управління;

- ринкове регулювання проявляється на всіх стадіях реалізації проектів і відображається як на вартості залучення джерел фінансування, цінах на матеріальні та енергетичні ресурси, що споживаються під час будівництва об'єктів та їх експлуатації, так й на попиті

на послуги від реалізації цих проектів, які, в кінцевому рахунку, впливають на очікувані за проектом грошові потоки і визначають його комерційну ефективність.

Отже, застосування державно-приватного партнерства як механізму реалізації державної політики розвитку автодорожньої інфраструктури забезпечує позитивний вплив на підвищення інвестиційної привабливості проектів у цієї сфері. Напрями такого впливу подано на рис. 1.

Підвищення привабливості інвестиційних проектів будівництва автомобільних доріг загального користування				
Техніко-економічне, юридичне обґрунтування інвестиційного проекту	Система законів/ норм щодо регламентування інвестиційної діяльності	Підвищення рівня перспектив стабільного функціонування підприємства	Забезпечення очікуваної ефективності інвестицій	Використання інноваційних рішень
Створення державою сприятливих умов для інвесторів шляхом забезпечення законодавчих, фінансових та інших державних гарантій рівного захисту прав, інтересів та майна суб'єктів інвестиційної діяльності на основі <b>державно-приватного партнерства</b>				
Інституціональна підтримка	Фінансова підтримка	Адміністративна підтримка		

Примітка: —> - прямий вплив; - - - -> - опосередкований вплив

**Рисунок 1 – Напрями впливу ДПП на підвищення інвестиційної привабливості проектів будівництва автомобільних доріг.**

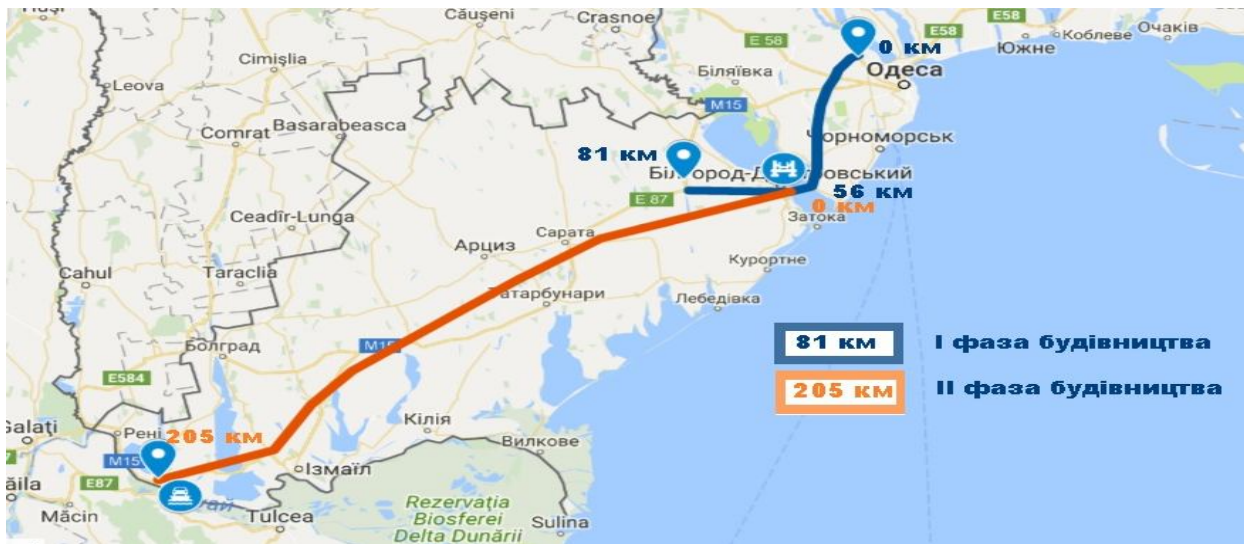
[складено автором з використанням підходів [16]]

Підвищення інвестиційної привабливості проектів будівництва автомобільних доріг із застосуванням ДПП пов'язано з наданням державою: 1) інституційної підтримки розроблення та реалізації проектів (створення сприятливого інституційного середовища на законодавчій та регламентній основі, що забезпечує умови успішної реалізації проектів і стосується питань фінансування, механізму тарифо- та ціноутворення, механізму урегулювання спорів, арбітражу, гарантій, безпеки та стандартів експлуатації, механізму координації ДПП тощо); 2) адміністративної підтримки (організаційне та інформаційне забезпечення ДПП у формі врегулювання земельних питань, постачання природних та енергетичних ресурсів; надання інформаційної, консультаційної допомоги у виборі місця реалізації проекту тощо); 3) фінансової підтримки (пряма участь держави у капіталі проектною компанією, надання різноманітних гарантій, субсидій, податкових канікул, застосування пільгового оподаткування, тимчасового звільнення від сплати податків тощо).

Розглянемо в якості ілюстрації різних елементів механізму підвищення інвестиційної привабливості проектів з будівництва нових автомобільних доріг загального користування завдяки їх реалізації на умовах державно-приватного партнерства (концесії) на прикладі проекту будівництва автомобільної дороги Одеса-Рені (на Бухарест).

Актуальність будівництва цього інфраструктурного об'єкту обумовлено низкою нормативно-правових документів, а саме Указом Президента України «Про невідкладні заходи щодо розвитку південно-західної частини Одеської області» від 15.01.2008 № 16/2008, а також Державною цільовою економічною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 696.

Державним агентством автомобільних доріг України та Одеською обласною державною адміністрацією розглядається можливість будівництва ділянки автомобільної дороги Одеса – Рені з мостовим переходом через Дністровський лиман на концесійних умовах (рис.2).



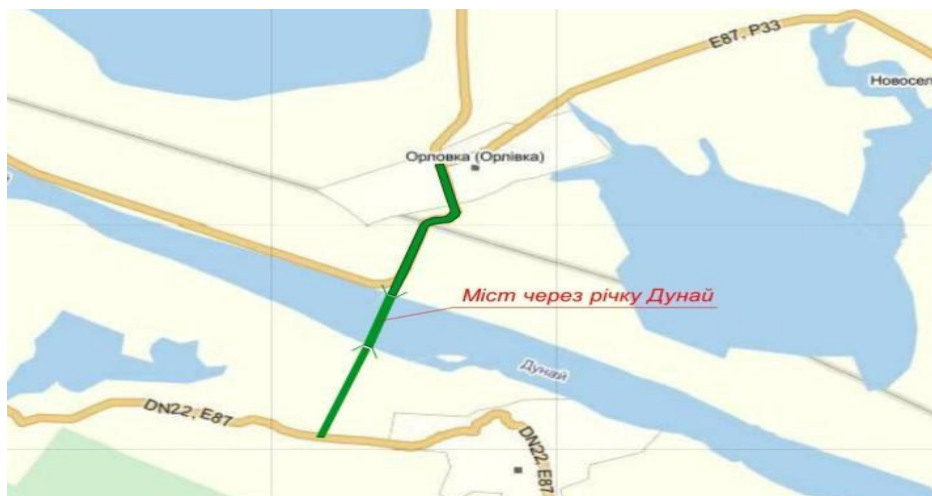
**Рисунок 2 – Схема маршруту автомобільної дороги Одеса-Рені (на Бухарест)**  
 Джерело: [складено автором]

Для цього зазначену автомобільну дорогу внесено Кабінетом Міністрів України до постанови від 10 червня 2009 року № 569 «Про доповнення Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію».

Цілі проекту можна визначити наступним чином:

- забезпечення транспортного коридору «Європа-Азія», що з'єднає Туреччину, Грецію, Болгарію, Румунію, Угорщину, Південну Європу та Європейський Союз в цілому з Україною і також з Грузією, Азербайджаном, Казахстаном, Китаєм і т. ін.;
- сприяння розвитку промисловості, сільського господарства, транспорту, торгівлі, туризму, рекреаційного потенціалу Одеської області та півдня України в цілому;
- розвиток міжнародних зв'язків між ЄС і Україною (різних областей) в цілях Угоди про Асоціацію [18];
- сприяння розвитку гуманітарних контактів в прикордонних районах України, Румунії, Молдови.

Враховуючи масштабність та складність проекту, його реалізацію планується здійснювати окремими чергами: I черга – будівництво автомобільної дороги Одеса - Монаші довжиною 81 км з мостовим переходом через Дністровський лиман (5,7 км); II черга – будівництво автомобільної дороги (Монаші) Шабо – Рені, довжиною 205 км; III черга (перспективна): – будівництво автомобільної дороги Орлівка – Ісакча (Румунія), довжиною 12 км з мостовим переходом 0,8 км (рис.3).



**Рисунок 3 – Схема будівництва (III черга – перспективна) ділянки дороги Орлівка – Ісакча (Румунія), з мостовим переходом через р. Дунай**

Джерело: [складено автором]

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.07.2011 № 690-р схвалено техніко-економічне обґрунтування I черги будівництва ділянки автомобільної дороги «Одеса – Овідіополь – Білгород-Дністровський – Монаші» з мостовим переходом через Дністровський лиман.

Початок траси автомобільної дороги Одеса - Монаші згідно ТЕО - км 455+080 автомобільної дороги М 05 Київ - Одеса, яка співпадає з напрямком міжнародного Пан'європейського транспортного коридору № 9 та коридору ТКАСЕСА і сполучається з міжнародними транспортними коридорами № 3 (Берлін (Дрезден) - Вроцлав - Львів - Київ) та № 5 (Трієст - Любляна - Будапешт - Чоп - Львів). Кінець траси - км 83+680 автомобільної дороги М 15 Одеса - Рені. Основні умови реалізації проекту на засадах ДПП полягають у такому (табл.1).

**Таблиця 1 – Основні умови реалізації проекту**

Назва умови	Зміст умови
Обсяг інвестицій	Всього - \$2,5 млрд. (\$9,7 млн. за 1 км), у т.ч.: -основний обсяг інвестицій у будівництво дороги - \$2,3 млрд.* -обсяг додаткових витрат, пов'язаних із реалізацією проекту - \$0,2 млрд.*
Терміни реалізації проекту	термін будівництва – 3 роки (2017 – 2020 рр.) термін концесії – 30-35 років термін окупності, який встановлений концесійною угодою: сценарій №1 – 10 років** сценарій №2 – 20 років**
Основні принципи реалізації проекту на умовах ДПП	Модель концесійної угоди, яка використовується – BOT (Build-Operate-Transfer) – «Будівництво – Управління - Передача»***. Інвестор (концесіонер) забезпечує 100% фінансування будівельних робіт та витрат, які пов'язані з експлуатацією дороги. Концесійною угодою передбачається обсяг мінімально необхідного чистого прибутку інвестора (для окупності проекту у термін 10/20 років). Держава гарантує повернення інвестицій у термін окупності, який встановлений концесійною угодою. Концесіонер повертає кошти за рахунок: сплати за проїзд по дорозі; державних компенсацій. Граничні тарифи за проїзд встановлює держава.

\*- За даними відділу інвестицій в інфраструктурні проекти Агентства інвестицій та розвитку Одеської ОДА з урахуванням використання резерву зменшення вартості будівництва (в 2 рази). Не включає витрати на компенсацію власникам ділянок землі, через які буде проходити траса Одеса – Рені.

\*\* - Допущення, які прийняті у фінансової моделі повернення інвестицій.

\*\*\* - Модель передбачає, що концесіонер здійснює будівництво та експлуатацію дороги протягом встановленого терміну, після чого об'єкт передається державі.

Джерело: [складено автором з урахуванням [19].

Фінансові показники проекту будівництва дороги Одеса-Рені подано у табл. 2. Оцінка впливу реалізації зазначеного проекту на економіку України полягає у наступному:

- реалізація проекту дасть додатковий імпульс для розвитку економіки, призведе до зростання номінального ВВП (за експертними даними, 13-29 млрд. дол. США додаткового сукупного продукту за 10-20 років) і, відповідно, збільшення надходжень до Держбюджету (сукупно 3,5 - 6,8 млрд. дол. США);

- при реалізації проекту на умовах концесії не буде потрібно масштабне фінансування за рахунок коштів держбюджету на початковому етапі;

- при зазначених припущеннях в перспективі 10-20 років додаткові доходи держбюджету перевищать обсяг державних компенсаційних виплат інвестору;

- після закінчення термінів концесії об'єкт залишиться у власності держави, доходи від плати за проїзд по дорозі будуть надходити до державного бюджету.

Таблиця 2 – Фінансові показники проекту будівництва дороги Одеса-Рені

Показники	1-й-10-й рік Дисконтований термін окупності 10 років*	1-й-20-й рік Дисконтований термін окупності 20 років*
Обсяг інвестицій (з урахуванням додаткових витрат, які пов'язані з реалізацією проекту), млрд. дол.	2,5	2,5
Обсяг витрат, які пов'язані з експлуатацією дороги, млрд. дол.	0,03	0,13
Очікуваний трафік, од./добу	20 500 – 25 600**	20 500 – 30 000**
Фактичний тариф, який застосовується у моделі дол./км.	0,08 – 0,13***	0,08 – 0,14***
Дохід концесіонера, необхідний для окупності млрд. дол.	4,3	5,9
Дохід концесіонера від сплати за проїзд згідно фактичних тарифів млрд. дол.	1,6	5,3
Обсяг державних компенсаційних витрат концесіонеру, млрд. дол.	2,7	0,6
Чистий дисконтований дохід (NPV) концесіонера, млрд. дол.****	1,9	0,8
Внутрішня норма дохідності (IRR) ****	17,4%	11,7%
Ефект для економіки від реалізації проекту (додатковий номінальний ВВП, якій створюється за період окупності), млрд. дол.	13	29
Додаткові доходи Бюджету, млрд. дол.	3,5	6,8

\*- Дисконтний термін окупності – період окупності початкових інвестицій (витрат) з урахуванням вартості коштів. Ставка дисконтування – 15% (в перший рік реалізації проекту з подальшим щорічним зниженням на 0,5%).

\*\* - Діапазон, у якому очікується зростання трафіку в перспективі 10-20 років, згідно базовому прогнозу інтенсивності руху.

\*\*\*- Діапазон, у якому очікується зростання тарифу в перспективі 10-20 років.

\*\*\*\*- При терміні концесії 30-35 років, згідно базовому прогнозу інтенсивності руху.

Джерело: [складено автором з урахуванням [19].

Повернення інвестицій здійснюється шляхом одержання концесіонером доходу від плати за проїзд по встановленому державою тарифом і компенсації держави різниці між необхідним доходом інвестора і фактичним доходом від плати за проїзд. Окрім цього, концесіодавець може запропонувати концесіонеру право розміщення об'єктів дорожнього сервісу вздовж траси (АЗС, готелі, станції техобслуговування, готелі, пункти харчування тощо).

**Висновок.** Отже, державі вигідніше будувати дорогу «Одеса-Рені» у форматі співпраці з приватним інвестором – концесії, компенсуючи концесіонеру відсутній дохід від трафіку / тарифу, ніж брати на себе тягар самостійного фінансування цього проекту.

З урахуванням цього, підвищення інвестиційної привабливості та успішної реалізації проекту у перспективі наступних п'яти років має включати наступні регулюючі заходи державної інституційної та адміністративної підтримки в межах ДПП:

1. Оновлення законодавства щодо концесії, що б створило зрозумілі прозорі правила для інвесторів і нівелювало ризик можливих зловживань з боку держави.

2. Зміна земельного законодавства – створення можливостей для входу іноземних інвесторів, в т.ч. спрощення процедури зміни цільового призначення земель для іноземних суб'єктів господарювання.

3. Зняття мораторію на відчуження земель сільськогосподарського призначення в контексті землевідводу під об'єкти транспортної інфраструктури.

4. Підготовка Міністерством інфраструктури України спільно із Державним агентством автомобільних доріг України техніко-економічного обґрунтування і технічного завдання проекту.

Напрямом подальших досліджень в цій сфері є визначення ризиків реалізації проекту «Одеса-Рені» та розроблення шляхів їх врахування та попередження.

**Перелік посилань:**

1. Стратегія реформування та розвитку дорожньої галузі України.- [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukravitodor.gov.ua/uploads/files/2015>.
2. The Global Competitiveness Report 2016–2017.- [Електронний ресурс]. –Режим доступу: [http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017\\_FINAL.pdf](http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf).
3. Шемаєв В. В., Афанасьєва Л. М. Визначення оптимальної вартості будівництва об'єкта інфраструктури (на прикладі автомобільної дороги Одеса – Рені) // Бізнес Інформ. – 2016. – №8. – С. 82–87.
4. Бень Т.В. Методи визначення економічної ефективності інвестицій: порівняльний аналіз / Т.В.Бень //Економіка України. – 2006. – № 6. – с. 41.
5. Бланк И.А. Инвестиционный менеджмент /И.А. Бланк – К.: Эльга. – Н, Ника-Центр, 2001. – 448 с.
6. Вдовіченко А.А. Методи оцінки ефективності інвестиційних проектів / А.А. Вдовіченко, Г.М. Черешньовська // Економіка. Финансы. Право. –2006. – № 7. – с. 24.
7. Горовий Д. А. Управління економічною безпекою автотранспортних підприємств в глобальному середовищі : монографія /Д. А. Горовий, А. В. Нікітіна. – Харків : Вид-во ХНАУ, 2015. – 280 с.
8. Крук Я.Д. Методологічні підходи до оцінки та аналізу інвестиційної привабливості підприємств//Вісник Львівської комерційної академії. Серія економічна. Випуск 16.- Львів: ЛКА.- 2004.- С.69-74.
9. Міхеєва В.В. Особливості здійснення оцінки інвестиційної привабливості окремої галузі / [Електронний ресурс]. –Режим доступу: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=59208>.
10. Пересада А.А. Інвестиційний процес в Україні / А.А. Пересада. – К.: Лібра. – 1998. – 389 с.
11. Устенко О.Л. Економіка підприємств / О.Л. Устенко. – 3-е изд., испр. – К. : МАУП, 2000. – 44 с.
12. Шерстюк О.Л. Проблеми контролю інвестиційної привабливості підприємств // Економіка та підприємство: стан та перспективи: Зб.наук.праць. - К.: КНТЕУ. -2001. - С. 341-346.
13. Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» від 18.09.1991 № 1562-XII //Верховна Рада України. – [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1562-12>
14. Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування» від 17.11.2016 № 1764-VIII//Верховна Рада України.– [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1764-19>
15. Закон України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі» від 17.11.2016 № 1763-VIII //Верховна Рада України. – [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1763-19>.
16. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія / Н.М. Бондар. –К.: НТУ, 2014. – 336 с.
17. Про схвалення Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013-2018 роки // Розпорядження КМУ від 14.08.2013 № 739-р- [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/739-2013-%D1%80>.
18. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони// Міжнародний документ від 27.06.2014р. (редакція від 30.11.2015р.). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011/page](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984_011/page)
19. Інвестиційний проект «Автомагістраль Одеса-Рені». Проектний аналіз Аналітичної групи Amelin Strategy.- [Електронний ресурс]. –Режим доступу:<https://www.slideshare.net/anatoliyamelin/project-analysis-of-concession-roads-odessa-reni>.

Стаття надійшла: 02.02.2017 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.

Рецензент: д.е.н., доц. Горовий Д.А.