

Наталія Ментух,

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри адміністративного права

та судочинства Західноукраїнського

національного університету

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1016-7635>

ПРОВОА ПРИРОДА ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ БУДІВНИЦТВА ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ШЛЯХІВ В УКРАЇНІ

У статті досліджено правову природу державно-приватного партнерства у сфері будівництва та експлуатації транспортних шляхів в Україні на основі аналізу теоретичних засад.

Обґрунтовано, що державно-приватне партнерство є одним з ефективних способів розвитку та підтримки сфери будівництва й експлуатації транспортних шляхів.

Розглянуто наукові позиції щодо розвитку механізмів державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури. Сформувано пропозиції з удосконалення теоретичних засад щодо зазначеної проблеми.

Ключові слова: державний партнер, приватний партнер, державно-приватне партнерство, правова природа, інвестиції, орган державної влади, будівництво та експлуатація транспортних шляхів.

Mentukh N.

Legal nature of public-private partnership in the field of construction and operation of transport roads in Ukraine

The article is devoted to the study of the legal nature of public-private partnership in the field of construction and operation of transport routes in Ukraine based on the analysis of theoretical foundations.

It is argued that ensuring sustainable development, improving the investment climate, increasing the competitiveness of the national economy, creating conditions for Ukraine's transition to an innovative path of development, and stimulating the process of regional development largely depends on the availability and quality of infrastructure.

It is substantiated that public-private partnership is one of the effective ways to develop and support the field of construction and operation of transport routes.

Attention was drawn to the need for the construction of transport infrastructure within the framework of the application of the public-private partnership system. At the same time, it was noted that the successful implementation of the public-private partnership model will allow to develop the country's infrastructure at the expense of saving budget funds, increase the efficiency of design, strengthen the responsibility of state officials for the distribution of risks and increase the inflow of domestic and foreign investments.

The author states that the mechanism of public-private partnership can be effectively used in Ukraine to restore destroyed objects of transport infrastructure, rebuild the destroyed infrastructure and its further maintenance.

Scientific positions on the development of public-private partnership mechanisms in the field of transport infrastructure are considered. Proposals for improving the theoretical foundations of the specified problem have been formulated.

Keywords: state partner, private partner, public-private partnership, legal nature, investment, state authority, construction and operation of transport routes.

Постановка проблеми. На сучасному етапі державно-приватне партнерство (далі – ДПП) є одним із найпривабливіших механізмів залучення інвестицій у соціально значущі проекти, які потребують великих капіталовкладень з боку держави. Подібна співпраця держави та бізнесу здійснюється на взаємовигідній основі та є одним із найпривабливіших фінансово-економічних інструментів участі приватного фінансування у розвиток інфраструктури.

У транспортному секторі проблема стимулювання інвестиційної активності безпосередньо пов'язана з фінансуванням інфраструктурних проєктів. Проте у цій сфері потенціал держави недостатній. Саме тому актуальним постає завдання щодо залучення приватного фінансування в цю сферу за допомогою механізму державно-приватного партнерства, що поширений у світовій практиці та який надасть можливість реалізувати необхідні інфраструктурні проєкти, частково знявши тягар фінансування з держави, розподілить ризики між учасниками відповідно до можливостей управління ними, принесе в цю сферу найкращі практики щодо практичної взаємодії держави та бізнесу для вирішення стратегічних завдань реформування важливих секторів економіки держави.

Незважаючи на вагомість впровадження державно-приватного партнерства у сферу будівництва та експлуатації транспортних шляхів в Україні, більшість питань не достатньо вивчені в сучасній науці, що зумовлює актуальність дослідження теми.

Аналіз наукових досліджень та публікацій. Науково-теоретичну базу для написання статті становили праці таких вітчизняних та зарубіжних дослідників, як: І. М. Барбір, Н. В. Безбах, Н. М. Боднар, В. В. Брагінський, В. Ю. Гарбариніна, С. Л. Девіс, І. О. Дробот, Д. Карбонаро, Д. Кінанті, І. І. Килимник, Д. Коппєнян, Ф. Р. Медда, О. А. Михальченко, С. Перкінс, В. Постніков, Л. І. Райчева, Е. Стіляна, О. С. Фалатюк, О. В. Федорчак, Х. В. Хем та ін.

Мета статті – на основі аналізу теоретичних засад дослідити правову природу державно-приватного партнерства у сфері будівництва та експлуатації транспортних шляхів в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспорт є однією з найважливіших галузей господарювання та має, безперечно, важливе значення для національної економіки: якість транспортної інфраструктури є одним із основних чинників її конкурентоспроможності, а зростання мобільності населення – один із найважливіших показників розвитку суспільства. Загалом транспорт є однією з ключових галузей будь-якої держави, найважливішою складовою ефективного функціонування економіки. У зв'язку з цим розвиток транспортної інфраструктури є одним із пріоритетних напрямів політики будь-якої держави.

У своїй праці Н. Лавренюк (Ігнатова) зазначає, що розвинена транспортна інфраструктура є беззаперечним фактором стабільного та динамічного зростання національної економіки, підвищення рівня життя населення, а також базовою передумовою підвищення ефективності економіки країни та успішної інтеграції у світовий економічний простір [1, с. 82].

Регулювання відносин у сфері діяльності транспорту, як зазначає О.С. Фалатюк, належить до пріоритетних напрямків внутрішньої політики держави, оскільки створення щодо розвитку транспортної системи правових стимулів є одним із основних джерел підвищення добробуту суспільства, його економічного потенціалу відповідно до основних напрямів розвитку держави, закріплених у Конституції України [2, с. 115].

Транспортною інфраструктурою є транспортна мережа з певною конфігурацією та техніко-економічними характеристиками, об'єктами сервісного обслуговування, а також матеріально-організаційна структура для забезпечення ефективної роботи транспорту.

Однак сьогодні брак інвестиційних ресурсів є загальною проблемою усіх країн, у т. ч. України. Для підвищення ефективності наявних інвестицій та залучення додаткових коштів у транспортну галузь необхідний масштабний розвиток інститутів державно-приватного партнерства, оскільки реалізація всього комплексу завдань щодо розвитку транспортної інфраструктури не може і не повинна повністю лежати на державі. Перспективним механізмом залучення недержавних коштів виступає саме механізм державно-приватного партнерства, який став одним із головних інструментів державної інвестиційної політики у всьому світі.

Кім того, як зауважують Н. В. Безбах та В. В. Брагінський, зарубіжний досвід показує, що все більшу роль відіграє налагодження системи державно-приватного партнерства у соціально-економічному розвитку. Така форма співпраці виникає саме у тих сферах, за які держава традиційно відповідальна: об'єкти загального користування (об'єкти культури, транспортна, соціальна, комунальна інфраструктура), ремонт, прибирання територій, реконструкція і зміст об'єктів загального користування, житлово-комунальне господарство, охорона здоров'я, освіта [3, с. 117].

Державно-приватне партнерство перебуває на межі відносин держави й бізнесу, не будучи ні інститутом приватизації, ні інститутом націоналізації, а лише формою оптимізації виконання державою своїх обов'язків перед суспільством, тобто безперебійного надання населенню публічних благ [4, с. 48-51].

З огляду на те, що державно-приватне партнерство є складним механізмом взаємодії двох партнерів, держави та бізнесу, втілюється через різні організаційні форми, охоплює багато сфер і ставить багато

цілей, під державно-приватним партнерством Х. Ван Хем та Дж. Коппелін розуміють «відносини довгострокового характеру між державним і приватним секторами, в рамках яких вони спільно розробляють та надають суспільству продукти та послуги на основі розподілу ризиків, витрат і ресурсів, пов'язаних із цими продуктами та послугами» [5, с. 598].

Поняття «державно-приватного партнерства» має різне смислове навантаження залежно від сфер діяльності, в яких реалізується це партнерство, та розуміння урядом тієї чи іншої країни завдань та принципів здійснення проектів на основі державно-приватного партнерства.

І. І. Килимник зазначає, що «ефективність використання механізму державно-приватного партнерства для забезпечення транспортної галузі України не викликає сумнівів. Державні і приватні інвестиції в транспортну інфраструктуру є важливим інструментом економічної політики, оскільки сприяють стабільному економічному зростанню, підвищенню рівня життя населення, а також забезпеченню безперервних надходжень до Державного бюджету України» [6, с. 111].

На думку окремих дослідників, найкращим серед відомих шляхів підвищення ефективності транспортної інфраструктури є державно-приватне партнерство, суть якого полягає у спільних діях держави й бізнесу щодо оптимального розподілу повноважень із контролю над співпрацею сторін щодо узгодження ризиків, винагород, ролей, стимулів і використання гнучких підходів з метою отримання наперед визначених результатів під час виробництва товарів та надання послуг [7, с. 105].

У монографії Н. М. Бондар зазначає, що реалізація завдань з розвитку транспортної інфраструктури не може і не повинна цілком лежати на плечах держави. Саме тому, як зазначає автор, перспективним механізмом залучення недержавних коштів є державно-приватне партнерство, яке в усьому світі стало одним із головних інструментів державної інвестиційної політики. Практика свідчить про все більше застосування у транспортних галузях різних моделей державно-приватного партнерства, особливо в будівництві автомобільних доріг, великих мостів та тунелів, що під контролем держави забезпечують успішне виконання програм розвитку транспортних комплексів [8, с. 157].

Подібну точку зору підтримують і В. Ю. Гарбариніна та О. В. Федорчак, які зазначають, що державно-приватне партнерство між органами державної влади, органами місцевого самоврядування та юридичними особами є ефективним інструментом співпраці для реалізації інвестиційних проектів. У рамках державно-приватного партнерства до основних договорів про співпрацю дослідники виокремлюють такі, як: договори управління майном, концесійні договори, договори про спільну діяльність, угоди про розподіл продукції тощо. Саме державно-приватне партнерство найчастіше використовується для проектів будівництва доріг, аеропортів, мостів, стадіонів. Переважно це ті об'єкти, які зруйновані в Україні та потребують першочергової реконструкції й реставрації [9, с. 52].

Тобто зацікавленість бізнесу у сфері транспортної інфраструктури очевидна: це довгостроковий та стабільний бізнес (з урахуванням технічного обслуговування, експлуатації, модернізації). Зацікавленість держави у державно-приватному партнерстві пояснюється стратегічною важливістю транспортної інфраструктури.

Державно-приватне партнерство є багатогранним поняттям, що характеризує, з одного боку, відносини, які виникають між публічним та приватним партнером, а з іншого боку, конкретні проекти за участю державного та приватного капіталу, оформлені за допомогою механізму державно-приватного партнерства.

Зарубіжний досвід та певні умови, що склалися в Україні, вказують на те, що в транспортній інфраструктурі формування, становлення та розвиток механізму реалізації державно-приватного партнерства, як зауважує В. Постніков, необхідно здійснювати на загальноновизначених у світовій практиці принципах, а саме: пріоритетності інтересів держави (держава є замовником проекту і визначає основні правила взаємодії з бізнесом); ефективного розподілу ризиків між учасниками (сторонами), тобто ризик має передаватись тій стороні, яка може ефективніше ним управляти; політичної підтримки держави (здійснення чіткої державної політики у вирішенні спірних питань, що виникають у процесі виконання проектів ДПП); паритетності (партнерський, рівноправний тип відносин між сторонами); прозорості (суспільство має доступ до інформації щодо діяльності партнерів) [10, с. 84].

Сьогодні виникає питання про необхідність будівництва транспортної інфраструктури в рамках застосування системи державно-приватного партнерства. Успішна реалізація моделі державно-приватного партнерства дасть змогу розвивати інфраструктуру держави за рахунок економії бюджетних коштів, підвищить ефективність проектування, посилить відповідальність державних чиновників за розподіл ризиків та збільшить надходження вітчизняних та іноземних інвестицій.

Зарубіжні дослідники Франческа Романа Медда, Джанні Карбонаро та Сьюзан Л. Девіс зазначають, що зростання та структура європейського ринку державно-приватного партнерства у транспортному секторі визначалися декількома взаємопов'язаними та взаємодоповнювальними факторами, які поділяються на дві великі категорії. Перший стосується тенденцій на ринку послуг транспортної інфраструктури до зростання інтеграції в континентальному масштабі. Не тільки будівельні компанії консолідуються у більші компанії, що діють у кількох країнах, а й транспортні оператори також географічно розширили свою діяльність. Друга категорія охоплює політичне та інституційне середовище, яке сприяло, стимулювало та спрямовувало європейський підхід державно-приватного партнерства [11, с. 87].

Державно-приватне партнерство, як зазначає С. Перкінс, зазвичай пропагують на тій підставі, що вони можуть створити інфраструктуру ефективніше, ніж звичайні державні закупівлі, і що вони знімають навантаження з державних бюджетів. Однак досвід державно-приватного партнерства неоднозначний. Це стосується країн на всіх етапах розвитку та нормативної складності. Деякі транспортні проекти ДПП забезпечили значну економію коштів, але багато інших призвели до перегляду угод за рахунок платників податків. Проекти найчастіше стикаються з труднощами через невизначеність у прогнозуванні попиту на трафік і те, як це розглядається або не враховується в контрактах ДПП [12, с. 8].

Загалом схема державно-приватного партнерства, як зауважують Е. Стіляна та Д. Кінанті, використовується в багатьох інших країнах для розвитку транспортної інфраструктури, особливо під час будівництва платних доріг [13, с. 1].

Тобто удосконалення механізму державно-приватного партнерства – багатогранна проблема, що охоплює чітке визначення ролі й функцій держави та приватних інвесторів, особливості та принципи взаємодії сторін, інституціональне регулювання процесів партнерства на всіх стадіях його практичного здійснення тощо.

Механізми залучення інвестицій у реалізацію проектів транспортної інфраструктури становлять особливий інтерес, оскільки державно-приватне партнерство відкриває доступ державному сектору до приватного капіталу для створення та модернізації об'єктів транспортної інфраструктури. Державно-приватне партнерство може прискорити реалізацію проектів, надавши державі початкові вкладення, необхідні для будівництва великого інфраструктурного проекту.

Також значні можливості для розвитку державно-приватного партнерства О. А. Михальченко та Л. І. Райчева «пов'язують з перемогою України у війні, розв'язаною рф, і процесами просування нашої країни на шляху до євроінтеграції» [14, с. 55].

Висновки. Отже, можна зробити висновок про те, що державно-приватне партнерство є одним з ефективних способів розвитку та підтримки сфери будівництва та експлуатації транспортних шляхів.

Загалом державно-приватному партнерству відводиться важлива роль у вирішенні характерних проблем транспортної інфраструктури. Використання механізмів державно-приватного партнерства дає можливість знижувати навантаження на бюджет завдяки скороченню державних видатків. У зв'язку з цим можна стверджувати, що державно-приватне партнерство є одним із ефективних інструментів виведення економіки зі стану кризи, засобом залучення інноваційних ідей, здатних призвести до проривних рішень у галузі. Окрім того, механізм державно-приватного партнерства може ефективно бути використаний в Україні для відновлення зруйнованих об'єктів транспортної інфраструктури, відбудови знищеної інфраструктури та її подальшого утримання.

У зв'язку з цим з метою ефективного використання механізму державно-приватного партнерства у сфері будівництва та експлуатації транспортних шляхів в Україні, необхідно здійснити такі заходи: подальше удосконалення чинного законодавства через доповнення інших форм державно-приватного партнерства, що успішно використовуються у світовій практиці, так і в частині більш детального опрацювання процедур, які мають стимулювати приватну ініціативу; створення інноваційного правового механізму публічного управління для забезпечення сталого розвитку державно-приватного партнерства; розроблення комплексу урядових заходів з питань активізації залучення приватних інвестицій, насамперед через механізми державно-приватного партнерства та створення сприятливого інвестиційного середовища; забезпечення ефективності правових засобів, у т. ч. вироблені у світовій практиці моделі державно-приватного партнерства, забезпечуючи баланс публічних і приватних інтересів суб'єктів цього партнерства; підвищення гарантій щодо захисту інтересів держави та приватних інвесторів у процесі здійснення державно-приватного партнерства.

Список використаних джерел

1. Лавренюк (Ігнатова) Н. Поняття транспортної інфраструктури в умовах інтеграційних процесів Україна – ЄС. *Юридичний вісник*. 2018. № 4. С. 82–88. URL: http://yurvisnyk.in.ua/v4_2018/15.pdf (дата звернення: 30.01.2024)
2. Фалатюк О. С. Поняття та сутність адміністративно-правового механізму регулювання відносин у сфері перевезень вантажів автомобільним транспортом. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція*. 2014. № 8. С. 115–118. URL: <https://www.vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc8/32.pdf> (дата звернення: 30.01.2024)
3. Безбах Н. В., Брагінський В. В. Державно-приватне партнерство в реалізації проектів транспортної інфраструктури. *Економіка та держава*. 2011. № 8. С. 115–118. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/8_2011/34.pdf (дата звернення: 30.01.2024)
4. Gerrard M. B. What are public-private partnerships, and how do they differ from privatizations? *Finance & Development*. 2001. Vol. 38. № 3. P. 48–51. URL: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2001/09/gerrard.htm> (дата звернення: 30.01.2024)
5. Van Nam H., Koppenjan J. Building Public Private Partnerships: Assessing and Managing Risks in Port Development. *Public Management Review*. 2001. Vol. 4. No 1. P. 593–616.
6. Килимник І. І. Господарсько-правові аспекти державно-приватного партнерства в галузі транспорту України. *Форум права*. 2016. № 3. С. 111–115. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2016_3_22 (дата звернення: 30.01.2024)
7. Дробот І. О., Барбір І. М. Механізм державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури України. *Ефективність державного управління*. 2019. Вип. 4 (61). Ч. 1. С. 98–109. URL: <https://era.nltu.edu.ua/index.php/journal/article/view/122/119> (дата звернення: 30.01.2024)
8. Боднар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства : монографія. Київ : НТУ. 2014. 336 с.
9. Гарбариніна В. Ю., Федорчак О. В. Роль державно-приватного партнерства у відбудові транспортної інфраструктури України. *Демократичне врядування*. 2022. Вип. 2. С. 44–57. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/DeVr_2022_2_6 (дата звернення: 30.01.2024)
10. Постніков В. Соціальне партнерство як передумова ефективної взаємодії бізнесу і органів державної влади в питаннях регулювання якості життя населення. *Економіка та держава*. 2014. № 6. С. 83–85. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2014_6_19 (дата звернення: 30.01.2024)
11. Francesca Romana Medda, Gianni Carbonaro, Susan L. Davis Public private partnerships in transportation: Some insights from the European experience. *International Association of Traffic and Safety Sciences Research*. 2013. Volume 36. Issue 2. P. 83–87. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111212000350> (дата звернення: 02.02.2024)
12. Perkins Stephen. Beter regulation of public-private partnership for transport infrastructure: Summary and conclusions. International Transport Forum Discussion Paper. No. 2013-6. Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD). International Transport Forum. Paris. URL: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/97088/1/745170536.pdf> (дата звернення: 02.02.2024)
13. Evi Steelyana and Dhea Kinanti. Public Private Partnership in Transportation Infrastructure: A Review on Toll Road Development. *E3S Web of Conferences*. 2023. Vol. 388. P. 1–8. URL: https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/pdf/2023/25/e3sconf_icobar2023_01017.pdf (дата звернення: 02.02.2024)
14. Михальченко О. А., Райчева Л. І. Державно-приватне партнерство як стратегічний інструмент розвитку транспортного комплексу України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Сер. : Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2023. Вип. 46. С. 51–57. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/46_2023ua/11.pdf (дата звернення: 02.02.2024)

References

1. Lavrenyuk (Ihnatova), N. (2018). Ponyattya transportnoyi infrastruktury v umovakh intehratsiynykh protsesiv Ukrainy – YES [The concept of transport infrastructure in the context of the integration processes of Ukraine – EU]. *Yurydychnyy visnyk – Legal Bulletin*, 4, 82-88. Retrieved from http://yurvisnyk.in.ua/v4_2018/15.pdf [in Ukrainian]
2. Falatyuk, O. S. (2014). Ponyattya ta sutnist administratyvno-pravovoho mekhanizmu rehulyuvannya vidnosyn u sferi perevezen vantazhiv avtomobilnym transportom [The concept and essence of the administrative-legal mechanism for regulating relations in the field of cargo transportation by road transport]. *Naukovyyu*

- visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu. Seriya: Yurysprudentsiya - Scientific Bulletin of the International Humanitarian University. Series: Jurisprudence*, 8, 115-118. Retrieved from <https://www.vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc8/32.pdf> [in Ukrainian]
3. Bezbakh, N. V., Brahinskyi, V. V. (2011). Derzhavno-pryvatne partnerstvo v realizatsiyi proektiv transportnoyi infrastruktury [Public-private partnership in the implementation of transport infrastructure projects]. *Ekonomika ta derzhava - Economy and the State*, 8, 115-118. Retrieved from http://www.economy.in.ua/pdf/8_2011/34.pdf [in Ukrainian]
 4. Gerrard, M. B. (2011). What are public-private partnerships, and how do they differ from privatizations? *Finance & Development*, 38 (3), 48-51. Retrieved from <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2001/09/gerrard.htm> [in English]
 5. Van Ham, H. & Koppenjan, J. (2001). Building Public Private Partnerships: Assessing and Managing Risks in Port Development. *Public Management Review*, 4 (1), 593-616 [in English]
 6. Kylymnyk, I. I. (2016). Hospodarsko-pravovi aspekty derzhavno-pryvatnoho partnerstva v haluzi transportu Ukrayiny [Economic and legal aspects of public-private partnership in the field of transport of Ukraine]. *Forum prava – Law forum*, 3, 111–115. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2016_3_22 [in Ukrainian]
 7. Drobot, I. O. & Barbir, I. M. (2019). Mekhanizm derzhavno-pryvatnoho partnerstva u sferi transportnoyi infrastruktury Ukrayiny [The mechanism of public-private partnership in the field of transport infrastructure of Ukraine]. *Efektivnist derzhavnoho upravlinnya – Efficiency of public administration*, 4 (61), 1, 98-109. Retrieved from <https://epa.nltu.edu.ua/index.php/journal/article/view/122/119> [in Ukrainian]
 8. Bodnar, N. M. (2014). *Rozvytok transportnoyi infrastruktury Ukrayiny na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva: monohrafiya [Development of transport infrastructure of Ukraine on the basis of public-private partnership: monograph]*. Kyiv: NTU [in Ukrainian]
 9. Harbarynina, V. Yu. & Fedorchak, O. V. (2022). Rol derzhavno-pryvatnoho partnerstva u vidbudovi transportnoyi infrastruktury Ukrayiny [The role of public-private partnership in rebuilding the transport infrastructure of Ukraine]. *Demokratychnе vryaduvannya – Democratic governance*, 2, 44-57. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/DeVr_2022_2_6 [in Ukrainian]
 10. Postnikov, V. (2014). Sotsialne partnerstvo yak peredumova efektyvnoyi vzayemodiyi biznesu i orhaniv derzhavnoyi vlady v pytannyakh rehulyuvannya yakosti zhyttya naselennya [Social partnership as a prerequisite for effective interaction between business and state authorities in matters of regulating the quality of life of the population]. *Ekonomika ta derzhava – Economy and the state*, 6, 83-85. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2014_6_19 [in Ukrainian]
 11. Francesca, Romana Medda, Gianni, Carbonaro & Susan, L. Davis (2013). Public private partnerships in transportation: Some insights from the European experience. *International Association of Traffic and Safety Sciences Research*, 36 (2), 83-87. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111212000350> [in English]
 12. Perkins, S. (2013). Better regulation of public-private partnership for transport infrastructure: Summary and conclusions. International Transport Forum Discussion Paper. No. 2013-6. Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD). International Transport Forum. Paris. Retrieved from <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/97088/1/745170536.pdf> [in English]
 13. Evi, Steelyana & Dhea, Kinanti (2023). Public Private Partnership in Transportation Infrastructure: A Review on Toll Road Development. *E3S Web of Conferences*, 388, 1-8. Retrieved from https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/pdf/2023/25/e3sconf_icobar2023_01017.pdf [in English]
 14. Mykhalchenko, O. A. & Raycheva, L. I. (2023). Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak stratehichnyy instrument rozvytku transportnoho kompleksu Ukrayiny [Public-private partnership as a strategic tool for the development of the transport complex of Ukraine]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriya: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo – Scientific Bulletin of the Uzhhorod National University. Series: International economic relations and the world economy*, 46, 51-57. Retrieved from http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/46_2023ua/11.pdf [in Ukrainian]

Стаття надійшла до редакції 20.02.2024 р.