

Державне управління

УДК 351.81

Петренко Олександр Миколайович

*доктор технічних наук, доцент,
доцент кафедри електричного транспорту
Харківський національний університет міського
господарства імені О.М. Бекетова*

Петренко Александр Николаевич

*доктор технических наук, доцент,
доцент кафедры электрического транспорта
Харьковский национальный университет городского
хозяйства имени А.Н. Бекетова*

Petrenko Oleksandr

*Doctor of Technical Sciences, Associate Professor,
Associate Professor, of the Department of Electric Transport
O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv
ORCID: 0000-0003-4027-4818*

**ПОТЕНЦІАЛ ЗАСТОСУВАННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО
ПАРТНЕРСТВА У СФЕРІ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО
ТРАНСПОРТУ
ПОТЕНЦИАЛ ПРИМЕНЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО
ПАРТНЕРСТВА В СФЕРЕ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО
ТРАНСПОРТА
POTENTIAL OF APPLICATION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP
IN THE AREA OF URBAN PASSENGER TRANSPORT**

Анотація. В статті досліджено потенціал застосування державно-приватного партнерства у сфері міського пасажирського транспорту. Механізм державно-приватного партнерства, дозволяє подолати обмежені можливості фінансування інфраструктурних проектів. Визначено такі переваги механізму державно-приватного партнерства, як розподіл зобов'язань державного та приватного секторів, стійкий характер їх взаємодії, право власності на активи і розподіл прибутку. Проаналізовано закордонний досвід застосування державно-приватного партнерства у сфері міського пасажирського транспорту, з'ясовано, що найбільш поширеною його формою є концесійна угода. Особливостями інституту державно-приватного партнерства стосовно сфери міського пасажирського транспорту є: об'єднання можливостей держави і приватного бізнесу для спільного надання соціально значущих послуг та реалізації проектів; знаходження оптимального співвідношення між двома крайнощами – стовідсотково державним наданням послуг та їх повною приватизацією; збереження об'єкта державно-приватного партнерства (в залежності від джерела інвестицій у створення цього об'єкта) у державній або приватній власності; пряме регулювання діяльності єдиного оператора транспортних послуг там, де неможливо або недоцільно розвиток конкурентного середовища; прозорість відносин держави з приватним сектором і конкурентність у виборі комерційних контрагентів. Стратегія державно-приватного партнерства у сфері міського пасажирського транспорту мегаполісу в якості пріоритетів повинна передбачити вирішення двох головних завдань: забезпечення доступності транспортних послуг для населення мегаполісу та забезпечення безпеки перевезень.

Для розвитку системи державно-приватного партнерства на пасажирському транспорті мегаполісу, особливо його наземної частини, на

наш погляд, необхідно змінити фінансові умови функціонування міського транспорту, які в даний час у своїй дохідній частині базуються на занижених з соціальних причин тарифах і бюджетних дотаціях. Це обмежує можливості державно-приватного партнерства, роблячи його привабливим для приватних структур лише в області комерційних перевезень по ринкових умовах (таксі, в тому числі маршрутні).

Ключові слова: державне регулювання, державно-приватне партнерство, міський пасажирський транспорт, транспортна інфраструктура, транспортна система.

Аннотація. В статі досліджено потенціал застосування державно-приватного партнерства в сфері міського пасажирського транспорту. Механізм державно-приватного партнерства, дозволяє подолати обмежені можливості фінансування інфраструктурних проектів. Визначені наступні переваги механізму державно-приватного партнерства, як розподіл обов'язків державного і приватного секторів, стійкий характер їх взаємодії, право власності на активи і розподіл прибутку. Проаналізовано зарубіжний досвід застосування державно-приватного партнерства в сфері міського пасажирського транспорту, встановлено, що найбільш поширеною його формою є концесійна угода. Особливостями інституту державно-приватного партнерства відносно сфери міського пасажирського транспорту є: об'єднання можливостей держави і приватного бізнесу для спільного надання соціально значимих послуг і реалізації проектів; знаходження оптимального співвідношення між двома крайностями - повністю державним наданням послуг і їх повною приватизацією; збереження об'єкта державно-приватного партнерства

(в зависимости от источника инвестиций в создание этого объекта) в государственной или частной собственности; прямое регулирование деятельности единого оператора транспортных услуг там, где невозможно или нецелесообразно развитие конкурентной среды; прозрачность отношений государства с частным сектором и конкурентность в выборе коммерческих контрагентов. Стратегия государственно-частного партнерства в сфере городского пассажирского транспорта мегаполиса в качестве приоритетов должна предусмотреть решение двух главных задач: обеспечение доступности транспортных услуг для населения мегаполиса и обеспечения безопасности перевозок.

Для развития системы государственно-частного партнерства на пассажирском транспорте мегаполиса, особенно его наземной части, на наш взгляд, необходимо изменить финансовые условия функционирования городского транспорта, которые в настоящее время в своей доходной части базируются на заниженных по социальным причинам тарифах и бюджетных дотациях. Это ограничивает возможности государственно-частного партнерства, делая его привлекательным для частных структур только в области коммерческих перевозок по рыночным условиям (такси, в том числе маршрутные).

Ключевые слова: *государственное регулирование, государственно-частное партнерство, городской пассажирский транспорт, транспортная инфраструктура, транспортная система.*

Summary. *The article explores the potential of using public-private partnerships in the area of urban passenger transport. The mechanism of public-private partnership, allows to overcome the limited possibilities of financing of infrastructure projects. The advantages of the public-private partnership mechanism, such as the distribution of public and private sector liabilities, the*

sustainable nature of their interaction, the ownership of assets and the distribution of profits, are identified. The foreign experience of using public-private partnership in the field of urban passenger transport is analyzed, it is found out that the most common form of it is a concession agreement. The features of the institute of public-private partnership in the field of urban passenger transport are: combining the possibilities of the state and private business for joint provision of socially significant services and implementation of projects; finding the optimal correlation between the two extremes - 100% state provision of services and their full privatization; keeping the public-private partnership object (depending on the source of investment in the creation of the object) in public or private ownership; direct regulation of the activity of a single transport operator where development of a competitive environment is impossible or impractical; transparency of state relations with the private sector and competitiveness in the choice of commercial counterparties. The public-private partnership strategy for urban passenger transport in the metropolitan area should, as a matter of priority, address two main tasks: ensuring accessibility of transport services for the population of the metropolitan area and ensuring transportation safety.

In our opinion, in order to develop the system of public-private partnership in passenger transport of the metropolis, especially its land part, it is necessary to change the financial conditions of functioning of urban transport, which are currently based on tariffs and budget subsidies, which are low for social reasons. This limits the possibilities of public-private partnerships, making it attractive to private entities only in the area of commercial transport on market conditions (taxis, including shuttle buses).

Key words: state regulation, public-private partnership, urban passenger transport, transport infrastructure, transport system.

Постановка проблеми. Одним з перспективних напрямків підвищення ефективності транспортної галузі взагалі та міського пасажирського транспорту, зокрема, є залучення приватного капіталу у формі державно-приватного партнерства. Однак, проекти є неперспективними по ряду причин, таких як: обмеженість фінансових ресурсів; відсутність діалогу між представниками влади та бізнесу, наявність розбіжностей; наявність адміністративних бар'єрів, пов'язаних з дозвільною та технічною документацією; відсутність чіткого розмежування повноважень між органами влади і, як наслідок, неузгодженість дій; загальне зниження темпів економіки і, як наслідок, втрата інтересу до довгострокових інвестицій внаслідок значного дефіциту бюджетних коштів.

Транспортні проекти в Україні, на даний момент безуспішні, охоплюють лише будівництво та реконструкцію аеропортів, автодоріг, залізничних ліній, транспортно-логістичних комплексів, перевантажувальних терміналів. При цьому відсутня практика застосування механізмів державно-приватного партнерства у сфері громадських пасажирських перевезень незважаючи на високу оцінку потенціалу розвитку державно-приватного партнерства в даній галузі.

Аналіз останніх публікацій за проблематикою. Теоретичні і практичні аспекти управління міським пасажирським транспортом сучасного великого міста висвітлені в працях як зарубіжних, так і вітчизняних вчених. Вагомий внесок у дослідження особливостей державного управління міським пасажирським транспортом зробили такі вчені, Н.М. Бондар [1], Ю.С. Вдовенко [2], В.В. Волік [3], С. І. Грищенко [9], А.О. Дегтяр [4], В.П. Ільчук [5], Г.Ю. Кучерук [6], С.А. Матійко [7], П.А. Овчар [8] та ін. Однак, незважаючи на численні дослідження, недостатньо висвітленими залишаються можливості застосування державно-приватного партнерства у сфері міського

пасажирського транспорту

Формулювання цілей (мети) статті. Ціллю даної статті є визначення потенціалу застосування державно-приватного партнерства у сфері міського пасажирського транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасні умови диктують необхідність пошуку нових і ефективних способів господарювання в ринковому середовищі. Зростання витрат, політичні події, зміни в законодавстві та інші фактори ставлять під загрозу функціонування багатьох підприємств у всіх галузях економіки. Одним із способів розвитку і підтримки функціонування підприємств інфраструктури є форми державно-приватного партнерства (ДПП), поширення яких приймає все більші масштаби.

Для державного сектора позитивними моментами є: по-перше, залучення грошових коштів в умовах значного дефіциту бюджету, по-друге, можливість об'єднання в рамках проекту етапів будівництва, проектування, експлуатації, що в свою чергу підвищує якість робіт і знижує ризики, пов'язані із завищенням вартості. По-третє, в рамках ДПП продається не сам об'єкт, а послуга з відповідними грошовими потоками, прив'язаними до обсягів і якості (наприклад, надання послуг з внутрішньоміський перевезення пасажирів) [2, с. 57].

Приватні інвестори мають можливість перекласти частину ризиків на державу за рахунок гарантії повернення вкладень та інших зобов'язань, а також забезпечити зростання виручки за рахунок надання додаткових послуг або зниження витрат.

У сформованих економічних і політичних умовах бізнес не зацікавлений йти в громадські інфраструктурні проекти на чисто ринкових умовах. Найбільше зниження інвестиційної привабливості спостерігається в соціальній і комунальній сферах. ДПП в даній ситуації може розглядатися, з одного боку,

як механізм для залучення додаткових ресурсів у суспільне інфраструктур, з іншої - як інструмент стимулювання економічної активності.

У сфері громадського транспорту за кордоном активно використовуються концесійні договори, які дозволяють об'єднувати зусилля транспортної організації та приватного капіталу.

Концесія є досить розвиненою схемою співпраці в галузі громадського транспорту. Наприклад, у Данії і Швеції близько однієї третини автобусних перевезень виконується за фінансової участі міжнародного капіталу, а також виробників транспортних засобів і палива. При цьому банківські структури крім отримання пільг з оподаткування стають фінансовими агентами місцевих адміністрацій при будівництві вулично-дорожньої мережі, придбання автобусів, участі в їх експлуатації шляхом створення відкритих акціонерних товариств та змішаних концесій, які забезпечують функціонування всієї транспортної системи. У Данії публічні муніципальні фірми створюються як по видах транспорту, так і за окремими маршрутами, навіть за видами автобусів [1, с. 57].

В Аргентині у цій сфері переважають відкриті акціонерні товариства за участю держави, причому приватна сторона має право приватизувати окремі лінії і маршрути. Концесія полягає на термін 10-15 років, держава надає субсидії для компенсації оплати деяким групам населення з метою підтримки більш низького рівня цін.

У США участь держави в ДПП становить 25-35%, це, перш за все надання доріг, по яких організовуються маршрути і лінії.

Також за кордоном розвинена система обслуговування окремих категорій пасажирів в рамках ДПП. Наприклад, у Лондоні 76% автобусних перевезень здійснюється на контрактній основі, понад 1 млн. пенсіонерів мають право на безкоштовний проїзд з 9 годин ранку. У Стокгольмі близько

200 мікроавтобусів обслуговують виключно осіб похилого віку та інвалідів, такий приклад характерний також для деяких міст США, Франції, Німеччини, Канади [3, с. 128].

Варто зазначити необхідність подальшого розвитку і вдосконалення системи конкурсного вибору приватних перевізників для надання послуг громадського транспорту, який повинен сприяти зниженню собівартості за рахунок максимально ефективного використання ресурсів, зокрема: ліквідації надмірних робочих місць, списання застарілого рухомого складу.

Механізм державно-приватного партнерства в Україні тільки починає розвиватися, в той час як у всьому світі він вже отримав розповсюдження завдяки широким можливостям співпраці держави і приватного сектора. Розвиток державно-приватного партнерства у транспортній системі України стримується низкою факторів, до числа яких, на наш погляд, слід віднести такі:

- не вироблені механізми оцінки прийняття та контролю виконання відповідних угод [4, с. 57];
- відсутні органи, спеціально уповноважені на виконання необхідних функцій на міжвідомчому рівні [7];
- не реалізується принцип "єдиного вікна" при укладанні угод;
- передбачені законодавством орендна і підрядна форми ДПП дозволяють залучати приватний капітал до виконання лише обмеженого кола завдань.

В даний час частка позабюджетних (за рахунок доходів підприємств) інвестицій у фінансуванні транспортного комплексу України становить близько 40%, тоді як сталеві 60% забезпечуються за рахунок бюджетних коштів. У перспективі це співвідношення має змінитися в бік збільшення частки приватних інвестицій, яка повинна становити не менше 60% [9, с. 64].

Виділимо головні особливості інституту державно-приватного

партнерства стосовно сфери міського пасажирського транспорту:

- об'єднання можливостей держави і приватного бізнесу для спільного надання соціально значущих послуг та реалізації проєктів;
- знаходження оптимального співвідношення між двома крайнощами – стовідсотково державним наданням послуг та їх повною приватизацією;
- збереження об'єкта державно-приватного партнерства (в залежності від джерела інвестицій у створення цього об'єкта) у державній або приватній власності;
- пряме регулювання діяльності єдиного оператора транспортних послуг там, де неможливо або недоцільно розвиток конкурентного середовища;
- прозорість відносин держави з приватним сектором і конкурентність у виборі комерційних контрагентів.
- Застосування на пасажирському транспорті державно-приватного партнерства має забезпечити:
 - зниження навантаження на бюджет за рахунок залучення приватних коштів і перекладення частини витрат на користувачів (комерціалізації надання послуг);
 - можливість здійснення суспільно значимих проєктів, малопривабливих для традиційних форм приватного фінансування, а також більш швидке освоєння інвестицій;
 - концентрацію уваги державних органів на найбільш властивих їм функціях;
 - підвищення ефективності проєктів за рахунок участі в них приватного бізнесу, як правило, більш ефективного на ринку, ніж державні інститути;
 - скорочення державних ризиків за рахунок перекладення частини ризиків проєкту на приватного партнера;
 - можливість залучення кращих управлінських кадрів, техніки і технологій;

- підвищення якості послуг, що надаються.

Для ефективного державно-приватного партнерства на міському пасажирському транспорті необхідна більш активна, порівняно з іншими галузями, участь держави, оскільки:

- соціально-економічна результативність проектів, як правило, значно перевищує прямі фінансові вигоди оператора об'єкта транспортної інфраструктури;
- рівень платоспроможного попиту в зіставленні з необхідними витратами не викликає інтересу у потенційних інвесторів;
- для проектів у сфері транспортної інфраструктури характерні висока фондоємність і тривалі терміни окупності.

1. Стратегія державно-приватного партнерства у сфері міського пасажирського транспорту мегаполісу в якості пріоритетів повинна передбачити вирішення двох головних завдань:

1. Забезпечення доступності транспортних послуг для населення мегаполісу. Це завдання має два аспекти – економічний і організаційний. Економічна доступність забезпечується обґрунтованістю тарифу та наданням пільг (або компенсації) для окремих категорій населення. Організаційна доступність передбачає можливість отримання послуги там і в тому вигляді, в якому це необхідно населенню [6, с. 57].
2. Забезпечення безпеки перевезень, що полягає у комплексному вирішенні питань підтримки транспортних засобів у технічно справному стані, дотримання вимог до кваліфікації водіїв, контролю за режимом їх праці і відпочинку, дотримання правил дорожнього руху, забезпечення безпечних дорожніх умов, зберігання транспортних засобів відповідно до вимог з антитерористичної безпеки.

Для розвитку системи державно-приватного партнерства на

пасажирському транспорту мегаполісу, особливо його наземної частини, на наш погляд, необхідно змінити фінансові умови функціонування міського транспорту, які в даний час у своїй дохідній частині базуються на занижених з соціальних причин тарифах і бюджетних дотаціях. Це обмежує можливості державно-приватного партнерства [8, с. 64], роблячи його привабливим для приватних структур лише в області комерційних перевезень по ринкових умовах (таксі, в тому числі маршрутні). На нашу думку, у систему управління міським пасажирським транспортом слід впровадити комплексне державне замовлення на створення сприятливих і конкурентоспроможних умов перевезень пасажирів за видами транспорту, обумовивши в цьому замовленні як досягнення конкретних параметрів якостей та обсягу перевезень, так і величину оплати за проїзд при їх досягненні. При цьому пасажирський транспорт має поступово переходити від дотаційної фінансової системи до фінансової системи, орієнтованої на повну окупність і прибуток, відповідно суспільно-нормальним умовам господарювання, яка до того ж може бути збільшена за рахунок отримання синергетичного ефекту, породжуваного ефективним регулюванням транспорту.

Зауважимо, що наша пропозиція не обмежує держзамовлення на об'єкти транспортної інфраструктури (держзамовлення в цій області носять традиційний характер), а націлені на організацію та фінансування за їх допомогою саме якісних і кількісних умов діяльності пасажирського транспорту мегаполісу в цілому.

У пропонованому підході бюджетні дотації, якщо в них виникне необхідність, будуть свідчити про неефективну роботу транспорт, в той час як в існуючих умовах наявність дотацій ще не говорить про недостатню ефективність транспорту, оскільки їх причиною може бути завищення (щодо економічно виправданого рівня) тарифів на пасажирські перевезення з

соціальних причин.

Ще одним варіантом подолання дотаційного підходу до фінансування пасажирського транспорту та досягнення ним комерційно прийняттого рівня рентабельності (що принципово важливо для розвитку державно-приватного партнерства) є підвищення тарифів на пасажирські перевезення до ринкового рівня з наданням всім малозабезпеченим верствам населення адресних дотацій на покриття транспортних витрат. Однак даний варіант не кращий з ряду причин.

По-перше, орієнтація тарифів на максимально можливий ринковий рівень, без їх держрегулювання, призведе, з одного боку, до їх значного підвищення, а з іншого – до різкого скорочення пропозиції транспортних послуг через їх надмірну дорожнечу. До того ж це стане ще одним стимулом до розширення користування індивідуальним автомобільним транспортом. А це, в свою чергу, вступає у важкорозв'язне протиріччя з можливостями пропускної здатності вулично-дорожньої мережі мегаполісу.

По-друге, встановлення тарифів на межі, балансу між комерційними претензіями перевізників та їх соціально прийнятним рівнем, означає компроміс між свободою ринку та його держрегулюванням виходячи з необхідності вирішення соціальних завдань, що (принаймні крену в бік соціальних обмежень тарифу) послаблює економічну зацікавленість приватних підприємств та організацій в системі державно-приватного партнерства.

По-третє, пропонований порядок являє собою програмно-цільовий підхід до розвитку фінансових відносин на міському пасажирському транспорті, в той час як підхід, заснований на вільному ринковому встановленні транспортних тарифів, пов'язаний з грошовими компенсаціями підвищених транспортних витрат бідним верствам населення.

По-четверте, сама система соціальних компенсацій високих тарифів за транспортні послуги в принципі не може бути налагоджена належним чином унаслідок як вкрай нерівномірного користування послугами транспорту жителями міста (наприклад, один незаможний працює поруч з будинком, а інший – добирається до роботи трьома видами транспорту), так і наявності у досить значної частини населення тіньових доходів на рівні, який робить громадян заможними, в той час як офіційно вони вважаються незаможними.

Економічно обґрунтований тариф на пасажирські перевезення транспортом загального користування включає інвестиційну складову для забезпечення можливості оновлення рухомого складу з урахуванням зміни ринкової вартості транспортних засобів. Однак, виходячи з соціальної значущості міського громадського транспорту, муніципальна влада повинна забезпечити рівну доступність пасажирських перевезень для всіх верств населення. Тому встановлений тариф часто нижче не тільки економічно обґрунтованого тарифу, але і нижче собівартості послуг з перевезення пасажирів. В умовах дефіциту бюджетів усіх рівнів дотації пасажирським підприємствам надходять несвоєчасно і не в повному обсязі [5].

У такій ситуації укладення концесійних договорів дозволить об'єднувати зусилля транспортних публічних організацій і приватного капіталу, що є важливим економічним та політичним завданням, оскільки дозволяє перевізникам отримувати прибуток, а місцевим органам влади – скорочувати витрати бюджету, збільшувати податкові надходження в бюджет, забезпечувати потреби населення в транспортних послугах, підтримувати екологічні стандарти, не втрачаючи при цьому сутності та призначення муніципального пасажирського транспорту в силу збереження прав власності на майно за публічною стороною.

Тим не менш спостерігається недостатній інтерес влади до співпраці з

приватними підприємствами, або така співпраця має місце бути, але породжує безліч питань. Приміром, недосконала система розподілу маршрутів для муніципальних і приватних перевізників. Практика показує, що муніципальний транспорт обслуговує переважно збиткові напрямки, тоді як приватні оператори – більш прибуткові, і при цьому мають можливість додатково отримувати субсидії з бюджету. Причому приватник має право відмовитися від не вигідного для нього маршруту, а муніципальні підприємства – ні. Дане питання вимагає рішення, як і вибір рухомого складу по місткості для обслуговування тих чи інших напрямків.

Система функціонування міського пасажирського транспорту повинна бути побудована таким чином, щоб забезпечити конкурентні умови для функціонування як приватного, так і публічного сектора.

У зв'язку з цим необхідно вдосконалювати механізм взаємодії публічної і приватної сторін, приводячи у відповідність нормативно-правові бази, створюючи типові схеми з чіткими умовами, для контролю за виконанням яких в регіонах рекомендується створювати спеціальні уповноважені органи, що виконують також облікові та дорадчо-консультативні функції.

Зокрема, потрібне вдосконалення концесійного законодавства, як основної форми ДПП, що застосовується у сфері громадських пасажирських перевезень, виходячи зі світового досвіду. Необхідно прийняття підзаконних актів та внесення змін в концесійне законодавство для розширення практики та підвищення ефективності використання концесій.

Ще одним напрямком розвитку є розширення та розвиток механізмів фінансування ДПП для стимулювання зростання кількості та фінансової ефективності проектів. Вдосконалення механізмів субсидування регіональних і муніципальних проектів з державного бюджету. Формування стимулюючого механізму регіони і муніципальні утворення використовувати механізми ДПП

для створення об'єктів інфраструктури, а не пряме бюджетної фінансування. В якості стимулюючих методів для входу на ринок приватних інвесторів можна запропонувати пільгове оподаткування майна (на період дії договорів), пільги з транспортного і податку на прибуток, а також надання знижок при отриманні позик, методичної та організаційної допомоги.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Основний принцип реалізації державно-приватного партнерства на міському пасажирському транспорті, має полягати у формуванні такого ділового середовища для перевізників різних форм власності, яке базувалося б на незмінних і зрозумілих критеріях та вимогах і спонукало їх до довгострокового співробітництва.

Пріоритетним завданням є розробка нормативно-правової бази, що забезпечує чіткий законодавчо узгоджений розподіл прав, відповідальності та ризиків між державою і приватними інвесторами, а також визначення пріоритетних сфер застосування механізму державно-приватного партнерства на транспорті взагалі і у сфері міського пасажирського транспорту, зокрема.

Стимулювання ринку приватних операторів і розвитку конкуренції у сфері державно-приватного партнерства буде сприяти вдосконалення системи тарифного регулювання та подушного фінансування в області громадських пасажирських перевезень для підвищення економічної привабливості даної галузі для приватного бізнесу.

Таким чином для розвитку ДПП на державному рівні необхідно виробити єдину політику в цій сфері та розробити типові програми реалізації проектів ДПП з урахуванням регіональної специфіки. Крім цього, існує необхідність у забезпеченні подальшого вдосконалення інститутів розвитку і підвищенні рівня правової та економічної підготовки керівників і фахівців органів виконавчої влади, які беруть участь у реалізації проектів ДПП.

Література

1. Бондар Н.М. Світовий досвід державно-приватного партнерства у транспортній галузі / Н.М. Бондар // Електронний журнал «Ефективна економіка». URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=241>.
2. Вдовенко Ю.С. Приватно-державне партнерство в автодорожній сфері: монографія / Ю.С. Вдовенко. Чернігів: ЧДТУ, 2009. 198 с.
3. Волік В.В. Формування та реалізація державної політики в галузі міського транспорту: адміністративно-правові засади: монографія / В.В. Волік. Дніпропетровськ: Середняк Т. К., 2016. 494 с.
4. Дегтяр А.О. Механізми прийняття управлінських рішень органами державної влади щодо соціально-економічного розвитку регіонів: монографія / за ред. А.О. Дегтяра. Харків: ХарПІ НАДУ Вид-во “Магістр”, 2006. 299 с.
5. Комплексний аналіз транспортної мережі міста: системно-аналітичний підхід: монографія. / В.П. Ільчук та ін.; за наук. ред. В.П. Ільчука. Чернігів: ЦНТІ, 2014. 870 с.
6. Кучерук Г.Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність: монографія / Г.Ю. Кучерук. К.: ДЕТУТ, 2011. 208 с.
7. Матійко С.А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України / С.А. Матійко // Електронний журнал Державне управління: удосконалення та розвиток. 2010. №6. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2010_6_8.
8. Овчар П.А. Економічний розвиток автотранспортної галузі України в умовах глобальних викликів: монографія / П.А. Овчар. К.: ЦП «Компринт», 2018. 374 с.

9. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства: Практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу / С. Грищенко. К., ФОП Москаленко О.М., 2011. 140 с.

References

1. Bondar, N.M. (2019), Svitovyi dosvid derzhavno-pryvatnoho partnerstva u transportnii haluzi [World experience of public-private partnership in the field of transport]. Elektronnyi zhurnal «Efektyvna ekonomika» – Effective Economics Online Magazine. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=241>. [in Ukrainian].
2. Vdovenko, Yu.S. (2009), Pryvatno-derzhavne partnerstvo v avtodorozhnii sferi: monohrafiia [Private-public partnership in the road sector]. Chernihiv: ChDTU, [in Ukrainian].
3. Volik, V.V. (2016), Formuvannia ta realizatsiia derzhavnoi polityky v haluzi miskoho transportu: administratyvno-pravovi zasady, [Formation and implementation of state policy in the field of urban transport: administrative and legal basis]. Dnipropetrovsk: Seredniak T. K., [in Ukrainian].
4. Diehtiar, A.O., (2006), Mekhanizmy pryiniattia upravlinskykh rishen orhanamy derzhavnoi vlady shchodo sotsialno-ekonomichnoho rozvytku rehioniv [Mechanisms of administrative decision-making by state authorities on the socio-economic development of regions]. Kharkiv: KharRI NADU Vyd-vo "Mahistr", [in Ukrainian].
5. Ilchuk, V.P., (2014), Kompleksnyi analiz transportnoi merezhi mista: systemno-analitychnyi pidkhid [Comprehensive analysis of the city's transport network: system-analytical approach]. Chernihiv, TsNTI Publ., [in Ukrainian].
6. Kucheruk, H.Iu. (2011), Yakist transportnykh posluh: upravlinnia, rozvytok ta efektyvnist [Quality of transport services: management, development and efficiency], Kyiv: DETUT [in Ukrainian].

7. Matiiko, S.A. (2010), Osoblyvosti derzhavnoho rehuliuvannia rozvytku transportnoho kompleksu Ukrainy [Features of state regulation of development of transport complex of Ukraine], Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok. – Public administration: improvement and development, 6,. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2010_6_8 [in Ukrainian].
8. Ovchar, P.A. (2018), Ekonomichnyi rozvytok avtotransportnoi haluzi Ukrainy v umovakh hlobalnykh vyklykiv [Economic development of the motor transport industry of Ukraine in the face of global challenges], Kyiv: TsP «Kompynt» [in Ukrainian].
9. Hryshchenko, S. (2011), Pidhotovka ta realizatsiia proektiv publicjno-pryvatnoho partnerstva: Praktychnyi posibnyk dlia orhaniv mistsevoi vlady ta biznesu [Preparation and implementation of public-private partnership projects: A practical guide for local authorities and business], Kyiv: FOP Moskalenko O.M., [in Ukrainian].