

ПРОЕКТИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ КРАЇН ЄС

Юрченко А.С., Національний транспортний університет, Київ, Україна, yas2019@ukr.net, orcid.org/0000-0003-2051-1986

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP PROJECTS IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF EU COUNTRIES

Yurchenko A.S., National Transport University, Kyiv, Ukraine, yas2019@ukr.net, orcid.org/0000-0003-2051-1986

ПРОЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТРАН ЕС

Юрченко А.С., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, yas2019@ukr.net, orcid.org/0000-0003-2051-1986

Постановка проблеми. Однією з важливіших галузей національного господарства країни є транспорт, який забезпечує не тільки міжгалузевий зв'язок, соціально-економічний розвиток регіонів, а й визначає національну безпеку. Передумовою успішного функціонування транспорту є розвинена транспортна інфраструктура: мережі автомобільних доріг, залізничних колій, мости, тунелі, аеропорти, річкові та морські порти. Зазначені об'єкти є капіталомісткими, а реалізація відповідних проектів часто потребує багато часу і ресурсів. Це пояснює, чому все більше країн відмовляються фінансувати такі проекти виключно за рахунок бюджету і залучають кошти приватних інвесторів. Практика залучення урядами країн приватних інвесторів до проектів, що мають суспільне значення, набула назви державно-приватного партнерства.

Використання механізму державно-приватного партнерства (ДПП) для залучення інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури має давню історію. Так, на засадах ДПП у 1980 – х роках у Латинській Америці, а пізніше у 1990-х роках у Великій Британії розпочалося активне залучення урядами приватних інвестицій у проекти, що пов'язані з розвитком об'єктів транспортної інфраструктури. При цьому використовувались різноманітні форми ДПП. Залучення приватного бізнесу до реалізації суспільно значущих проектів мало за мету підвищити ефективність управління відповідними об'єктами та покращити якість послуг, що традиційно надавались суспільству і управлялись монопольно з боку держави (передача електроенергії, водопостачання, дорожня та залізнична інфраструктура тощо).

Договори про ДПП часто охоплюють в рамках одного контракту як будівництво інфраструктури, так й оперативне управління та експлуатацію об'єкта з боку приватного партнера. При цьому останній відповідає за доступність для використання споживачам послуг протягом усього операційного періоду. Логікою укладення таких комбінованих контрактів є те, що концесіонер намагатиметься якісно споруджувати об'єкт інфраструктури, який надалі буде експлуатувати. При цьому буде прагнути й до уникнення надмірних витрат на інжиніринг на стадії будівництва, надмірних експлуатаційних витрат на стадії експлуатації, а також витрат на технічне обслуговування та модернізацію об'єкта інфраструктури. Таким чином, суспільство отримує послуги з найкращим співвідношенням ціни та якості.

В основі державно-приватного партнерства – контракти. Це юридичні документи, які повинні захистити приватних інвесторів від опортуністичної поведінки та непослідовності державної політики у випадку зміни урядів, а також суспільство – від опортуністичної поведінки приватного партнера. Теоретично, у разі дотримання приватним партнером своїх зобов'язань, забезпечується відшкодування його витрат та рентабельність інвестицій з урахуванням імовірних ризиків. В той же час, забезпечення послугами об'єктів інфраструктури часто має ознаки природної монополії, тобто на ринку інфраструктурних послуг об'єктивно не може бути достатньої конкуренції. Через це такі проекти часто піддаються критиці. [2, 6]

Зазначені особливості необхідно враховувати під час обґрунтування вітчизняної політики розвитку транспортної інфраструктури на засадах ДПП. Відкриття кордонів та склад задач, пов'язаних із забезпеченням розвитку транспортної інфраструктури України, потребують вивчення сучасного досвіду державно-приватного партнерства інших країн, зокрема Європейського Союзу. Тому розглянуті в статті питання є актуальними і своєчасними.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спираються автори, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Питанням, пов'язаним із формуванням передумов успішної реалізації проєктів розвитку транспортної інфраструктури, присвячено праці багатьох як зарубіжних, так й вітчизняних науковців: Cheung E., Chan A., Kajewski St.L. [3], Osei-Kyei R. [11], Amiril A., Nawawi A. H. [1], Leal de Oliveira E., Licínio da Silva Portugal, Porto Junior W. [5], Кравченко О., Богомолової Н. [4], Бондар Н.М. [13], Паливоди О., Власова В. [12] та інші.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Стаття має за ціль вивчення досвіду реалізації проєктів розвитку транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства в країнах Європейського Союзу. Результати дослідження будуть використані для формування інформаційної бази про проєкти розвитку транспортної інфраструктури, що були реалізовані на засадах державно-приватного партнерства. Відповідна інформація надалі буде використовуватися для порівняння очікуваних показників вітчизняних проєктів з аналогічними проєктами в країнах Європейського Союзу.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. У представленому дослідженні під державно-приватним партнерством будемо розуміти будь-які договірні або організаційні форми взаємодії держави і приватного капіталу, що передбачають передачу приватному бізнесу з боку держави певних повноважень проектування, будівництва, управління, фінансування, експлуатації та обслуговування об'єктів на основі укладених типових контрактів (договорів) для реалізації суспільно значущих проєктів із заздалегідь встановленими державою вимог до їх результатів, а також розподіл між партнерами ризиків і очікуваних прибутків, пов'язаних з такими проєктами [13].

Статистичною базою та інформаційним джерелом цього дослідження є дані Європейського центру експертизи ДПП Європейського інвестиційного банку [7-10].

На рис.1 наведена динаміка обсягів інвестованого капіталу та кількість проєктів, що були реалізовані у країнах Європейського Союзу на засадах державно-приватного партнерства протягом останніх десяти років.

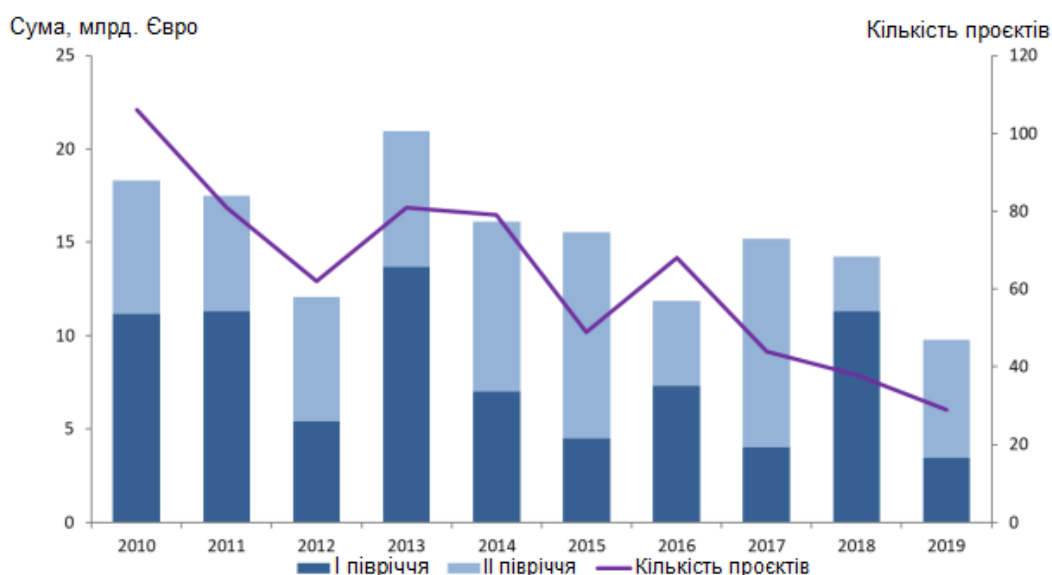


Рисунок 1 – Динаміка європейського ринку ДПП за обсягами інвестицій та кількістю проєктів у 2010-2019 роках [10]

Figure 1 – Dynamics of the European PPP market in terms of investment and number of projects in 2010-2019 [10]

Як видно, починаючи з 2013 року практично зберігається тенденція до зниження обсягів інвестованого капіталу та кількості проектів ДПП. Так, порівняно з 2013 роком, обсяг інвестованого у 2019 році капіталу скоротився більше, ніж на 50%. У 2019 році сукупна вартість трансакцій ДПП, що досягли рівня фінансового закриття на європейському ринку, становила 9,8 млрд євро, що на 31% менше порівняно з 2018 роком (14,3 млрд євро). [10].

Якщо порівнювати 2018 з 2017 роком, то сукупна вартість трансакцій ДПП, які досягли рівня фінансового закриття на європейському ринку, становила 14,6 млрд євро, що на 4% менше порівняно з 2017 роком (15,2 млрд євро). [9]

В той же час, у 2017 році сукупна вартість проектів ДПП, які досягли рівня фінансового закриття на європейському ринку, становила 14,4 млрд євро, що на 22% більше порівняно з 2016 роком (11,8 млрд євро). [7, 8]

Отже, можна побачити, що в останні роки відбувається значне скорочення як кількості проектів, що реалізуються країнами Європейського Союзу на засадах ДПП, так й інвестованого в них капіталу. У таблиці 1 наведено інформацію про зміни європейського ринку ДПП.

Таблиця 1 – Зміни європейського ринку ДПП у 2016-2019 роках¹
Table 1 – Changes in the European PPP market in 2016-2019¹

Показник	2016	2017	2018	2019
Кількість проектів, що досягли фінансового закриття	69	42	39	29
Загальний обсяг інвестицій у проекти, що досягли рівня фінансового закриття, млрд Євро	11,8	14,4	14,6	9,8
Зміна обсягу інвестованого капіталу до попереднього року: У млрд. грн	-3,6	+2,4	+30	-4,8
У %	-22	+20	+8,6	-31
Зміна кількості проектів до попереднього року	+20	-27	-3	-10
У %	+41	-39	-7,1	-25
Найбільш активна країна за здійсненими інвестиціями	Великобританія	Туреччина	Туреччина	Великобританія
Найбільш активна країна за кількістю проектів	Великобританія	Великобританія	Франція	Франція
Найбільш активний сектор економіки за обсягами інвестицій	Транспортна інфраструктура	Транспортна інфраструктура	Транспортна інфраструктура	Транспортна інфраструктура
Найбільш активний сектор економіки за кількістю проектів	Освіта	Транспортна інфраструктура Освіта	Освіта	Транспортна інфраструктура

Як видно, серед європейських країн, що активно просувають проекти на основі державно-приватного партнерства – Великобританія, Туреччина та Франція. Найбільш активними секторами економіки, де реалізуються проекти на засадах ДПП, є транспортна інфраструктура та освіта.

На рис. 2 наведено склад активних на ринку ДПП країн Європейського союзу за обсягами інвестованого капіталу та кількістю проектів.

¹ Побудовано автором за [7-10].



Рисунок 2 – Розподіл країн ЄС за вартістю та кількістю проектів ДПП у 2019 році ([10])
 Figure 2 – Distribution of EU countries by cost and number of PPP projects in 2019 ([10])

У 2019 році лідерами серед країн Європейського Союзу за обсягами інвестованого в проекти ДПП капіталу були Великобританія (3,3 млрд Євро), Франція (1,8 млрд Євро), Німеччина (1,3 млрд Євро), Бельгія (0,9 млрд Євро), Нідерланди (0,82 млрд Євро), Сербія (0,77 млрд Євро). За кількістю реалізованих проектів лідерами стали Франція (8 проектів), Великобританія (7 проектів) та Бельгія (4 проекти).

На рис. 3 наведено розподіл проектів ДПП за секторами економіки країн Європейського союзу у 2019 році.



Рисунок 3 – Розподіл проектів ДПП за секторами економіки країн Європейського союзу у 2019 році. ([10])
 Figure 3 – Distribution of PPP projects by economic sectors by economic sectors of the European Union in 2019 ([10])

За обсягами вкладених інвестицій у проекти, що реалізуються на засадах ДПП лідирують такі сектори, як транспорт та охорона здоров'я. Однакову кількість проектів було закрито у транспорті та освіті (по 10). На другому місці охорона здоров'я (9), по чотири проекти у телекомунікації та екології.

У таблиці 2 наведено інформацію про найбільші проекти у транспортній інфраструктурі країн Європейського Союзу, що досягли фінансового завершення у 2016-2019 роках.

Таблиця 2 – Найбільші проекти у транспортній інфраструктурі країн Європейського Союзу, що досягли фінансового завершення у 2016-2019 роках²

Table 2 – The largest projects in the transport infrastructure of the European Union, which reached financial completion in 2016-2019²

Проект	Країна	Обсяг інвестицій
2016		
Автострада D4 / R7	Словаччина	998 млн. Євро
Автострада A6 Віслох-Рауенберг – Вайнсберг	Німеччина	600 млн. Євро
Автомагістраль A355	Франція	560 млн. Євро
Автострада A94 Пастеттен-Гельденштейн	Німеччина	500 млн. Євро
2017		
Платна дорога Педемонтана Венета	Італія	2,8 млрд. Євро
Північна Мармурова магістраль – ділянка Курткой-Акязі	Туреччина	1,8 млрд. Євро
Північна Мармурова магістраль (ділянка Кінали-Одаєрі)	Туреччина	1,1 млрд. Євро
рухомий склад West Midlands	Великобританія	896 млн. Євро
2018		
Міст Чанаккале	Туреччина	3,1 млрд. Євро
Автострада Анкара-Нігде	Туреччина	1,2 млрд. Євро
Тунель Бланкенбург	Нідерланди	1 млрд. Євро
Шосе A16 Роттердам	Нідерланди	930 млн. Євро
Дорога A10 / A24 Нойруппін-Панков	Німеччині	652 млн. Євро
2019		
Тунель Сільвертаун	Великобританія	1,4 млрд. Євро
Netz Elbe Spree рухомий склад	Німеччина	1,3 млрд. Євро
Автострада A9 Амстердам	Нідерланди	850 млн. Євро
Тарн і Гарона	Франція	656 млн. Євро
Трамвай Льєжу	Бельгія	558 млн. Євро
Автострада A94 Пастеттен-Гельденштейн	Німеччина	500 млн. Євро

Як видно, найбільш поширеними проектами, що реалізуються на засадах ДПП у транспортній інфраструктурі, є проекти будівництва автомагістралей.

Більш детальне вивчення інформації по зазначених проектах дало можливість визначити ключові аспекти, що формують передумови успішної реалізації ДПП:

ДПП є ефективною стратегією для забезпечення проектів дорожнього будівництва. При цьому досягаються переваги як у сервісі, що надається користувачам магістралей, й у фінансуванні проекту: забезпечується швидка акумуляція необхідних коштів, пришвидшується реалізація проектів;

Потенційні проекти ДПП повинні ретельно аналізуватися, обґрунтовано відбиратися, структуруватися та передаватися у концесію на добре продуманих умовах, що враховують суспільні інтереси.

² Побудовано автором за [7-10].

Управління партнерством повинно сприяти підтримці партнерських відносин протягом усього строку дії контракту;

Необхідною є інституційна спроможність державного сектору створювати та постійно вдосконалювати програми ефективної партнерської взаємодії держави і приватного бізнесу [6].

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Результати дослідження свідчать, що основними тенденціями розвитку транспортної інфраструктури в країнах Європейського Союзу є реалізація проєктів на засадах державно-приватного партнерства. Такі проєкти реалізуються як у будівництві автомагістралей, так й мостів і тунелів. Успішність реалізації проєкту залежить від наявності низки передумов: ретельного та обґрунтованого відбору проєктів, що будуть реалізовуватися на засадах ДПП; ефективного управління партнерством протягом усього життєвого циклу проєкту; розвинутого інституційного середовища, що сприяє приходу у галузь приватних інвесторів. Подальшими напрямками досліджень є вивчення програм, політики та практики, що використовуються іншими країнами, які активно залучають приватний сектор до надання послуг транспортної інфраструктури; розробка відповідних рекомендацій щодо впровадження та вдосконалення політики та практики України у сфері розвитку транспортної інфраструктури.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Amiril A., Nawawi A. H., Takim R., Ab.Latif S. N.F. Transportation Infrastructure Project Sustainability Factors and Performance. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, Volume 153, 2014, Pages 90-98, <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.10.044>. (Available online: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S187704281405486X>) [accessed 01.02.2020].
2. Brown, J.W., Pieplow, R., Driskell, R.L., Gaj, S.J., Garvin, M.J., Holbombe, D.L., Saunders, M.T., Seiders, J.J. Jr. and Smith, A.L. (2009), *Public-Private Partnerships for Highway Infrastructure: Capitalizing on International Experience*, FHWA Report # FHWA-PL-09- 010, Federal Highway Administration, Washington, DC. (Available online: <https://international.fhwa.dot.gov/pubs/pl09010/pl09010.pdf>). [accessed 21.12.2020].
3. Cheung, E., Chan, A., Kajewski, St.L. Factors contributing to successful public private partnership projects : comparing Hong Kong with Australia and the United Kingdom. *Journal of Facilities Management*, 2012, 10(1), pp. 45-58. DOI: 10.1108/14725961211200397. [accessed 23.11.2020].
4. Kravchenko O., Bohomolova N., Karpenko O., Bondar N. M., Savchenko M. Scenario-based financial planning: the case of Ukrainian railways. *National Accounting Review*, 2020, 2(3): 217-248. doi: 10.3934/NAR.2020013 (<https://www.aimspress.com/article/10.3934/NAR.2020013>)
5. Leal de Oliveira E., Licínio da Silva Portugal, Porto Junior W. Determining critical links in a road network: vulnerability and congestion indicators. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, Volume 162, 2014, Pages 158 – 167. doi:10.1016/j.sbspro.2014.12.196. Available online: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042814062971>) [accessed 05.02.2020].
6. Makovšek D.; Hasselgren B.; Perkins S. *Public Private Partnerships for Transport Infrastructure: Renegotiations, How to Approach them and Economic Outcomes*. February 2015. Discussion Paper No. 2014-25. International Transport Forum at the OECD. Paris
7. Market Update: Review of European PPP Market in 2016. The European PPP Expertise Centre (EPEC), 12 pp. Available at: <https://www.infrappworld.com/report/market-update-review-of-the-european-ppp-market-in-2016> (accessed: 17.06.2020).
8. Market Update: Review of European PPP Market in 2017. The European PPP Expertise Centre (EPEC), 16 pp. Available at: <https://www.infrappworld.com/report/review-of-the-european-ppp-market-in-2017> (accessed: 17.06.2020).
9. Market Update: Review of the European PPP Market in 2018. The European PPP Expertise Centre (EPEC), 14 pp. Available at: https://www.eib.org/attachments/ep/ec/epc_market_update_2018_en.pdf (accessed: 17.06.2020).
10. Market Update: Review of the European PPP Market in 2019. The European PPP Expertise Centre (EPEC), 14 pp. Available at: <https://www.minfin.bg/upload/45200/Review%20of%20the%20European%20PPP%20Market%20in%202019.pdf> (accessed: 17.06.2020).
11. Osei-Kyei R., Chan A. P.C. Evaluating the project success index of public-privatepartnership projects in Hong Kong: The case of the Cross Harbour Tunnel. *Construction Innovation*, March 2018. <https://doi.org/10.1108/CI-08-2017-0067>. (Available online: <https://www.researchgate.net/publication/323968912>) [accessed 21.02.2020].

12. Palyvoda O., Karpenko O., Vlasova V., Bondar N., Mishulina O. Evaluation of seaports' investment attractiveness. *Investment Management and Financial Innovations* Volume 17, 2020. Issue #3. pp. 160-174. doi: [http://dx.doi.org/10.21511/imfi.17\(3\).2020.13](http://dx.doi.org/10.21511/imfi.17(3).2020.13)

13. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія. К.: НТУ, 2014. – 336 с.

REFERENCES

1. Amiril A., Nawawi A. H., Takim R., Ab.Latif S. N.F. Transportation Infrastructure Project Sustainability Factors and Performance. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, Volume 153, 2014, Pages 90-98, <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.10.044>. (Available online: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S187704281405486X>) [accessed 01.02.2020].

2. Brown, J.W., Pieplow, R., Driskell, R.L., Gaj, S.J., Garvin, M.J., Holbombe, D.L., Saunders, M.T., Seiders, J.J. Jr. and Smith, A.L. (2009), *Public-Private Partnerships for Highway Infrastructure: Capitalizing on International Experience*, FHWA Report # FHWA-PL-09- 010, Federal Highway Administration, Washington, DC. (Available online: <https://international.fhwa.dot.gov/pubs/pl09010/pl09010.pdf>). [accessed 21.12.2020].

3. Cheung, E., Chan, A., Kajewski, St.L. Factors contributing to successful public private partnership projects : comparing Hong Kong with Australia and the United Kingdom. *Journal of Facilities Management*, 2012, 10(1), pp. 45-58. DOI: 10.1108/14725961211200397. [accessed 23.11.2020].

4. Kravchenko O., Bohomolova N., Karpenko O., Bondar N. M., Savchenko M. Scenario-based financial planning: the case of Ukrainian railways. *National Accounting Review*, 2020, 2(3): 217-248. doi: 10.3934/NAR.2020013 (<https://www.aimspress.com/article/10.3934/NAR.2020013>)

5. Leal de Oliveira E., Licínio da Silva Portugal, Porto Junior W. Determining critical links in a road network: vulnerability and congestion indicators. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, Volume 162, 2014, Pages 158 – 167. doi:10.1016/j.sbspro.2014.12.196. Available online: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042814062971>) [accessed 05.02.2020].

6. Makovšek D.; Hasselgren B.; Perkins S. *Public Private Partnerships for Transport Infrastructure: Renegotiations, How to Approach them and Economic Outcomes*. February 2015. Discussion Paper No. 2014-25. International Transport Forum at the OECD. Paris

7. Market Update: Review of European PPP Market in 2016. The European PPP Expertise Centre (EPEC), 12 pp. Available at: <https://www.infrappworld.com/report/market-update-review-of-the-european-ppp-market-in-2016> (accessed: 17.06.2020).

8. Market Update: Review of European PPP Market in 2017. The European PPP Expertise Centre (EPEC), 16 pp. Available at: <https://www.infrappworld.com/report/review-of-the-european-ppp-market-in-2017> (accessed: 17.06.2020).

9. Market Update: Review of the European PPP Market in 2018. The European PPP Expertise Centre (EPEC), 14 pp. Available at: https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_2018_en.pdf (accessed: 17.06.2020).

10. Market Update: Review of the European PPP Market in 2019. The European PPP Expertise Centre (EPEC), 14 pp. Available at: <https://www.minfin.bg/upload/45200/Review%20of%20the%20European%20PPP%20Market%20in%202019.pdf> (accessed: 17.06.2020).

11. Osei-Kyei R., Chan A. P.C. Evaluating the project success index of public-private partnership projects in Hong Kong: The case of the Cross Harbour Tunnel. *Construction Innovation*, March 2018. <https://doi.org/10.1108/CI-08-2017-0067>. (Available online: <https://www.researchgate.net/publication/323968912>) [accessed 21.02.2020].

12. Palyvoda O., Karpenko O., Vlasova V., Bondar N., Mishulina O. Evaluation of seaports' investment attractiveness. *Investment Management and Financial Innovations* Volume 17, 2020. Issue #3. pp. 160-174. doi: [http://dx.doi.org/10.21511/imfi.17\(3\).2020.13](http://dx.doi.org/10.21511/imfi.17(3).2020.13)

13. Bondar N. M. Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva [Development of Ukraine's transport infrastructure on the basis of public-private partnership]: monohrafiia. K.: NTU, 2014. – 336 s.

РЕФЕРАТ

Юрченко А.С. Проекти державно-приватного партнерства у розвитку транспортної інфраструктури країн ЄС. / А.С. Юрченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2021. – Вип. 2 (49).

Об'єкт дослідження – розвиток транспортної інфраструктури країн ЄС, тенденції, передумови успішної реалізації.

Мета роботи – вивчення досвіду реалізації проєктів розвитку транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства в країнах Європейського Союзу. Результати дослідження будуть використані для формування інформаційної бази про проєкти розвитку транспортної інфраструктури, що були реалізовані на засадах державно-приватного партнерства. Відповідна інформація буде використовуватися для порівняння очікуваних показників вітчизняних проєктів з аналогічними проєктами в країнах Європейського Союзу

Метод дослідження – монографічний та статистичний.

Стаття присвячена вивченню тенденцій застосування механізму державно-приватного партнерства у розвитку транспортної інфраструктури країн Європейського Союзу. З'ясовано, що починаючи з 2013 року обсяги інвестування та кількість проєктів, що реалізуються на засадах ДПП, мають тенденцію до скорочення. Так, порівняно з 2013 обсяг інвестованого у 2019 році капіталу скоротився більше, ніж на 50%.

Стабільно перше місце серед секторів економіки за обсягами інвестицій, здійснених на засадах партнерської взаємодії держави і приватного бізнесу, посідає транспортна інфраструктура. При цьому лідерами інвестицій за проєктами ДПП є такі країни, як Великобританія, Франція та Німеччина. За кількістю реалізованих проєктів – Франція, Великобританія та Бельгія.

Для ефективної реалізації проєктів на засадах ДПП повинні бути створені відповідні передумови. Подальшими напрямками досліджень є вивчення програм, політики та практики, що використовуються іншими країнами, які активно залучають приватний сектор до надання послуг транспортної інфраструктури; розробка відповідних рекомендацій щодо впровадження та вдосконалення політики та практики України у сфері розвитку транспортної інфраструктури.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТ, ПРОЄКТ, УПРАВЛІННЯ, ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА, ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО, РОЗВИТОК, ІНВЕСТИЦІЇ, СЕКТОРИ ЕКОНОМІКИ

ABSTRACT

Yurchenko A.S. Public-private partnership projects in the development of transport infrastructure of EU countries. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – K.: NTU, 2021. – Issue 2 (49).

The object of research – the development of transport infrastructure of EU countries, trends, prerequisites for successful implementation.

The purpose of the work is to study the experience of implementing transport infrastructure development projects on the basis of public-private partnership in the countries of the European Union. The results of the study will be used to form an information base on transport infrastructure development projects that have been implemented on the basis of public-private partnership. Relevant information will be used to compare the expected performance of domestic projects with similar projects in the European Union

The research method is monographic and statistical.

The article is devoted to the study of trends in the application of the mechanism of public-private partnership in the development of transport infrastructure of the European Union. It was found that since 2013, the volume of investment and the number of projects implemented on the basis of PPP, tend to decrease. Thus, compared to 2013, the amount of capital invested in 2019 decreased by more than 50%.

The transport infrastructure consistently ranks first among the sectors of the economy in terms of investments made on the basis of partnership between the state and private business. At the same time, the leaders of investments in PPP projects are such countries as Great Britain, France and Germany. According to the number of implemented projects – France, Great Britain and Belgium.

Appropriate preconditions must be created for the effective implementation of PPP projects. Further areas of research are the study of programs, policies and practices used by other countries that actively involve the private sector in the provision of transport infrastructure services; development of relevant recommendations for the implementation and improvement of Ukraine's policy and practice in the field of transport infrastructure development.

KEY WORDS: TRANSPORT, PROJECT, MANAGEMENT, TRANSPORT INFRASTRUCTURE, PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP, DEVELOPMENT, INVESTMENTS, SECTORS OF THE ECONOMY

РЕФЕРАТ

Юрченко А.С. Проекты государственно-частного партнерства в развитии транспортной инфраструктуры стран ЕС. / А.С. Юрченко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник – К.: НТУ, 2021. – Вып. 2 (49).

Объект исследования – развитие транспортной инфраструктуры стран ЕС, тенденции, предпосылки успешной реализации.

Цель работы – изучение опыта реализации проектов развития транспортной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства в странах Европейского Союза. Результаты исследования будут использованы для формирования информационной базы о проектах развития транспортной инфраструктуры, которые были реализованы на принципах государственно-частного партнерства. Соответствующая информация будет использоваться для сравнения ожидаемых показателей отечественных проектов с аналогичными проектами в странах Европейского Союза

Метод исследования – монографический и статистический.

Статья посвящена изучению тенденций применения механизма государственно-частного партнерства в развитии транспортной инфраструктуры стран Европейского Союза. Установлено, что начиная с 2013 года объемы инвестирования и количество проектов, реализуемых на принципах ГЧП, имеют тенденцию к сокращению. Так, по сравнению с 2013 объем инвестированного в 2019 году капитала сократился более чем на 50%.

Стабильно первое место среди секторов экономики по объемам инвестиций, осуществленных на основе партнерского взаимодействия государства и частного бизнеса, занимает транспортная инфраструктура. При этом лидерами инвестиций по проекту ГЧП являются такие страны, как Великобритания, Франция и Германия. По количеству реализованных проектов – Франция, Великобритания и Бельгия.

Для эффективной реализации проектов на основе ГЧП должны быть созданы соответствующие предпосылки. Дальнейшими направлениями исследований является изучение программ, политики и практики, используемых другими странами, которые активно привлекают частный сектор к предоставлению услуг транспортной инфраструктуры; разработка соответствующих рекомендаций по внедрению и совершенствованию политики и практики Украины в сфере развития транспортной инфраструктуры.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТ, ПРОЕКТ, УПРАВЛЕНИЕ, ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО, РАЗВИТИЕ, ИНВЕСТИЦИИ, СЕКТОР ЭКОНОМИКИ

АВТОР:

Юрченко Анна Станіславівна, Національний транспортний університет, аспірант кафедри економіки, e-mail: yas2019@ukr.net, тел. +380954262691, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0003-2051-1986.

AUTHOR:

Yurchenko Anna S., National Transport University, post-graduate student of the Department of Economics, e-mail: yas2019@ukr.net, tel. +380954262691, Ukraine, 01010, Kyiv, ul. Omelyanovich-Pavlenko, 1, of. 313, orcid.org/0000-0003-2051-1986.

АВТОР:

Юрченко Анна Станиславовна, Национальный транспортный университет, аспирант кафедры экономики, e-mail: yas2019@ukr.net, тел. +380954262691, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0003-2051-1986.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондар Н.М., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, декан факультету економіки та права, Київ, Україна

Гречан А.П., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри економіки, Київ, Україна

REVIEWER:

Bondar N.M., Doctor of Economics Science, Professor, National Transport University, Dean of the Faculty of Economics and Law, Kyiv, Ukraine

Grechan A.P., Doctor of Economics Science, Professor, National Transport University, Professor of the Department of Economics, Kyiv, Ukraine