

МОДЕРНІЗАЦІЯ СХЕМ БАНКІВСЬКОГО КРЕДИТУВАННЯ НА ОСНОВІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Горобінська І.В. Національний транспортний університет, Київ, Україна,
irynavladuslavivna@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9670-7198

MODERNIZATION OF BANK LENDING SCHEMES ON THE BASIS PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Gorobinska I.V. National Transport University, Kyiv, Ukraine, irynavladuslavivna@gmail.com,
orcid.org/0000-0001-9670-7198

Постановка проблеми. В сучасних умовах відсутність впровадження новітніх інструментів фінансування інвестиційних проектів ускладнює процеси розвитку транспортних підприємств. Стрімкий економічний розвиток вимагає використання додаткових інноваційних інструментів, одним з яких є фінансовий інжиніринг, його впровадження обумовлене потребою формування достатнього та доступного капіталу, що збільшуватиме інвестиційні можливості та мінімізуватиме фінансові ризики. Реалізація програм державно-приватного партнерства на основі взаємодії реального фінансового сектору і держави має відбуватися за рахунок впровадження фінансового інжинірингу як інноваційного інструменту вирішення існуючих фінансових проблем. Застосування ефективних інструментів інвестування щодо масштабних інфраструктурних проектів шляхом використання прямого інвестування дозволить підприємствам співпрацювати з банками на взаємовигідних умовах, при цьому держава як один із учасників співпраці буде виступати гарантом і партнером. Необхідною є державна підтримка розвитку транспортних підприємств шляхом участі у проектах банківського кредитування за рахунок надання пільгових кредитів банками, за яких держава компенсує підприємству частину кредитного навантаження. Тому основним завданням є розробка порядку реалізації фінансового інжинірингу, який передбачає розширення інноваційних фінансових інструментів для залучення капіталу, необхідного для розвитку та інвестування техніко-технологічного оновлення та розширення виробництва.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Дослідженням в галузі фінансового інжинірингу присвятили свої праці такі зарубіжні та вітчизняні вчені: Н. Баринькіна, І. Бланк, В. Бочаров, З. Воробйова, Л. Галиць, Ю. Капелінський, Джон Ф. Маршалл, Віпул К. Бансал, Дж. Фіннерті, Р. Кох, К. Ковальов, І. Котьякалова-Литвин, В. Кравченко, В. Краскевич, О. Кузьмін, А. Кучеренко, А. Мороз, О. Сохацька, Ф. Фельдман, С. Росс, Б. Колб, Д. Тімошин, Ю. Масленченков, О. Абакуменко та інші.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на значну кількість вітчизняних та зарубіжних публікацій, залишаються невирішеними питання модернізації схем банківського кредитування на основі державно-приватного партнерства шляхом реалізації фінансового інжинірингу за рахунок комбінування банківських, бюджетно-податкових та гібридних інструментів фінансування діяльності підприємств, спрямованих на формування цільових грошових потоків та досягнення цілей економічного розвитку.

Постановка завдання. Основним завданням дослідження є модернізація схем банківського кредитування за рахунок використання фінансового інжинірингу як інноваційного інструменту державно-приватного партнерства, що включає систему співфінансування інвестиційних проектів, що передбачає державну фінансову підтримку за умови збільшення кількості робочих місць та зростання прибутку. Основною метою дослідження є розробка основних засад програми надання державної фінансової підтримки на основі застосування схем фінансового інжинірингу за рахунок спрощення доступу транспортних підприємств до банківського кредитування з метою реалізації інвестиційних проектів.

Виклад основного матеріалу. У Національній транспортній стратегії до 2030 року [4] визначено основні пріоритети, одним з яких є забезпечення сталого фінансування транспорту за рахунок запровадження принципу «платить користувач» та уведення механізму цільового фінансування. Необхідно підтримати залучення приватного капіталу за умови наявності економічних переваг. Надання державного фінансування має здійснюватися на засадах прозорого механізму пріоритизації, економічної ефективності та прозорості державних закупівель, встановлення відкритої

комунікації та розкриття інформації щодо планування використання бюджетних коштів та фактичних видатків [4].

Інструментами реалізації цільового фінансування мають стати фінансовий інжиніринг – з метою забезпечення фінансування інвестиційних проектів та управління ризиками, та державно-приватне партнерство – з метою розробки цільових програм державної фінансової допомоги і підтримки транспортних підприємств.

В Україні використовуються наступні форми державно-приватного партнерства: інвестиційні угоди, концесійні угоди, угоди на управління [2]. У Європейських країнах поширеною формою державно-приватного партнерства є концесія, яка передбачає залучення приватного партнера до надання певних послуг або управління державною власністю. Розповсюдженими формами державно-приватного партнерства у зарубіжних країнах є: надання державних і місцевих гарантій; податкові канікули; гарантії відшкодування збитків та забезпечення державою ризиків, що виникають в результаті впливу макроекономічних факторів; пряма бюджетна підтримка, компенсація відсотків за кредитами; часткове фінансування проекту тощо.

Державно-приватне партнерство розглядається у світовій практиці у двох напрямках:

- як система відносин держави й бізнесу, що широко використовується як інструмент економічного й соціального розвитку на міжнародних, національних, регіональних, місцевих рівнях;
- як конкретні проекти, реалізовані спільно державними органами й приватними компаніями на базі об'єктів державної й муніципальної власності [1].

До ознак державно-приватного партнерства належать: забезпечення кращих показників ефективності діяльності, ніж при здійсненні діяльності державним партнером без залучення приватного; довготривалість відносин; передача приватному партнеру частини ризиків [1].

Аналіз досвіду проектів державно-приватного партнерства, реалізованих за допомогою концесійної форми в країнах з різним рівнем соціально-економічного розвитку показав, що такі партнерства успішно застосовуються в транспортній (автодороги, залізниці, аеропорти, порти, трубопровідний транспорт) і соціальній інфраструктурі (охорона здоров'я, освіта, розваги, туризм), ЖКГ (водопостачання, електропостачання, очищення води, газопостачання та ін.) [5].

Світовий досвід показує, що кожний партнер робить свій внесок в спільний проект:

- держава забезпечує повноваження власника, надає можливість отримання податкових та інших пільг і гарантій, матеріальних та фінансових ресурсів, виконує контрольно-регулюючу функцію, дотримує суспільні інтереси;
- приватний партнер забезпечує фінансові ресурси, ефективне керування, гнучкість та впровадження ефективних методів роботи, нових технологій, форм організації виробництва.

Одним з видів державно-приватного партнерства є фінансовий інжиніринг, що виступає одним з інноваційних інструментів, який дозволяє здійснити управління розвитком транспортних підприємств та підвищити ефективність їхньої діяльності, стимулювати інвестиційні процеси, вирішити проблеми та досягти відповідних результатів.

Фінансовий інжиніринг передбачає, що способом обслуговування боргових зобов'язань в межах його фінансування будуть тільки доходи, які створюються цим проектом, на відміну від інших форм залучення фінансування в інвестиційні проекти, у яких джерелом погашення кредиту зазвичай виступає поточна діяльність позичальника. Ключовою метою фінансового інжинірингу є перерозподіл ризику серед суб'єктів інвестиційного процесу. Так безпосереднім об'єктом фінансування стає сам проект. За таких умов інвестор поділяє проектні ризики з іншими зацікавленими особами проекту. У випадку неуспішної реалізації проекту права на його завершення та реалізації переходять до інвестора.

Фінансовий інжиніринг є інструментом перерозподілу відповідальності, ризиків, прибутків та забезпечує структурні зрушення, пов'язані зі зростанням мотивації та стимулювання. В результаті реалізації фінансового інжинірингу можна отримати значні переваги для суб'єктів господарювання, фінансових посередників та держави в цілому.

Розглядаючи в цьому аспекті транспортні підприємства, можна зазначити ряд позитивних результатів, яких вони можуть досягти:

- зростання обігових коштів для забезпечення безперервності діяльності,
- підвищення фінансової стійкості в нестабільних умовах функціонування,
- забезпечення ліквідності діяльності,
- збалансування грошових потоків, які матимуть цільове призначення.

Фінансовий інжиніринг – це процес, який включає в себе певні складові елементи, які в сукупності і дозволяють здійснити відповідні заходи щодо інноваційних змін (рис. 1).

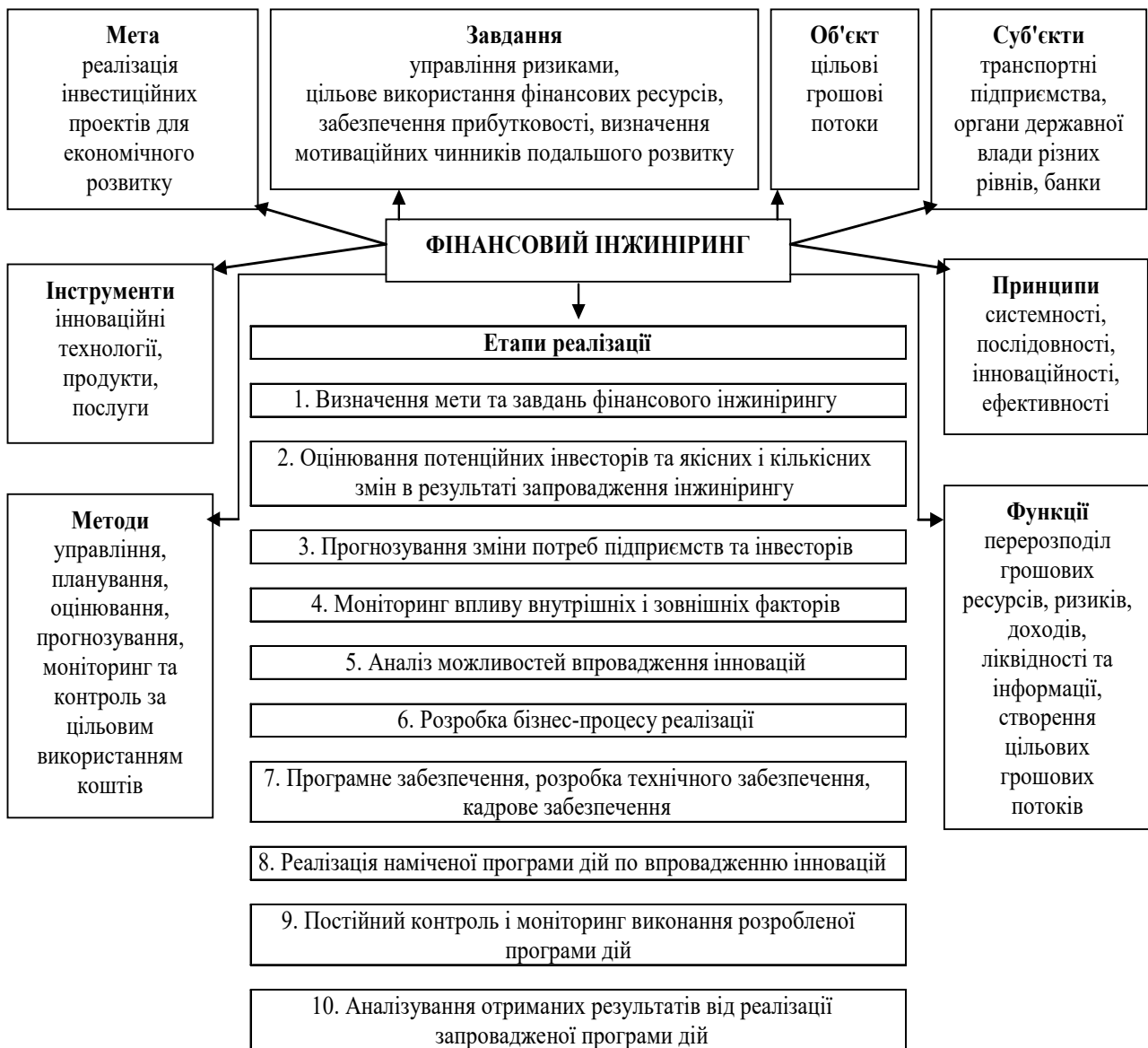


Рисунок 1 – Складові елементи реалізації фінансового інжинірингу
Figure 1 – Components of the implementation of financial engineering

В основі фінансового інжинірингу знаходиться формулювання головної мети – реалізація інвестиційних проектів для економічного розвитку. Основними завданнями є управління ризиками, цільове використання фінансових ресурсів, забезпечення прибутковості та визначення мотиваційних чинників подальшого розвитку.

Фінансовий інжиніринг зосереджений на розробці інноваційних фінансових інструментів, технологій, продуктів, послуг, організаційних структур, фінансових схем, направлених на виконання поставлених задач та формування необхідних грошових потоків.

Суб'єктами виступають держава, банки в ролі фінансових посередників та транспортні підприємства.

Об'єктом є цільовий грошовий потік.

Основні функції – перерозподіл грошових ресурсів, ризиків, доходів, ліквідності та інформації, створення цільових грошових потоків.

До методів фінансового інжинірингу відносяться: управління, планування, оцінювання, прогнозування, моніторинг та контроль, для реалізації яких використовуються сучасні методи аналізу: VAR-аналіз; GAP-аналіз; структурний метод; коефіцієнтний аналіз; факторний аналіз.

Інструментами мають бути інноваційні технології; інноваційні продукти; інноваційні послуги.

Разом з наданням можливостей доступу до нових продуктів і додаткових ресурсів має застосовуватися система постійного моніторингу та контролю за цільовим використанням коштів з метою використання інноваційних та інвестиційних ресурсів для досягнення нового рівня економічного розвитку.

Основними принципами фінансового інжинірингу є:

- принцип системності, що полягає у реалізації взаємопов'язаних завдань (зменшення ризиків, зростання доходності, забезпечення економічного розвитку тощо);
- принцип послідовності, який передбачає поетапну реалізацію фінансового інжинірингу, що дозволить вчасно реагувати на зміни внутрішнього та зовнішнього середовища, приймаючи обгрунтовані рішення щодо проведення кожного етапу;
- принцип інноваційності, що спрямований на запровадження нових продуктів, технологій, послуг та формування цільових грошових потоків, направлених на їх фінансування;
- принцип ефективності, що передбачає отримання фінансового ефекту від реалізації інноваційних інструментів, який надасть можливість отримати додатковий дохід, виділити сучасні джерела фінансування та мати позитивні наслідки [3].

Для успішної реалізації фінансового інжинірингу необхідно не лише сформулювати теоретичні засади з визначенням основної мети, суб'єктів, об'єктів, засобів забезпечення, інструментів реалізації, а й розробити етапи його проведення з описом конкретних та послідовних дій. На етапі формування мети визначаються основні задачі, для вирішення яких необхідно застосувати фінансовий інжиніринг. Вони безпосередньо залежать від місії підприємства та намічених перспектив подальшого розвитку. Потім відбувається оцінювання потенційних інвесторів та якісних і кількісних змін в результаті запровадження інжинірингу, здійснюється прогнозування зміни потреб підприємств та інвесторів, аналізуються можливості впровадження інновацій. Далі відбувається розробка заходів реалізації фінансового інжинірингу, створюється програмне забезпечення, розробка технічного забезпечення, здійснюється кадрова підготовка, відбувається реалізація створеної програми запровадження інновацій. На завершальному етапі аналізуються отримані результати від реалізації запровадженої програми, визначаються відхилення від запланованих, виявляються причини та фактори впливу. Також здійснюється постійний контроль і моніторинг виконання розробленої програми дій.

В ході дослідження розроблено програму надання державної фінансової підтримки на основі застосування схем фінансового інжинірингу, коли держава бере на себе зобов'язання сплати відсотку за користування кредитом, що являє собою різницю між базовою і компенсаційною ставкою, з метою спрощення доступу транспортних підприємств до банківського кредитування (рис. 2).

Програма надання державної фінансової підтримки має за мету спрощення доступу транспортних підприємств до отримання доступних кредитів на запровадження інвестиційних проектів для власного економічного зростання, оновлення транспортних засобів, підвищення якості надання послуг, збільшення обсягів перевезень, реалізації програм інноваційного розвитку, створення нових робочих місць та підвищення заробітної плати.

Для досягнення мети кредити надаються на інвестиційні цілі, пов'язані із провадженням діяльності транспортних підприємств:

- оновлення та модернізацію основних засобів, придбання транспортних засобів, що будуть використовуватись в основній діяльності підприємства;
- придбання об'єктів прав інтелектуальної власності, які безпосередньо пов'язані з реалізацією інвестиційних проектів;
- фінансування оборотного капіталу за умови, що оборотний капітал використовується для забезпечення інвестиційного проекту, який фінансується за рахунок кредитних коштів.

Обов'язковою умовою отримання кредитів є чітке використання коштів за цільовим призначенням, що підлягає контролю з боку банку і держави. В разі нецільового використання коштів, дію програми державної підтримки буде зупинено та накладено штрафні санкції.

Спрощення доступу транспортних підприємств до банківського кредитування забезпечуватиметься за рахунок застосування наступних інструментів фінансової державної підтримки:

- часткової компенсації процентних ставок за кредитами, що надаються транспортним підприємствам для досягнення мети економічного розвитку та впровадження інвестиційних проектів;
- надання державою гарантій банкам за кредитами, наданими транспортним підприємствам, щодо компенсації процентних ставок.

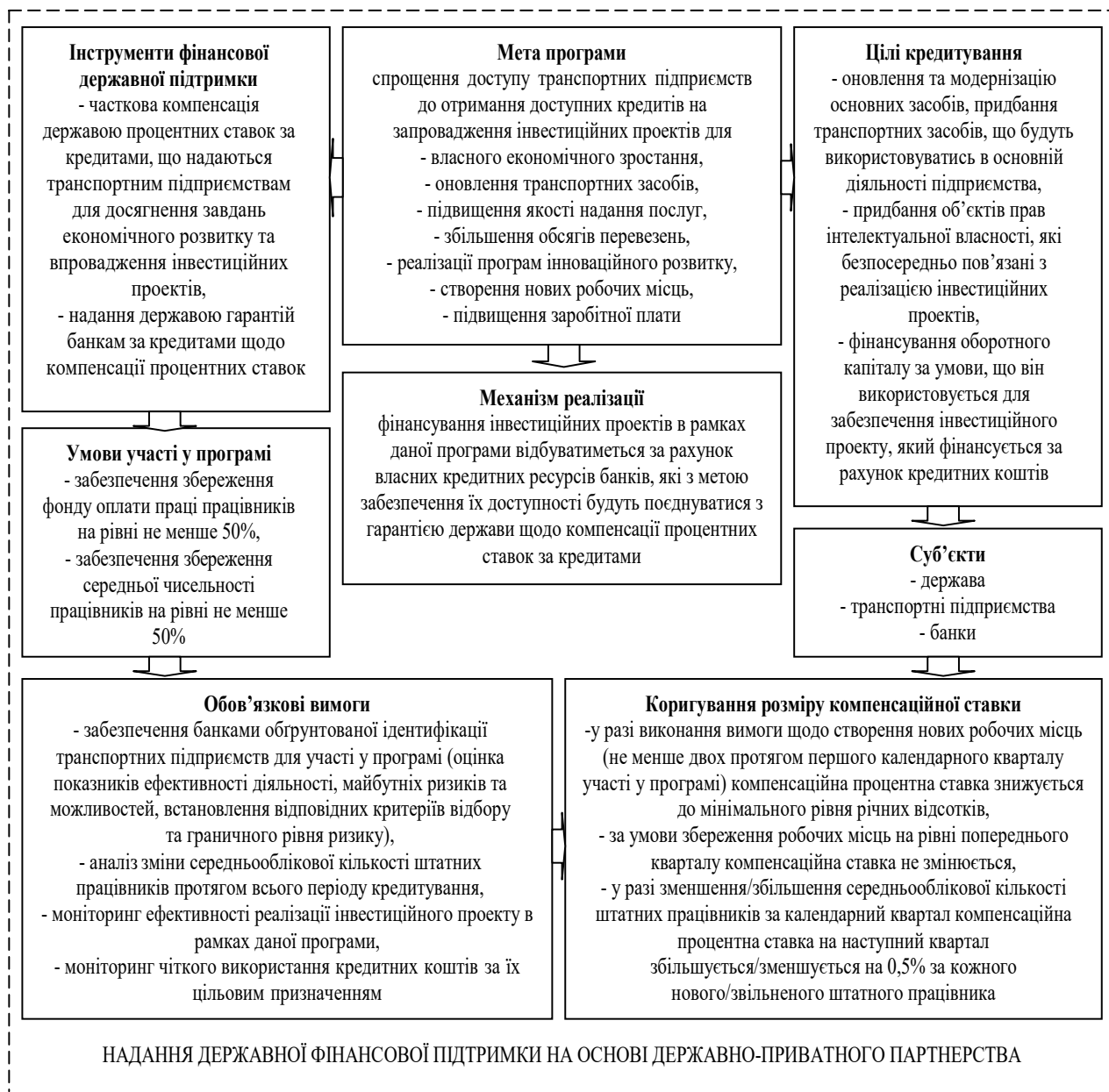


Рисунок 2 – Програма надання державної фінансової підтримки на основі державно-приватного партнерства
 Figure 2 – Program of state financial support on the basis of public-private partnership

З метою забезпечення доступності кредитів для транспортних підприємств фінансування інвестиційних проектів в рамках даної програми буде поєднане з гарантією держави щодо компенсації процентних ставок та відбуватиметься за рахунок власних та залучених коштів, що можуть надаватися у кредит.

Умовами надання кредиту є забезпечення збереження фонду оплати праці працівників на рівні не менше 50% та середньої чисельності працівників на рівні не менше 50%.

Банк самостійно та обґрунтовано аналізує стан транспортного підприємства, оцінює показники ефективності їх діяльності, майбутні ризики та можливості, встановлює відповідні критерії відбору та граничний рівень ризику.

Обов'язковими вимогами є забезпечення банками обґрунтованої ідентифікації транспортних підприємств для участі у програмі (оцінка показників ефективності діяльності, майбутніх ризиків та можливостей, встановлення відповідних критеріїв відбору та граничного рівня ризику), аналіз зміни середньооблікової кількості штатних працівників протягом всього періоду кредитування, моніторинг

ефективності реалізації інвестиційного проекту в рамках даної програми та моніторинг чіткого використання кредитних коштів за їх цільовим призначенням.

Коригування розміру компенсаційної ставки здійснюється наступним чином:

- у разі виконання вимоги щодо створення нових робочих місць (не менше двох протягом першого календарного кварталу участі у програмі) компенсаційна процентна ставка знижується до мінімального рівня річних відсотків,
- за умови збереження робочих місць на рівні попереднього кварталу компенсаційна ставка не змінюється,
- у разі зменшення/збільшення середньооблікової кількості штатних працівників за календарний квартал компенсаційна процентна ставка на наступний квартал відповідно збільшується/зменшується на 0,5% за кожного нового/звільненого штатного працівника.

Надання державної підтримки на користь транспортних підприємств здійснюється в межах коштів, передбачених у державному бюджеті України на реалізацію даної програми.

Застосування фінансового інжинірингу та реалізація програми державної фінансової підтримки для транспортних підприємств є доречною та актуальною з огляду на необхідність вирішення існуючих проблем, пошуку нових джерел фінансування для створення мотивації для подальшого економічного розвитку.

Висновки. В результаті дослідження запропоновано модернізацію схеми банківського кредитування на основі державно-приватного партнерства, що включає систему співфінансування проектів техніко-технологічного оновлення рухомого складу, розширення діяльності та економічного розвитку транспортних підприємств на основі застосування фінансового інжинірингу, що передбачає державну фінансову підтримку за умови збільшення кількості робочих місць, підвищення рівня оплати праці та зростання прибутку. Запропонований порядок реалізації інструментів фінансового інжинірингу між банком, державою та транспортним підприємством дозволить отримати вигоду всім учасникам: державі у вигляді зниження транспортної складової у витратах виробництва, що сприятиме зниженню цін та зростанню валової доданої вартості; транспортному підприємству у вигляді доступних кредитів та забезпечення можливостей економічного розвитку підприємства; банкам у вигляді розширення клієнтської бази, зменшення ризику неповернення кредиту та збільшення прибутку від кредитних операцій.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Дячек В.В., Гавкалова Н.Л. Концепція побудови механізму державно-приватного партнерства / В.В. Дячек, Н.Л. Гавкалова // Інфраструктура ринку. Електронний науково-практичний журнал. Випуск 41. 2020. – URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2020/41_2020_ukr/41_2020.pdf.
2. Закон України «Про державно-приватне партнерство» / м. Київ 1 липня 2010 року N 2404-VI. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.president.gov.ua/>.
3. Замлинський В.А. Фінансовий інжиніринг: механізм здійснення / В.А. Замлинський // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. № 6 (40). 2018. – С. 25-37. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://economics.opu.ua/files/archive/2018/No6/25.pdf>.
4. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>
5. Павлюк К.В., Павлюк С.М. Сутність і роль державно-приватного партнерства в соціально-економічному розвитку держави / К.В. Павлюк, С.М. Павлюк // Наукові праці КНТУ. Економічні науки – 2010. № 17. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/>.

REFERENCES

1. Diachek V.V., Havkalova N.L. Kontseptsiia pobudovy mekhanizmu derzhavno-pryvatnoho partnerstva / V.V. Diachek, N.L. Havkalova // Infrastruktura rynku. Elektronnyi naukovo-praktychnyi zhurnal. Vypusk 41. 2020. – URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2020/41_2020_ukr/41_2020.pdf.
2. Zakon Ukrainy «Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo» / m. Kyiv 1 lypnia 2010 roku N 2404-VI. [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <http://www.president.gov.ua/>.
3. Zamlinskyi V.A. Finansovy inzhynirynh: mekhanizm zdiisnennia / V.A. Zamlinskyi // Ekonomika: realii chasu. Naukovyi zhurnal. № 6 (40). 2018. – S. 25-37. [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <https://economics.opu.ua/files/archive/2018/No6/25.pdf>.

4. Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 roku, skhvaleno rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 travnia 2018 r. № 430-r. [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13>

5. Pavliuk K.V., Pavliuk S.M. Sutnist i rol derzhavno-pryvatnoho partnerstva v sotsialno-ekonomichnomu rozvytku derzhavy / K.V. Pavliuk, S.M. Pavliuk // Naukovi pratsi KNTU. Ekonomichni nauky – 2010. № 17. [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <http://www.nbu.gov.ua/>.

РЕФЕРАТ

Горобінська І.В. Модернізація схем банківського кредитування на основі державно-приватного партнерства / І.В. Горобінська // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 2 (52).

Статтю присвячено модернізації схем банківського кредитування за рахунок застосування фінансового інжинірингу як інноваційного інструменту державно-приватного партнерства.

Актуальність обраної теми пояснюється тим, що сучасні умови розвитку підприємств вимагають модернізації схем банківського кредитування шляхом використання додаткових інноваційних інструментів, одним з яких є фінансовий інжиніринг, його впровадження обумовлене потребою формування достатнього та доступного капіталу, що збільшуватиме інвестиційні можливості та мінімізуватиме фінансові ризики.

Об'єкт дослідження – фінансовий інжиніринг як інноваційний інструмент реалізації програм державно-приватного партнерства.

Мета дослідження – розробка основних засад програми надання державної фінансової підтримки на основі застосування схем фінансового інжинірингу за рахунок спрощення доступу транспортних підприємств до банківського кредитування з метою реалізації інвестиційних проектів.

Методи дослідження – метод пізнання, метод системного аналізу, метод аналізу та синтезу, а також метод порівняння.

В ході дослідження доведено необхідність впровадження фінансового інжинірингу як інноваційного інструменту цільового фінансування на основі державно-приватного партнерства, який поєднує банківські, бюджетно-податкові та гібридні інструменти фінансування діяльності транспортних підприємств, спрямовані на формування цільових грошових потоків та досягнення цілей економічного розвитку. Охарактеризовано складові елементи фінансового інжинірингу та етапи його реалізації, які в сукупності і дозволяють здійснити відповідні заходи щодо інноваційних змін. Розроблено програму надання державної фінансової підтримки на основі участі у проектах банківського кредитування за рахунок надання пільгових кредитів банками, за яких держава компенсує частину кредитного навантаження транспортним підприємствам з метою спрощення їх доступу до банківських кредитів.

Висновки – запропоновано модернізацію схеми банківського кредитування на основі державно-приватного партнерства, що включає систему співфінансування проектів техніко-технологічного оновлення рухомого складу, розширення діяльності та економічного розвитку транспортних підприємств на основі застосування фінансового інжинірингу, що передбачає державну фінансову підтримку за умови збільшення кількості робочих місць, підвищення рівня оплати праці та зростання прибутку.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ФІНАНСОВИЙ ІНЖИНІРИНГ, БАНКІВСЬКЕ КРЕДИТУВАННЯ, ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО, ПРОГРАМА НАДАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ФІНАНСОВОЇ ПІДТРИМКИ.

ABSTRACT

Gorobinska I.V. Modernization of bank lending schemes on the basis public-private partnership. Visnyk of the National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – K.: NTU, 2022. – Issue 2 (52).

The article is devoted to the modernization of bank lending schemes through the use of financial engineering as an innovative tool for public-private partnership.

The relevance of the chosen topic is explained by the fact that modern conditions for the development of enterprises require the modernization of bank lending schemes through the use of additional innovative

tools, one of which is financial engineering, its implementation is due to the need to generate sufficient and affordable capital, which will increase investment opportunities and minimize financial risks.

The object of research is financial engineering as an innovative tool for the implementation of public-private partnership programs.

The purpose of the study is to develop the basic principles of the program for providing state financial support based on the use of financial engineering schemes by simplifying the access of transport enterprises to bank lending in order to implement investment projects.

Research methods - the method of cognition, the method of system analysis, the method of analysis and synthesis, as well as the method of comparison.

The study proves the need to introduce financial engineering as an innovative tool for targeted financing based on public-private partnerships that combines banking, budgetary-tax and hybrid tools for financing the activities of transport enterprises aimed at generating targeted cash flows and achieving economic development goals. The constituent elements of financial engineering and the stages of its implementation are characterized, which together allow the implementation of appropriate measures for innovative changes. A program has been developed to provide state financial support based on participation in bank lending projects through the provision of preferential loans by banks, in which the state compensates part of the credit burden to transport enterprises in order to simplify their access to bank loans.

Conclusions - the modernization of the bank lending scheme on the basis of public-private partnership is proposed, including a system of co-financing of projects for the technical and technological renewal of rolling stock, expansion of activities and economic development of transport enterprises based on the use of financial engineering, which provides for state financial support, subject to an increase in the number of jobs, an increase in wage levels and profit growth.

KEY WORDS: FINANCIAL ENGINEERING, BANK LENDING, PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP, STATE FINANCIAL SUPPORT PROGRAM.

АВТОР:

Горобінська Ірина Владиславівна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: irynavladuslavivna@gmail.com, тел. +380677822674, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 424, orcid.org/0000-0001-9670-7198.

AUTHOR:

Gorobinska Iryna V., National Transport University, Senior Lecturer of the Department of Finance, Accounting and Audit, e-mail: irynavladuslavivna@gmail.com, tel. +380677822674, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovich-Pavlenka, 1, room 424, orcid.org/0000-0001-9670-7198.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Базилюк А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри фінансів, обліку і аудиту, Київ, Україна.

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, ЗАТ «УКРАКАДЕМІНВЕСТБУД», директор, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bazilyuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, National Transport University, Professor of Department of Finances, Account and Audit, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko E.V., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, CJSC "UKRAKADEMINVESTBUD", director, Kyiv, Ukraine.