УДК 351:657
JEL: M00, O10

Хмурова Вікторія Валентинівна

к.е.н., доцент, доцент кафедри менеджменту,
Київський національний торговельно-економічний університет,
Київ, Україна
ORCID: 0000-0002-6398-6351
e-mail: v.khmurova@knu.edu.ua, chydydo@ukr.net

Рула Олександра Геннадіївна

студентка факультету міжнародної торгівлі та права,
Київський національний торговельно-економічний університет,
Київ, Україна
ORCID: 0000-0002-6520-0340
e-mail: aleksandra040103@gmail.com

ОСОБЛИВОСТІ КОНЦЕСІЙ В УКРАЇНІ

Анотація. Стаття розкриває зміст поняття концесії, її сутність, мету, шляхи реалізації концесійних проєктів. Вона присвячена актуальній на сьогодні темі розвитку української інфраструктури. Прийняття Закону України про концесію дозволило широко розглядати питання інвестування коштів юридичних осіб-резидентів України в деякі галузі промисловості, які мало фінансуються державою. Цей Закон розкрив такі поняття, як концесія, державно-приватне партнерство, концесійний договір, концесіонер. Розглянуто перелік перспективних проєктів, що підлягають концесії, а саме морських портів та аеропортів, залізничних та автомобільних доріг. У статті розкриваються питання про аварійний стан, відсутність ремонту та реконструкції автодоріг, подальша можливість інвесторів розвивати їх протягом не менш ніж 10 років. Викладаються погляди на проблеми морських портів (низький потік пасажирів та вантажу, перспектива прибутку завдяки збільшенню обсягу перевалки вантажу), залізничних доріг і вокзалів (знос рухомого складу, зниження кількості міжнародних пасажирських та вантажних перевезень) та можливість їх вирішення також завдяки концесійному договору. Проаналізовано концепції концесії аеропортів, можливість і необхідність інвестування в них приватного капіталу, при цьому залишаючи їх у державній власності, надання преференцій та додаткових гарантій бізнесу. Узагальнюється практичний досвід державно-приватного партнерства в практиці багатьох держав, в яких ефективно управління приватного капіталу забезпечило високі результати. Виділяються й описуються характерні особливості інвестицій, пов'язані зі створенням нових і збереженням старих робочих місць при переході на новітні етапи розвитку підприємств. У висновку розкриваються можливі шляхи пошуку інвесторів і довгострокові перспективи співпраці державних і бізнес-структур, що дозволить подальший розвиток і збереження в державній власності стратегічно значущих об'єктів.

Ключові слова: інвестиція; реструктуризація; концесія; інвестори; українська індустрія; державно-приватне партнерство.

DOI: <http://doi.org/10.32750/2020-0215>

ВСТУП

Сучасний стан розвитку економік світу відчуває значний вплив пандемії, уряди всіх країн шукають нові інструменти збереження стабільності. Україна в даному сенсі не виняток, але вивчаючи досягнення розвинених країн, може застосовувати певні інструменти. Одним з найбільш перспективних інструментів сучасного світу є публічно-приватне партнерство. Використовуючи можливості поєднання державних та приватних інтересів і фінансових ресурсів, країна зможе отримати значні інфраструктурні покращення.

Постановка проблеми. За період незалежності, в умовах гострої нестачі фінансових ресурсів, відсутності державного інвестування, деякі галузі промисловості України потребують реструктуризації та нових джерел фінансування. 3 жовтня 2019

року Президент України Володимир Зеленський підписав Закон України «Про концесію» [1]. Цей Закон регламентує умови передання державного і комунального майна суб'єктам підприємницької діяльності – юридичним особам-резидентам України; він спрямований на спрощення концесійної діяльності та підвищення інвестиційної зацікавленості для приватних інвесторів. Через концесійні механізми передаються такі об'єкти в одні руки, які держава не може приватизувати та й не може гідно ними керувати. Міністерство інфраструктури України готує перелік перспективних проєктів під концесію. Особливої уваги потребує залучення фінансових ресурсів в реконструкцію та будівництво автомобільних доріг, морських портів, аеропортів, вокзалів та залізницю загалом. Автомобільні шляхи знаходяться у поганому становищі: майже відсутній їх ремонт, невідповідність європейським стандартам, відсутність будівництва та реконструкції автодоріг. Зниження ефективності морських портів України полягає в зменшенні пропускної здатності й вантажообігу перевантажувальних комплексів. Українські аеропорти відрізняються низькою якістю наземного обслуговування літаків, високими цінами на послуги, що надаються пасажиром. Вітчизняна залізнична індустрія втратила свою конкурентоспроможність на ринку вантажних та транспортних перевезень, через високі витрати на фрахт, знос рухомого складу, велику кількість пільг на пасажирські перевезення, відсутність державних інвестицій у модернізацію залізничного транспорту. Перелічені галузі є найпривабливішими активами для залучення приватного капіталу. Завдяки концесії Україна отримає партнерів, які допоможуть ефективніше керувати даними галузями. Передання їх у концесію дозволить залучити додаткові інвестиції в інфраструктуру України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Багато вчених-економістів досліджують процес концесії у своїх працях. Зокрема О.М. Зерова [2], О.Л. Гура [3], Н.М. Соколова [4], Ф.В. Узунов [5] та ін. [6, 7] розглядають її як особливий вид державно-приватного партнерства. Також проблемою впровадження концесій займалися такі закордонні науковці як Ф. Бланк-Бруд та Г. Голдсміт [8], Н. Доні [9], Е. Садка [10], Д. Мартімонт та Дж. Поует [11], Р. Гангва [12].

Мета статті. Метою статті є виявлення особливостей концесії в Україні, перспективи її реалізації та необхідність інвестицій в розвиток морських торговельних та пасажирських портів, автомобільних доріг, залізничного транспорту, міжнародних і регіональних аеропортів.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

У зв'язку з погіршенням економічного становища України, вона потребує нового типу фінансування. Закордонний досвід взаємодії державного і приватного секторів свідчить, що найбільш поширеною контрактною формою партнерства, що використовується при реалізації масштабних проєктів, вважається концесія. *Концесія* – форма здійснення державно-приватного партнерства, що передбачає надання концесієдавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції [1].

Проєкти державно-приватного партнерства, реалізовані за договором концесії, використовуються в практичній діяльності багатьох держав. Найбільший проєкт, укладений за договором концесії – це будівництво тунелю під протокою Ла-Манш вартістю \$15 млрд. Він сполучив Францію з Великою Британією. Вдалим був проєкт

будівництва підземної залізничної лінії через центр Лондона. За оцінкою експертів, вигода від проєкту була значною, ефективне управління приватного сектору забезпечило високі результати. Органи державної влади залишаються власником лондонського міського метрополітену, при цьому фінансування інвестиційних проєктів транспортної галузі здійснюється приватними компаніями. У 2006 році адміністрація порту Барселони уклала договір концесії з компаніями Hutchison Port Holdings і Grupo Mestres щодо розвитку контейнерного термінала BEST. У модернізацію терміналу вже інвестували 500 млн євро. Фірма Private BMF Port Burgas у 2013 році уклала договір концесії з міністерством транспорту Болгарії щодо управління трьома терміналами порту Бургаса. Угоду підписали на 35 років. Наразі в обладнання, потужності та модернізацію інфраструктури порту інвестували 127 млн євро [13]. Також серед найбільш вдалих проєктів можна виділити такі: Tunnel Rail Link (Великобританія); високошвидкісна магістраль HSL Zuid, проєкти будівництва та експлуатації пасажирських терміналів (Нідерланди); лінія Oresund (Данія — Швеція); Сіднейський портовий тунель; міст Конфедерації у Канаді; національні аеропорти в Гамбурзі та Варшаві; будівництво платних автомобільних доріг та метро (Ірландія); концесійні проєкти розвитку залізниці (Бразилія), будівництво автодоріг (Індія). Навіть Ейфелева вежа була побудована за допомогою державно-приватного партнерства [14].

Концесія – нова концепція приватизації державних підприємств, які перебувають у складній фінансовій ситуації. Концесійний механізм успішно впроваджений 26 червня 2020 року в державне підприємство «Херсонський морський торговельний порт». Це дозволило збільшити кількість робочих місць і не допустити скорочення працівників підприємства; збільшити заробітну плату. Консорціум «Рісоїл-Херсон» з грузинсько-швейцарським капіталом інвестує в розвиток Херсонського порту близько 300 млн. гривень і внесе в місцеву інфраструктуру понад 18 млн. гривень. До наступного десятиріччя обсяг перевалки вантажу повинен скласти не менше 1,36 млн. тонн. Концесіонер зобов'язується збільшити до 80% частки вантажів, які прямують у порт з використанням залізничного, внутрішнього водного та інших видів транспорту, крім автомобільного. Компанія «Рісоїл-Херсон» профінансує капітальний ремонт дорожнього покриття вулиць на шляху в порт і новий майданчик для стоянки вантажівок на в'їзді в місто [15]. На черзі підписання наступного концесійного договору знаходиться порт Ольвія, розташований на березі Дніпровсько-Бузького лиману в Миколаївській області. У цьому проєкті братиме участь катарська компанія-інвестор QTerminal (сума інвестування складе 3,4 млн гривень). Катарського інвестора українська сторона сподівається зацікавити можливостями порту обслуговувати агропромислові вантажі. Міністерство інфраструктури планує в майбутньому знайти прямих інвесторів для передачі в концесію порти міст Маріуполь, Бердянськ. У планах Міністерства інфраструктури існує реалізація проєктів концесії залізнично-паромного комплексу і контейнерного термінала в порту Чорноморська, пасажирського комплексу Одеського морського порту й Ізмайльського порту.

Для реалізації пілотного проєкту державно-приватного партнерства в автодорожній галузі, Україна планує передати в концесію шість автодоріг: Бориспіль-Полтава, Київ-Рівне, Дніпро-Кривий Ріг-Миколаїв, Ягодин-Ковель-Луцьк, Харків-Дніпро-Запоріжжя, Херсон-Миколаїв. Приватний інвестор повинен буде оновлювати ці магістралі та розвивати їх. Інвестор буде заробляти внаслідок розвитку придорожньої інфраструктури: закладів громадського харчування, реклами, торгових майданчиків, автозаправних станцій, оренди на всій протяжності доріг. Реалізація всієї програми дозволить залучити понад \$9 млрд. приватних інвестицій в будівництво, відновлення та утримання понад 6800 кілометрів автомобільних доріг державного значення. Концесійні

договори передбачають подальше утримання доріг інвестором протягом 20-30 наступних років [16].

«Укрзалізниця» є монополістом залізничної галузі. До її складу входять Львівська, Одеська, Донецька, Південна, Південно-Західна, Придністровська залізниці; так само частиною інфраструктури «Укрзалізниці» є також інші підприємства виробничо-технічного комплексу для перевезення вантажів і пасажирів (депо для ремонту й модернізації рухомого складу та контейнерів; виробництво запасних частин, обладнання та матеріалів; організація зв'язку; наукові та технічні розробки; підприємства з підготовки кадрів в галузі залізничного транспорту; підприємства й установи соціальної сфери). «Укрзалізниця» спільно з Міністерством інфраструктури та за сприяння міжнародної фінансової корпорації планує передати для подальшого перспективного співробітництва та розвитку вокзали міст Харків (річний пасажиропотік 5,7 млн. пасажирів), Київ (23,5 млн. пасажирів), Миколаїв (1,2 млн. пасажирів), Хмельницький (1,6 млн. пасажирів), Вінниця (1,3 млн. пасажирів), Чоп (0,08 млн. пасажирів), Дніпро (1,2 млн. пасажирів), Запоріжжя (2,1 млн. пасажирів). Загальний обсяг інвестицій лише у столичний проект становитиме приблизно 3,8 млн. гривень. Модернізація цих вокзалів можлива при капіталовкладенні приватних інвесторів, які візьмуть їх в концесію на певний термін (максимально до 50 років) під певні зобов'язання. Концесія дозволить утримання будівель самих вокзалів на беззбитковому рівні та без дотацій з державного бюджету. Великий потік пасажирів має певний інтерес для бізнесу за рахунок благоустрою установ громадського харчування, торгових площ, hostelів та готельних комплексів, як у самих приміщеннях вокзалів, так і на території, прилеглій до них. Важливе місце в розвитку бізнесу має і медичне обслуговування пасажирів. Договір концесії повинен враховувати умови працевлаштування певної кількості працівників, фінансування нового будівництва, капітальний ремонт, реконструкцію додаткових об'єктів, необхідних для реалізації проекту. Прилеглі автодороги, автомобільні стоянки на привокзальній території також повинні обслуговуватися за проектами концесії інвесторами. Велика зношеність рухомого складу, різниця між придбаними й списаними вантажними вагонами та локомотивами загрожує незабезпеченню потреб промислових галузей у перевезенні вантажу. Значна зношеність пасажирських вагонів погано впливає на пасажирські перевезення в повному обсязі [17].

Регіональні аеропорти можуть бути передані в концесію, при цьому базові аеропорти, в тому числі й міжнародний аеропорт «Бориспіль», повинен залишатися в державній власності. Він уже має власну стратегію розвитку, яка успішно виконується силами самого аеропорту. Наплив пасажирів в «Борисполі» щорічно збільшується на 15-20% і якщо в інвесторів з'являться більш конкретні стратегічні плани зі збільшення у два-три рази пасажиропотоку, то це питання на державному рівні буде розглядатися. Другим державним аеропортом є міжнародний аеропорт «Львів» та питання про його концесію також розглядається [18].

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Україна тільки починає робити перші кроки на шляху впровадження програм по залученню приватного капіталу в державні підприємства. У цих умовах використання концесії як інструменту масштабного залучення бізнесу в ключові об'єкти власності держави стає стимулом для формування зацікавленості інвесторів у вкладенні коштів у вітчизняну економіку. Істотною перевагою цієї моделі співпраці державних і бізнес-структур є можливість залучення коштів на тривалий період (не менше 10 років) при забезпеченні цільового використання об'єкта концесії та збереженні на нього державної власності. Український уряд планує знайти інвесторів для десяти залізничних вокзалів і

чотирьох аеропортів. Це дозволить розвивати об'єкти інфраструктури країни за приватні гроші, не виводячи їх з державної власності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України "Про концесію". Відомості Верховної Ради (ВВР), № 48, ст. 325 (2019) <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20>
2. Зєрова О.М. (2014). Можливості використання концесійного механізму стимулювання інвестиційної діяльності в сфері ЖКГ *Международный научный периодический журнал «Фундаментальные и прикладные исследования в практиках ведущих научных школ»*, № 4, С. 190-203.
3. Гура О.Л. (2013). Концесія як форма залучення приватних інвестицій. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*, № 1, С. 112–117.
4. Соколова Н.М., Маковська Ю.А., Харченко К.Г. (2013) Використання концесійних угод на основі державноприватного партнерства в дорожньому будівництві. *Автомобільні дороги і дорожнє будівництво* (Вип. 89), С. 137–145.
5. Узунов Ф.В. (2013). Моделі концесійних стосунків як перспективна форма партнерства державного і приватного секторів. *Інвестиції: практика та досвід*, № 20, С. 110–113.
6. Куліков А.І. (2013). Концесія як форма реалізації спільних проєктів держави і бізнесу. *Економіка та держава*, № 5, С. 117–119.
7. Слободянюк Н.О.(2016). Концесія як інструмент реалізації інвестиційних стратегій державно-приватного партнерства *Науковий вісник Херсонського державного університету*, № 19, С. 140–143.
8. Blanc-Brude F., Goldsmith H., Valila T. (2006). Ex Ante Construction Costs in the European Road Sector: A Comparison of Public-Private Partnerships and Traditional Public Procurement. *EIB Economic and Finance Report*, No. 2006. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1104070
9. Doni N. (2007). A Comparison of Alternative Procedures for Selection of the Private Partner in PPP Projects. *SSRN Electronic Journal*, 26 p. DOI: 10.2139/ssrn.1129780
10. Sadka E. (2007) Public-Private Partnership – A Public Economics Perspective. *CESifo Economic Studies*, Volume 53, Issue 3, pp. 466–490 <https://doi.org/10.1093/cesifo/ifm013>
11. Martimort D., Pouyet J.(2008). Build It or Not: Normative and Positive Theories of Public-Private Partnerships. *International Journal of Industrial Organization, Special Issue on PPPs*, Vol. 26(2), pp. 393–411 DOI: 10.1016/j.ijindorg.2006.10.004
12. Raghuram G., Gangwar R. (2010). Lessons from PPPs of Indian Railways and Way Forward. *Indian institute of management. Ahmedabad*, 56 p.
13. Українська правда (2020, 07 липня). *Навіщо Україні концесії* <https://www.epravda.com.ua/rus/columns/2020/07/7/662621/>
14. Т. О. Олійник (2020). Щодо питання запровадження концесії на залізничному транспорті України. *Економіка та держава*, № 2, с.122-126
15. Українська правда (2020, 26 червня) *Херсонський порт офіційно передали в концесію* <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2020/06/26/662312/>
16. Рубрика (2020, 27 жовтня) *Шість українських доріг зроблять приватними: що це означає* <https://rubryka.com/2020/10/27/shist-ukrayinskyh-dorig-zroblyat-pryvatnymy-shho-tse-oznachaye/>
17. Відомості Міністерства інфраструктури України (2020). *Інформація про українські залізниці* <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html>
18. Укрінформ (2019, 29 жовтня). *В Україні розглядають можливість передачі аеропорту «Львів» у концесію* <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2808250-v-ukraini-rozgladaut-mozlivist-peredaci-aeroportu-lviv-u-koncesiu.html>

Хмурова Виктория Валентиновна

к.э.н., доцент, доцент кафедры менеджменту,
Киевский национальный торгово-экономический университет,
Киев, Украина
ORCID: 0000-0002-6398-6351
e-mail: v.khmurova@knute.edu.ua, chyydo@ukr.net

Рула Александра Геннадиевна

студентка факультета международной торговли и права,
Киевский национальный торгово-экономический университет,
Киев, Украина
ORCID: 0000-0002-6520-0340
e-mail: aleksandra040103@gmail.com

ОСОБЕННОСТИ КОНЦЕССИЙ В УКРАИНЕ

Аннотация. Статья раскрывает содержание понятия концессии, ее сущность, цели, пути реализации концессионных проектов. Она посвящена актуальной на сегодня теме развития инфраструктуры в Украине. Принятие Закона Украины «Про концессии» позволило широко рассматривать вопрос инвестирования средств юридических лиц-резидентов Украины в некоторые отрасли промышленности, которые недостаточно финансируются государством. Этот Закон раскрыл такие понятия, как концессия, государственно-частное партнерство, концессионный договор, концессионер. Рассмотрен перечень перспективных проектов, подлежащих концессии, а именно морских портов и аэропортов, железнодорожных и автомобильных дорог. В статье раскрываются вопросы про аварийное состояние, отсутствие ремонта и реконструкции автодорог, дальнейшая возможность инвесторов развивать их в течение не менее 10 лет. Излагаются взгляды на проблемы морских портов (низкий поток пассажиров и груза, перспектива прибыли благодаря увеличению объема перевозки груза), железных дорог и вокзалов (износ подвижного состава, снижение количества международных пассажирских и грузовых перевозок) и возможность их решения также благодаря концессионному договору. Проанализированы концепции концессии аэропортов, возможность и необходимость инвестирования в них частного капитала, при этом оставляя их в государственной собственности. Обобщается практический опыт государственно-частного партнерства в практике многих государств, в которых эффективное управление частного капитала обеспечило высокие результаты. Выделяются и описываются характерные особенности инвестиций, связанные с созданием новых и сохранением старых рабочих мест при переходе на новые этапы развития предприятий. В заключении раскрываются возможные пути поиска инвесторов и долгосрочные перспективы сотрудничества государственных и бизнес-структур, что позволит дальнейшее развитие и сохранение в государственной собственности стратегически значимых объектов.

Ключевые слова: концессия; проекты; украинская инфраструктура; инвестиция; концессионный договор; частные инвесторы; реструктуризация; государственно-частное партнерство.

Khmurova Viktoriia

Candidate of Economic Sciences, Senior Lecturer, Management Department,
Kyiv National University of Trade and Economics,
Kyiv, Ukraine
ORCID: 0000-0002-6398-6351
e-mail: v.khmurova@knute.edu.ua, chyydo@ukr.net

Rula Oleksandra

Student of the Faculty of International Trade and Law,
Kyiv National University of Trade and Economics,
Kyiv, Ukraine
ORCID: 0000-0002-6520-0340
e-mail: aleksandra040103@gmail.com

FEATURES OF CONCESSIONS IN UKRAINE

Abstract. The article reveals the content of the concept of concession, its essence, its purpose and the ways in which concession projects are to be carried out. It is devoted to the current topic of the development of Ukrainian infrastructure. The adoption of the Law of Ukraine on the Concession has made it possible to consider widely the question of the investment of funds of legal entities-residents of Ukraine in certain branches of industry, which are poorly financed by the state. This Law revealed concepts such as concession, public-private partnership, concession contract and concessionaire. A list of prospective concession projects, namely seaports and airports, railways and highways, has been considered. The article discusses the state of emergency, the lack of repair and reconstruction of roads, the further possibility of investors to develop them for at least 10 years. Presented views on the problems of seaports (low passenger and cargo flow, the prospect of profit due to increased transshipment), railways and stations (rolling stock wear, decrease of international passenger and freight transport) and the possibility of resolving them also through the concession contract. The concepts of airport concession, the possibility and necessity of investing private capital in them, while leaving them in state ownership, are analyzed. The practical experience of public-private partnership is summarized in the practice of many countries where the effective management of private capital has achieved high results. The characteristic features of investments connected with creation of new and preservation of old workplaces at transition to the newest stages of development of the enterprises are allocated and described. The conclusion reveals possible ways to find investors and long-term prospects of cooperation between government and business structures, which will allow further development and preservation of strategically important objects in state ownership.

Keywords: concession; projects; Ukrainian infrastructure; investment; concession contract; private investors; restructuring; public-private partnerships.

REFERENCES:

1. Zakon Ukrainy "Pro kontsesiiu". Vidomosti Verkhovnoi Rady (VVR), № 48, st. 325 (2019) <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20> [in Ukrainian].
2. Zierova O.M. (2014). Mozhlyvosti vykorystannia kontsesiinoho mekhanizmu stymuliuvannia investytsiinoi diialnosti v sferi ZhKH *Mezhdunarodni nauchni peryodycheskyi zhurnal «Fundamentalne y prykladne yssledovanyia v praktykakh vedushchykh nauchnykh shkol»*, № 4, S. 190-203. [in Ukrainian].
3. Hura O.L. (2013). Kontsesiia yak forma zaluchennia pryvatnykh investytsii. *Zovnishnia torhivlia: ekonomika, finansy, pravo*, № 1, S. 112–117. [in Ukrainian].
4. Sokolova N.M., Makovska Yu.A., Kharchenko K.H. (2013) Vykorystannia kontsesynykh uhod na osnovi derzhavnopryvatnoho partnerstva v dorozhnomu budivnytstvi. *Avtomobilni dorohy i dorozhne budivnytstvo* (Vyp. 89), S. 137–145. [in Ukrainian].
5. Uzunov F.V. (2013). Modeli kontsesiinykh stosunkiv yak perspektyvna forma partnerstva derzhavnoho i pryvatnoho sektoriv. *Investytsii: praktyka ta dosvid*, № 20, S. 110–113. [in Ukrainian].
6. Kulikov A.I. (2013). Kontsesiia yak forma realizatsii spilnykh proektiv derzhavy i biznesu. *Ekonomika ta derzhava*, № 5, S. 117–119. [in Ukrainian].
7. Slobodianiuk N.O.(2016). Kontsesiia yak instrument realizatsii investytsiinykh stratehii derzhavno-pryvatnoho partnerstva *Naukovyi visnyk Khersonskoho derzhavnoho universytetu*, № 19, S. 140–143. [in Ukrainian].
8. Blanc-Brude F., Goldsmith H., Valila T. (2006). Ex Ante Construction Costs in the European Road Sector: A Comparison of Public-Private Partnerships and Traditional Public Procurement. *EIB Economic and Finance Report*, No. 2006. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1104070 [in English].

9. Doni N. (2007). A Comparison of Alternative Procedures for Selection of the Private Partner in PPP Projects. *SSRN Electronic Journal*, 26 p. DOI: 10.2139/ssrn.1129780 [in English].
10. Sadka E. (2007) Public-Private Partnership – A Public Economics Perspective. *CESifo Economic Studies*, Volume 53, Issue 3, pp. 466–490 <https://doi.org/10.1093/cesifo/ifm013> [in English].
11. Martimort D., Pouyet J.(2008). Build It or Not: Normative and Positive Theories of Public-Private Partnerships. *International Journal of Industrial Organization, Special Issue on PPPs*, Vol. 26(2), pp. 393–411 DOI: 10.1016/j.ijindorg.2006.10.004 [in English].
12. Raghuram G., Gangwar R. (2010). Lessons from PPPs of Indian Railways and Way Forward. *Indian institute of management. Ahmedabad*, 56 p. [in English].
13. Ukrainska pravda (2020, 07 lypnia). *Navishcho Ukraini kontsesii* <https://www.epravda.com.ua/rus/columns/2020/07/7/662621/> [in Ukrainian].
14. T. O. Oliinyk (2020). Shchodo pytannia zaprovadzhennia kontsesii na zaliznychnomu transporti Ukrainy. *Ekonomika ta derzhava*, № 2, s.122-126 [in Ukrainian].
15. Ukrainska pravda (2020, 26. chervnia) *Khersonskyi port ofitsiino peredaly v kontsesiiu* <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2020/06/26/662312/> [in Ukrainian].
16. Rubryka (2020, 27 zhovtnia) *Shist ukrainskykh dorih zroblia pryvatnymi: shcho tse oznachae* <https://rubryka.com/2020/10/27/shist-ukrayinskyh-dorig-zroblyat-pryvatnymi-shho-tse-oznachaye/> [in Ukrainian].
17. Vidomosti Ministerstva infrastruktury Ukrainy (2020). *Informatsiia pro ukrainski zaliznytsi* <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html> [in Ukrainian].
18. Ukrinform (2019, 29 zhovtnia). *V Ukraini rozghliadaiut mozhlyvist peredachi aeroportu «Lviv» u kontsesiiu* <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2808250-v-ukraini-rozhladaut-mozhlyvist-peredaci-aeroportu-lviv-u-koncesiu.html> [in Ukrainian].

This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.