



RS Global
Journals

Scholarly Publisher
RS Global Sp. z O.O.
ISNI: 0000 0004 8495 2390

Dolna 17, Warsaw, Poland 00-773
Tel: +48 226 0 227 03
Email: editorial_office@rsglobal.pl

JOURNAL	International Journal of Innovative Technologies in Economy
p-ISSN	2412-8368
e-ISSN	2414-1305
PUBLISHER	RS Global Sp. z O.O., Poland
ARTICLE TITLE	ПРОБЛЕМА ОБҐРУНТУВАННЯ ЧАСТКИ ДЕРЖАВИ У ПРОЄКТІ ДОРОЖНЬОГО БУДІВНИЦТВА НА ЗАСАДАХ КОНЦЕСІЇ
AUTHOR(S)	Юрченко А. С.
ARTICLE INFO	Yurchenko Anna. (2021) The Problem of Justification of the State Section in the Road Construction Project on the Concession Basis. International Journal of Innovative Technologies in Economy. 3(35). doi: 10.31435/rsglobal_ijite/30092021/7679
DOI	https://doi.org/10.31435/rsglobal_ijite/30092021/7679
RECEIVED	17 June 2021
ACCEPTED	12 August 2021
PUBLISHED	17 August 2021
LICENSE	 This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License .

© The author(s) 2021. This publication is an open access article.

ПРОБЛЕМА ОБҐРУНТУВАННЯ ЧАСТКИ ДЕРЖАВИ У ПРОЄКТІ ДОРОЖНЬОГО БУДІВНИЦТВА НА ЗАСАДАХ КОНЦЕСІЇ

Юрченко А. С., аспірант кафедри економіки Національного транспортного університету, Київ, Україна, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-2051-1986>

DOI: https://doi.org/10.31435/rsglobal_ijite/30092021/7679

ARTICLE INFO

Received 17 June 2021
Accepted 12 August 2021
Published 17 August 2021

KEYWORDS

concession, financing, co-financing, project, road construction, state participation.

ABSTRACT

In the proposed article, an attempt is made to resolve one of the most pressing issues that arise when justifying the implementation of road construction projects on a concession basis. This is a question of state participation in co-financing the project. The task has a double limitation. On the one hand, the opportunities for state participation in such projects are limited by the financial resources of the State Road Fund. On the other hand, the state's participation is limited by the project's internal capacity to provide sufficient cash flow. The criteria for selection of projects implemented in the transport sector were studied. Additional requirements for the adequacy of expected cash flows have been formulated for projects that are expected to be implemented on a concession basis. The first step involves determining the creditworthiness of the project. The second is to ensure the required rate of return for private investors. The third step determines the need for state participation in co-financing the project and its respective share.

Citation: Yurchenko Anna. (2021) The Problem of Justification of the State Section in the Road Construction Project on the Concession Basis. *International Journal of Innovative Technologies in Economy*. 3(35). doi: 10.31435/rsglobal_ijite/30092021/7679

Copyright: © 2021 Yurchenko Anna. This is an open-access article distributed under the terms of the **Creative Commons Attribution License (CC BY)**. The use, distribution or reproduction in other forums is permitted, provided the original author(s) or licensor are credited and that the original publication in this journal is cited, in accordance with accepted academic practice. No use, distribution or reproduction is permitted which does not comply with these terms.

1. Вступ. Однією з передумов стабільного функціонування економіки, забезпечення суспільного добробуту та збалансованого розвитку територій є наявність сучасної розвинутої мережі автомобільних доріг. Важливість цієї мережі пояснюється значною часткою перевезень вантажів, що припадають на автомобільний транспорт. У 2019 році у країнах Європи ця частка становила 75%, в Україні – 72%. Чим вищою є щільність автомобільних доріг, тим коротшими є шляхи доставки вантажів та перевезень пасажирів, що впливає, в кінцевому рахунку, на собівартість перевезень і відповідні тарифи.

В той же час забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг потребує значних обсягів інвестицій. Зважаючи на те, що бюджет жодної країни не в змозі забезпечити потреби транспортної інфраструктури в інвестиційних ресурсах, уряди країн активно використовують механізм державно-приватного партнерства (ДПП).

Однією з найрозвиненіших та складних форм ДПП є концесії. На відміну від контрактних відносин, вони мають багатоцільовий та довгостроковий характер, що дає можливість обом сторонам здійснювати стратегічне прогнозування та планування своєї діяльності. Крім того, за договорами концесії відповідальність і ризики проєктів перерозподіляються між усіма його учасниками: державою, концесіонером, інвесторами, фінансовими інститутами, страховими компаніями тощо, завдяки чому суттєво підвищується життєспроможність таких проєктів. У концесіях приватний партнер має більш високу, а часто й повну свободу у прийнятті інвестиційних, адміністративно-господарських та управлінських рішень. При цьому у держави залишається достатньо важелів впливу на концесіонера у випадку порушення ним умов концесійного договору або загального законодавства, а також за необхідності захисту інтересів

суспільства. За наявності суспільної необхідності держава має право в односторонньому порядку припинити концесію з виплатою концесіонеру компенсації.

Питання концесій у дорожньому будівництві перебувають у колі інтересів багатьох зарубіжних та вітчизняних науковців: Bousquet F. та Fayard A. [2], Wirahadikusumah R. D., Sapitri S., Susanti B. [5], Abednego, M. P., & Ogunlana, S. O. [1], Ullah, F., Thaheem, M. J., Sepasgozar, S. M. E. [4], Ping Ho, S., Ho, S. P., Levitt, R., Tsui, C.-W., & Hsu, Y. [3], Горбачова А.І. [10], Бондар Н.М. [7, 8], Шкарлет С.М. [18], Соколова Н.М. [17], Шпиг А.Ю. [19], Білик О.І. [6] та низка інших. Це проблеми оцінювання та розподілу ризику між учасниками партнерства, грошова оцінка вартості земельних ділянок, відведених під будівництво автомобільних доріг із застосуванням концесії; фактори, що визначають розмір плати за проїзд платною дорогою, обчислення очікуваних транспортних потоків тощо.

В той же час проблема обґрунтування частки держави у проєкті дорожнього будівництва на засадах концесії є недостатньо висвітлена в роботах науковців.

Метою статті є вивчення проблеми обґрунтування частки держави у проєкті дорожнього будівництва на засадах концесії та розробка пропозицій щодо шляхів її вирішення.

2. Матеріали та методи дослідження. Під час написання статті використовувались системний підхід, загальнонаукові методи аналізу та синтезу, монографічний, а також спеціальні методи аналізу (групування, порівняння), математичний апарат економічних та фінансових обчислень.

3. Результати. Успішна реалізація проєктів дорожнього будівництва на засадах концесії потребує відповідної підтримки з боку держави. Відповідними напрямами державно підтримки є: формування і розвиток правового та інституційного середовища, забезпечення сприятливого інвестиційного клімату;

безпосередня пайова участь у складі проєктної компанії, що реалізує проєкт дорожнього будівництва на засадах концесії;

фінансова підтримка (надання державних позик; надання субсидій; придбання акцій або облігацій проєктної компанії, що реалізує проєкт на засадах концесії; надання гарантій (за міжнародними позиками, інших видів гарантій); надання податкових і митних пільг та преференцій;

підтримка та захист прав інвестора (зміна з часом договірних зобов'язань, що влаштовує державного і приватного партнерів; захист від конкуренції).

Більшість зазначених напрямів державної підтримки пов'язана з запровадженням нормативно-правового регулювання питань інвестування, умов надання гарантій, створення переваг інвестору для захисту його від конкуренції тощо. відповідних нормативно

В той же час питання безпосередньої пайової участі (або частки) у складі проєктної компанії, що реалізує проєкт дорожнього будівництва на засадах концесії потребує додаткового аналітичного обґрунтування.

Джерелом формування державних коштів, що може залучатись для підтримки проєктів дорожнього будівництва на засадах ДПП, у тому числі у вигляді державного співфінансування таких проєктів, є Державний дорожній фонд [14, 16].

Дохідна частина цього фонду формується за рахунок:

1) акцизного податку з вироблених в Україні пального і транспортних засобів;
2) акцизного податку з ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів;

3) ввізного мита на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них;

4) плати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;

5) коштів спеціального фонду Державного бюджету України, отриманих шляхом залучення державою кредитів (позик) від банків, іноземних держав і міжнародних фінансових організацій на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування;

6) плати за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування державного значення, максимальний розмір та порядок справляння якої встановлюються Кабінетом Міністрів України, крім випадків будівництва (нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту) та подальшої експлуатації відповідної автомобільної дороги загального користування на умовах концесії;

7) концесійних платежів - у разі будівництва та експлуатації автомобільних доріг на умовах концесії;

8) інших надходжень, передбачених Державним бюджетом України, в обсягах, що визначаються законом про Державний бюджет України на відповідний рік, а також надходжень, визначених статтею 5 закону «Про джерела фінансування дорожнього господарства України.

Визначено три напрями використання коштів, пов'язаних із підтримкою проєктів дорожнього будівництва на засадах ДПП:

1) фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування державного значення, включаючи проведення конкурсів і підготовку договорів щодо виконання робіт з будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій, інших кредиторів та інвесторів, співфінансування зазначених робіт згідно з відповідними договорами, здійснення контролю за їх виконанням і прийняття доріг в експлуатацію, управління дорожнім господарством, виплату приватному партнеру/концесіонеру плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги загального користування державного значення та здійснення інших виплат у порядку та на умовах, передбачених договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства, у тому числі концесійним договором. На цей напрям передбачено використання 60% коштів Державного дорожнього фонду;

2) фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, виплату приватному партнеру/концесіонеру плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги загального користування та здійснення інших виплат у порядку та на умовах, передбачених договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства, у тому числі концесійним договором. На цей напрям передбачено використання 35% коштів Державного дорожнього фонду;

3) виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, отриманими державою або під державні гарантії на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування. На цей напрям передбачено використання 5% державного дорожнього фонду.

Порядок розподілу коштів державного дорожнього фонду визначено [16]. Так, обсяг бюджетних коштів за першим напрямом обчислюється за формулою:

$$Д = Д_1 \times 60/100, \quad (1)$$

$$\text{де } Д_1 = A + B + C + D + E + F + G + H - Z, \quad (2)$$

де $Д_1$ – обсяг коштів державного дорожнього фонду, у вартісних вимірниках; А - акцизний податок з вироблених в Україні пального і транспортних засобів (крім акцизного податку, визначеного пунктом 6 частини першої статті 66 [9]), що зараховується до спеціального фонду державного бюджету в плановому році, у вартісних вимірниках; В - акцизний податок із ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів, що зараховується до спеціального фонду державного бюджету в плановому році, у вартісних вимірниках; С - ввізне мито на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них, що зараховується до спеціального фонду державного бюджету в плановому році, у вартісних вимірниках; D - плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, у вартісних вимірниках; E - плата за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування державного значення, крім випадків будівництва (нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту) та подальшої експлуатації відповідної автомобільної дороги загального користування на умовах концесії, у вартісних вимірниках; H - концесійні платежі - у разі будівництва та експлуатації автомобільних доріг на умовах концесії, у вартісних вимірниках; F - 50 відсотків надходжень від адміністративно-господарських штрафів за порушення законодавства про автомобільний транспорт, передбачене абзацами чотирнадцятим - шістнадцятим частини першої статті 60 [13] (крім штрафів, визначених пунктом 13⁻⁵ частини третьої статті 29 [9]), у вартісних вимірниках; G - 50 відсотків надходжень від адміністративних штрафів за правопорушення, передбачені частиною другою статті 122⁻² та частиною другою статті 132⁻¹ [12] (крім штрафів, визначених пунктом 13⁻⁵ частини третьої статті 29 [9]), у вартісних вимірниках; Z - загальний обсяг необхідних платежів у плановому році з виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, отриманими державою або під державні гарантії, на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування, визначений згідно з пунктом 7 [16].

Обсяг бюджетних коштів за другим напрямом, розраховується у вигляді субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам (далі - субвенція) між бюджетом Автономної Республіки Крим, обласними бюджетами та бюджетами м. Києва та Севастополя за формулами:

$$S_j = D_1 \times 31,5/100 \times P_j/P; \quad (3)$$

$$S_k = D_1 \times 3,5/100, \quad (4)$$

де S_j - обсяг субвенції з державного бюджету бюджету Автономної Республіки Крим, обласному бюджету, бюджету м. Севастополя, у вартісних вимірниках; S_k - обсяг субвенції з державного бюджету м. Києва, у вартісних вимірниках; j - індекс, що застосовується для позначення відповідного місцевого бюджету (бюджету Автономної Республіки Крим, обласних бюджетів, бюджету м. Севастополя); P_j - протяжність автомобільних доріг загального користування місцевого значення у відповідній адміністративно-територіальній одиниці (області, м. Севастополі, Автономній Республіці Крим) станом на 1 січня року, що передує плановому, кілометри; P - загальна протяжність автомобільних доріг загального користування місцевого значення в цілому в Україні станом на 1 січня року, що передує плановому, кілометри.

Розподіл бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення здійснюється відповідно до методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, яка затверджується спільним наказом Міністерства інфраструктури і Міністерства фінансів України.

Таким чином, маємо чітко регламентований порядок використання коштів Державного дорожнього фонду, що можуть бути спрямовані на участь держави у проєктах дорожнього будівництва на засадах концесії.

Згідно Інструкції з оцінки та відбору інвестиційних проєктів (проєктних пропозицій) у сферах транспорту, дорожнього господарства та надання послуг поштового зв'язку [11], проєкт буде відібрано для подальшого розгляду у разі його відповідності критеріям:

1. Стратегічного розвитку. Вивчається:

а) відповідність інвестиційного проєкту (проєктної пропозиції) стратегічним та актуальним програмним документам (галузевій програм, програмам стратегічного розвитку регіонів, міст тощо);

б) сприяння інвестиційного проєкту розширенню TEN-T мережі, тобто: 1) безпосередньо спрямований на розширення та знаходиться на мережі TEN-T; 2) буде сприяти розширенню мережі TEN-T;

в) покращення регіональної інтеграції або міської мобільності. Буде сприяти вирішенню існуючих проблемних питань розвитку: 1) більше ніж одного регіону (області) або реалізація інвестиційного проєкту буде сприяти міській мобільності; 2) одного регіону (області);

г) сприяння усуненню «вузьких місць». Зокрема: 1) де вже спостерігається недостатня пропускна спроможність / існує нестача рухомого складу; 2) буде сприяти усуненню «вузьких місць», які виникнуть згідно з прогностичними оцінками у середньостроковій перспективі (до 5 років), де буде спостерігатись недостатня пропускна спроможність / нестача рухомого складу);

2. Соціально-економічні критерії. Розглядаються:

а) ефективність вигід від реалізації проєкту (відношення вигід до витрат - В/С): 1) більше 1,5; 2) дорівнює від 1,01 – 1,49;

б) створення робочих місць. Реалізація інвестиційного проєкту буде сприяти створенню: 1) більше 150 нових робочих місць (не враховуючи ті, які створено безпосередньо до введення об'єкта в експлуатацію); 2) від 50 до 150 нових робочих місць (не враховуючи ті, які створено безпосередньо до введення об'єкта в експлуатацію);

в) забезпечення транспортної доступності: реалізація проєкту забезпечить покращення якості надання транспортних послуг для населення у соціальній сфері або покращення умов ведення бізнесу, або у випадку не реалізації інвестиційного проєкту погіршаться існуючі умови для населення або бізнес-середовища);

г) покращення безпеки на транспорті. Інвестиційний проєкт передбачає підвищення рівня безпеки для користувачів результатами проєкту (зменшення кількості ДТП, аварій на транспорті, нещасних випадків на виробництві, у т.ч. випадків з летальними наслідками, травмованими особами, тощо);

д) вплив на навколишнє середовище. Передбачається: 1) зменшення негативного впливу на навколишнє середовище, відтворення і збереження природних ресурсів, зменшення забруднення повітря, води або ґрунту, або інвестиційним проєктом передбачено застосування екологічно безпечних ресурсів для його впровадження; 2) рівень впливу на навколишнє середовище не зміниться, відтворення і збереження природних ресурсів не відбудеться, або

інвестиційним проектом не передбачено застосування екологічно безпечних ресурсів для впровадження інвестиційного проекту;

3. Технічні критерії. Вивчаються такі аспекти, як:

а) сприяння інноваційному розвитку. Передбачається що загальні експлуатаційні витрати, які виникнуть в рамках життєвого циклу проекту: 1) буде зменшено на 30% і більше відсотків; 2) буде зменшено від 20 до 30%; 3) буде зменшено до 20%;

б) готовність до реалізації інвестиційного проекту. Реалізацію інвестиційного проекту: 1) вже розпочато, виконано більше 50% від загальної вартості будівництва, або інвестиційний проект спрямований на придбання рухомого складу, оновлення транспортного парку, модернізацію (оновлення) об'єктів інфраструктури, що не передбачає будівництва; 2) реалізацію інвестиційного проекту вже розпочато, виконано до 50% від загальної вартості будівництва; 3) ТЕО проекту розроблено та затверджено, експертизу здійснено, немає потреби у його корегуванні; 4) розроблено передне ТЕО проекту;

в) енергоефективність: реалізація інвестиційного проекту передбачає зменшення енерговитрат на існуючих потужностях або встановлення енергозберігаючих технологій на нових;

г) забезпечення майновими правами на земельну ділянку: 1) земельна ділянка, необхідна для реалізації інвестиційного проекту, відведена та документально оформлена, або немає потреби у її відведенні; 2) процес оформлення земельної ділянки, необхідної для реалізації інвестиційного проекту, розпочато та буде завершено протягом одного року; 3) процес оформлення земельної ділянки, необхідної для реалізації інвестиційного проекту, розпочато та буде завершено до запланованого початку його реалізації;

4. Критерій ризику реалізації інвестиційного проекту. Може мати: 1) низький відповідно до заяви про розгляд інвестиційних проектів; 2) середній відповідно до заяви про розгляд інвестиційних проектів;

Для визначення можливості проекту дорожнього будівництва бути реалізованим на засадах концесії необхідно дослідити більш детально формування очікуваних за ним грошових потоків з точки зору їх достатності для окупності проекту та забезпечення необхідної норми прибутку інвесторам.

Враховуючи, що реалізація проектів дорожнього будівництва на засадах концесії здійснюється за принципом проектного фінансування, обчислення часток учасників, у тому числі держави, у загальному обсязі інвестицій пропонується здійснювати у наступному порядку:

1. Визначення кредитоспроможності концесійного проекту (фактичного значення коефіцієнту обслуговування боргу) ($K_{об}^{\Phi}$)

$$K_{об}^{\Phi} = \frac{\Gamma_{Пр}}{r}, \quad (5)$$

де $\Gamma_{Пр}$ – обчислені значення річних грошових потоків, у вартісних вимірниках; r вартість залучення кредитних ресурсів, у вигляді десяткового дробу.

Згідно світової практики, нормативне значення коефіцієнту обслуговування боргу для проектів дорожнього будівництва на умовах концесії ($K_{об}^H = 1,25$). Проводиться перевірка виконання умови $K_{об}^H \leq K_{об}^{\Phi}$. У разі, виконання умови - проект розглядається далі. У випадку, коли умова не виконується, для реалізації проекту неможливо буде залучити кредитні ресурси. Враховуючи капіталомісткість дорожніх проектів та недостатні обсяги очікуваних грошових потоків, слід відмовитися від реалізації зазначеного проекту на умовах концесії.

2. Обчислення суми кредитного (боргового) капіталу, що може бути залучений для фінансування проекту дорожнього будівництва на умовах концесії (БК):

$$BK = \Gamma_{П1} / \left(K_{об}^H \cdot \left(\frac{1}{T_{кр}} + r \right) \right), \quad (6)$$

де $T_{кр}$ - можлива тривалість строку кредитування проекту дорожнього будівництва на умовах концесії, у роках.

3. Визначення потреби у додаткових джерелах фінансування проекту дорожнього будівництва на засадах концесії(ДДФ)

$$ДДФ = KI - BK, \quad (7)$$

де KI – сума капітальних інвестицій, приведена на початок року експлуатації автомобільної дороги, у вартісних вимірниках;

Перевіряється виконання умови $ДДФ > 0$. Якщо виконується – необхідно залучати інші додаткові джерела фінансування; якщо ні – проєкт може бути реалізований на засадах концесії виключно за рахунок кредитних ресурсів.

4. Обчислення грошового потоку, що залишається після виплати відсотків та погашення частини основної суми боргу ($ГП_6$)

$$ГП_6 = (D_p - EB_p - AB_p - PB) \cdot (1 - s_{пп}) + AB_p - ПК, \quad (8)$$

де D_p - обчислені річні значення доходу від надання послуг користувачам, у вартісних вимірниках; EB_p - обчислені значення річних експлуатаційних витрат концесіонера, у вартісних вимірниках; AB_p - обчислені значення амортизаційних відрахувань, у вартісних вимірниках; PB - обчислені суми річних відсотків, що підлягають сплаті, у вартісних вимірниках; $ПК$ - Обчислені суми частини основного боргу, що підлягає сплаті в кінці року, у вартісних вимірниках.

5. Обчислення очікуваного обсягу акціонерного капіталу, що може бути залучених до складу додаткових джерел фінансування (AK)

$$AK = \frac{\sum_{t=1}^{T_k} ГП_6}{(1+r_{н.с})}, \quad (9)$$

де $r_{н.с}$ - необхідна ставка доходності на фінансовому ринку за довгостроковими вкладеннями капіталу, у вигляді десяткового дробу;

6. Визначення потреби в участі держави у фінансуванні проєкту дорожнього будівництва на засадах концесії ($ДДФ_Б$)

$$ДДФ_Б = KI - BK - AK, \quad (10)$$

де KI - сума капітальних інвестицій, приведена на початок року експлуатації автомобільної дороги, у вартісних вимірниках.

Перевіряється виконання умови $ДДФ_Б > 0$. Виконання умови свідчить про необхідність залучення державного фінансування для фінансування проєкту. Якщо умова не виконується – проєкт може бути реалізований на засадах концесії виключно за рахунок кредитного (боргового) та акціонерного капіталу.

7. Обчислення структури джерел фінансування проєкту дорожнього будівництва на засадах концесії:

$$KI = BK + AK + ДДФ_Б, \quad (11)$$

$$\alpha_{бк} + \alpha_{ак} + \alpha_{дк} = 1 \quad (12)$$

де $\alpha_{бк} = \frac{BK}{KI}$ - частка кредитного (боргового) капіталу, у вигляді десяткового дробу; $\alpha_{дк} = \frac{ДДФ_Б}{KI}$ - частка державних інвестицій, у вигляді десяткового дробу; $\alpha_{ак} = \frac{AK}{KI}$ - частка акціонерного капіталу приватних інвесторів, у вигляді десяткового дробу.

4. Висновки. У запропонованій статті здійснена спроба розв'язання одного з найактуальніших питань, що постають при обґрунтуванні реалізації проєктів дорожнього будівництва на засадах концесії. Це питання участі держави у співфінансуванні проєкту. Поставлена задача має подвійне обмеження. З одного боку, можливості участі держави у таких проєктах обмежені фінансовими ресурсами Державного дорожнього фонду. З іншого боку, участь держави обмежується внутрішніми можливостями проєкту забезпечувати достатні грошові потоки.

Було досліджено критерії відбору проєктів, що реалізуються у транспортній сфері та сформульовані пропозиції щодо додаткових вимог до достатності очікуваних грошових потоків. На першому кроці передбачається визначення кредитоспроможності проєкту. На другому - забезпечення необхідної ставки доходності приватним інвесторам. На третьому кроці визначається потреба участі держави у співфінансуванні проєкту та її відповідна частка.

Наступним напрямом подальших досліджень бачиться завдання узгодження загальних потреб у державному фінансуванні сукупності проєктів дорожнього будівництва, реалізація яких передбачається на засадах концесії, із наявним джерелом фінансування – коштів Державного дорожнього фонду. Це дозволить сформулювати додаткові критерії відбору проєктів дорожнього будівництва, яким буде надаватися державне співфінансування, та знизить ризики інвесторів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Abednego, M. P., & Ogunlana, S. O. (2006). Good project governance for proper risk allocation in public-private partnerships in Indonesia. *International Journal of Project Management*, 24(7), 622–634. Retrieved from <https://doi.org/10.1016/J.IJPROMAN.2006.07.010>
2. Bousquet, F., & Fayard, A. (1999). Road Infrastructure Concession Practice in Europe. Policy Research Working Papers. Retrieved from <https://doi.org/10.1596/1813-9450-2675>
3. Ping Ho, S., Ho, S. P., Levitt, R., Tsui, C.-W., & Hsu, Y. (2015). Opportunism-Focused Transaction Cost Analysis of Public-Private Partnerships. *Journal of Management in Engineering*, 31(6), 04015007. Retrieved from [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)ME.1943-5479.0000361](https://doi.org/10.1061/(ASCE)ME.1943-5479.0000361)
4. Ullah, F., Thaheem, M. J., Sepasgozar, S. M. E., & Forcada, N. System Dynamics Model to Determine Concession Period of PPP Infrastructure Projects: Overarching Effects of Critical Success Factors. *Journal of Legal Affairs and Dispute Resolution in Engineering and Construction*, 10(4), 04518022. Retrieved from [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)LA.1943-4170.0000280](https://doi.org/10.1061/(ASCE)LA.1943-4170.0000280)
5. Wirahadikusumah, R. D., Sapitri, S., Susanti, B., & Soemardi, B. (2014). Risk Inclusion in the Reserve Price Estimation for Toll Road Concession Award. *Journal of Traffic and Logistics Engineering*, 2(1), 34–39. Retrieved from <https://doi.org/10.12720/JTLE.2.1.34-39>
6. Білик, О. І., Блинда, Ю. О., & Крохмальна, Н. М. (2020). Особливості управління соціальними ризиками в умовах розвитку дорожньої концесії. *Вісник Національного університету “Львівська політехніка”*. Серія: Проблеми економіки та управління, 2 (4), 115–125. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPP_2020_4_2_14
7. Бондар, Н. М. (2014). Развитие транспортной инфраструктуры Украины на засадах державно-приватного партнерства. К.: НТУ. 336с.
8. Бондарь, Н. Н. (2014). Оценка ожидаемого транспортного потока в обосновании инвестиционных проектов дорожного строительства на условиях концессии. *Экономический анализ: теория и практика*, 19–25. Retrieved from <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-ozhidaemogo-transportnogo-potoka-v-obosnovanii-investitsionnyh-proektov-dorozhnogo-stroitelstva-na-usloviyah-kontsessii>
9. Бюджетний кодекс України. (08.07.2010/№2456-VI). [Кодекс]. Верховна Рада України. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text>
10. Горбачева, А. І., & Руселевич, А. Н. (2017). Концессия дорог в республике Беларусь через призму мирового опыта: оптимизация коммерческой и бюджетной эффективности проектов. *Науковий Вісник Міжнародного Гуманітарного Університету*. Серія: Економіка та менеджмент, 26 (1), 42–47. Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu_eim_2017_26\(1\)_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu_eim_2017_26(1)_11)
11. Інструкція з оцінки та вибору інвестиційних проектів (проектних пропозицій) у сфері транспорту, дорожнього господарства та надання послуг поштового зв'язку. (2020). Міністерство інфраструктури України. Retrieved from <https://mtu.gov.ua/files/INSTRUCIJA%20of%20evaluation%20and%20selection.pdf>
12. Кодекс України про адміністративні правопорушення. [Кодекс]. (07.12.1984/№8073-X). Верховна Рада України. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>
13. Про автомобільний транспорт.(05.04.2001/№2344-III). [Закон України]. Верховна Рада України. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>
14. Про джерела фінансування дорожнього господарства України. (18.09.1991/№1562-XII). [Закон України]. Верховна Рада України. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/term/1562-12>
15. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального використання державного значення на 2018–2022 роки. (21.03.2018/№382). [Постанова Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 р.]. Кабінет Міністрів України. Retrieved from <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-derzhavnoyi-cilovoyi-ekonomichnoyi-programi-rozvitku-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-koristuvannya-derzhavnogo-znachennya-na-20182022-roki>
16. Про затвердження Порядку спрямування коштів державного дорожнього фонду. (20.12.2017/№1085). [Постанова Кабінету Міністрів України]. Кабінет Міністрів України. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1085-2017-%D0%BF#n9>
17. Соколова, Н. М., Маковська, Ю. А., & Харченко, К. Г. (2013). Використання концесійних угод на основі державно-приватного партнерства в дорожньому будівництві. *Автомобільні Дороги та Дорожнє Будівництво*, 89, 137–145. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/adidb_2013_89_21
18. Шкарлет, С. М., Льчук, В. П., & Хоменко, І. О. (2014). Державно-приватне партнерство як один із механізмів ефективного фінансування пріоритетних проектів дорожньої галузі. *Економічний простір*, № 89, 93–103. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros_2014_89_11
19. Шпіг, А. Ю. (2016). Нормативна грошова оцінка земельних ділянок, відведених під концесійні автомобільні дороги. *Автомобільні дороги та дорожнє будівництво*, 97, 94–102. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/adidb_2016_97_14