

## НА ШЛЯХУ ДО ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ: ЯК І КОМУ ІНВЕСТУВАТИ В БУДІВНИЦТВО ТА РЕКОНСТРУКЦІЮ МОСТІВ В УКРАЇНІ?

### ON THE WAY TO EUROPEAN INTEGRATION: HOW AND WHO CAN INVEST IN CONSTRUCTION AND RECONSTRUCTION OF UKRAINIAN BRIDGES?

**Левченко Я.С.**

доктор філософії з галузі «Соціальні та поведінкові науки», доцент,  
доцент кафедри економіки і підприємництва,  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

**Levchenko Yaroslava**

PhD in "Social and Behavioral Sciences", Associate Professor,  
Associate Professor of the Department of Economics and Entrepreneurship,  
Kharkiv National Automobile and Highway University

*У дослідженні здійснено аналіз законодавчого фундаменту щодо реалізації проєктів державно-приватного партнерства у цілому та в проєктах дорожнього будівництва зокрема. Визначено, що передовий європейський досвід залучення приватних інвестицій є прийнятним для українських реалій. Виділено перелік першочергових заходів, що можуть бути імплементовані в рамках законодавства України, для підвищення інвестиційної привабливості України. Серед можливих заходів, що позитивно вплинуть та активізують інвестиційну діяльність в Україні в контексті розвитку галузі будівництва та реконструкції мостів, є: розроблення єдиного плану розвитку та політики щодо розвитку ДПП; розроблення вичерпного переліку варіантів державної підтримки інвестора в рамках ДПП; упровадження модельного договору під час реалізації проєктів ДПП; розроблення математичної моделі дольового розподілу ризиків між державою та приватним партнером на засадах теорії ігор.*

**Ключові слова:** мостобудування, державно-приватне партнерство, ризик, капітальний ремонт, мостобудівна галузь.

*В исследовании осуществлен анализ законодательного фундамента по реализации проектов государственно-частного партнерства в целом и в проектах дорожного строительства в частности. Определено, что передовой европейский опыт привлечения частных инвестиций является приемлемым для украинских реалий. Выделен перечень первоочередных мер, которые могут быть реализованы в рамках законодательства Украины, для повышения инвестиционной привлекательности Украины. Среди мероприятий, которые положительным образом повлияют и активизируют инвестиционную деятельность Украины, можно назвать: разработку единого плана развития и политики по развитию ГЧП в контексте развития области строительства и реконструкции мостов; разработку исчерпывающего перечня вариантов государственной поддержки инвестора в рамках ГЧП; внедрение модельного договора при реализации проектов ГЧП; разработку математической модели долевого распределения рисков между государством и частным партнером на основе теории игр.*

**Ключевые слова:** мостостроение, государственно-частное партнерство, риск, капитальный ремонт, мостостроительная отрасль.

*The purpose of the work is to develop possible ways to attract investors specifically in the construction and reconstruction of bridges, based on the adoption of positive European experience. To achieve the purpose of the study, the following tasks were solved: the legislative foundation for the implementation of public-private partnership in road construction projects from the perspective of Ukraine-Europe was analyzed; the possibilities for their implementation in the context of the bridges construction and reconstruction development were identified. To achieve the purpose, the following general scientific and special methods and techniques of research were used: a comparative analysis of statistical information and information sources based on methods of comparison, systematization and generalization; generalization of the results of the analysis and the logical generation of conclusions. The legislative framework for the implementation of public-private partnership projects in general, and in road construction projects in particular were analyzed. It was determined that the best European experience in attracting private investment is acceptable*

for Ukrainian realities. A list of priority measures that can be implemented within the framework of the legislation of Ukraine in order to increase the investment attractiveness of Ukraine was highlighted. The investment activity of Ukraine will be positively influenced and activated: implementation of a unified development plan and policy on the development of PPPs in the context of construction and reconstruction of bridges development; development of an exhaustive list of options for state investor support in the framework of PPP; implementation of a model contract for the implementation of PPP projects; development of a mathematical model of risk sharing between the state and a private partner, based on game theory. The author found a scientific niche, namely the need for the proper distribution of risks between the state and a private partner in the framework of the implementation of PPP projects in the reconstruction and construction of bridges. A mathematical approach to the distribution of risks between the state and a private partner based on game theory will eliminate the possibility of injustice and the corruption component.

**Key words:** bridge building, public-private partnership, risk, overhaul, bridge building industry.

**Постановка проблеми** у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Євроінтеграція є головним і незмінним зовнішньополітичним пріоритетом України, а подальші розбудова та поглиблення взаємовідносин між Україною та ЄС здійснюються на принципах політичної асоціації та економічної інтеграції. Основними стратегічними документами для досягнення цих цілей є Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством та їхніми державами-членами, з іншої сторони, та Порядок денний асоціації Україна – ЄС [1]. Відповідно до Угоди, визначено новий формат співпраці між Україною та Європейським Союзом. Йдеться про утворену ефективну платформу «для співпраці на регіональному рівні в рамках Транспортної панелі Східного партнерства, основною метою якої є сприяння поліпшенню транспортних сполучень між ЄС та його найближчими сусідами». А відповідно до статті 368 Угоди про асоціацію, основною метою такої співпраці є сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС [1].

Поточний стан галузі лише частково відповідає поставленим до євроінтеграції вимогам. Також ця невідповідність є значною перешкодою інтеграції української транспортної мережі в Транс'європейську. Поза увагою не залишилася й галузь дорожнього будівництва, де особливу увагу приділено саме якості забезпечення населення європейськими автошляхами та мостовими переходами. Проте на разі транспортна галузь задовольняє лише поточні потреби як населення, так і економіки лише за кількісними показниками. Про якість не йдеться. А треба було б. Для нашої країни причина відома – відсутність достатньої кількості фінансових засобів. А іноземний інвестор не поспішає вкладати інвестиційні ресурси. Суттєвими перешкодами вони вбачають: відсутність чіткого правового регулювання, корупційний складник, політичне нестабільність, достатньо низьке технічне оснащення та ін. Саме такий переломний період є простором для наукових дискусій та розроблення практичних рекомендацій щодо поліпшення, стабілізації та розвитку взаємовідносин

із потенційним інвестором у рамках взаємовигідної співпраці.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій**, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор. Україна – це транзитний міст, який з'єднує держави Азії та Європи. Через Україну проходять декілька міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори №№ 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) №№ 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN T); коридор Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА) [2].

З огляду на стратегічне планування, Європатом спрогнозовано автотранспортний потік до 2050 р. За розрахунками фахівців, його збільшення досягне позначки в 182%. Це буде каталізатором для розвитку транспортних коридорів. Україна відкриває свої кордони для ринку товарів Європейського Союзу та буде активним учасником цих процесів. Це означає, що Україна повинна бути готова. А мережа автомобільних доріг України протяжністю 169 тис км має суттєві недоліки. Відповідно до Звіту про глобальну конкурентоспроможність Всесвітнього економічного форуму, станом на 2014 р. якість доріг в Україні – одна з найгірших у світі: країна займає шосту сходинку з кінця списку країн (у рейтингу зазначено 144 країни). Для порівняння: Польща займає 89-е місце (порівняно з 105-м місцем станом на 2013 р.), а Грузія – 65-е. Лише дороги у Молдові, Мозамбіку, Лівії, Гвінеї та Тиморі гірші за дороги в Україні [3]. Проводячи паралель між 2014 та 2018 рр., є чим пишатися. Так, станом на кінець 2018 р. Україна посіла восьме місце з кінця світового рейтингу якості доріг (зі 137 країн), опинившись, таким чином, знову в ТОП-10 країн із найгіршими автошляхами. Про це свідчать дані Індексу глобальної конкурентоспроможності Global Competitiveness Index 2017–2018 [4]. Сусідами України за рейтингом виявилися Мозамбик і Парагвай. При цьому, як наголошується в рейтингу, якість доріг в Україні поступово поліпшується. Проте темпи цього поліпшення помітно нижчі, ніж у сусідній Молдові. Найгіршими виявилися дороги на північному заході Африки, у Мавританії. Якщо за чотири роки Україні вдалося піднятися на дві сходинки, то очевидно, що нескоро наша держава ввійде навіть до сотні.

У 2017 р. «Укравтодор» відновив близько 2 тис км – близько 1% від усієї протяжності трас. Такими темпами країні не вистачить і 100 років, щоб відновити все дорожнє покриття. Крім того, траси потребують щорічного ремонту. Окремо потребують особливої уваги штучні споруди та мостові переходи. З 16 191 мосту тільки 7 471 відповідають діючим нормам та стандартам, у катастрофічному стані перебувають та потребують термінового ремонту 1 865 мостових переходів [5]. І тут не йдеться про необхідність будівництва нових, проблема – як не допустити руйнування наявних.

Мости – одна з найважливіших складових частин транспортної інфраструктури. Ці транспортні споруди збудовано зі складних конструкцій, їх експлуатація значно затратніша порівняно з автомобільними дорогами [6]. Михайло Беккер, голова наглядової ради ТОВ «МП «Мостострой», зазначив, що «з усього, що споруджує і будує людина, немає нічого кращого і ціннішого мостів. Вони важливіше, ніж будинки, священні храми, бо вони належать усім і кожному, споруджені завжди на місці, де сходиться максимальне число людських потреб, вони більш довговічні, ніж інші споруди».

Питома вага інвестицій в інженерні споруди від загальної їх кількості в будівництво коливається в межах 50%. Відсоток у цілому немалий. Проте, як засвідчує нинішня ситуація, катастрофічний нинішній стан мостів, і даного фінансування недостатньо [7].

Дослідники [8–13], приділяючи достатню увагу шляхам залучення потенційного інвестора, виділяють державно-приватне партнерство як найбільш ефективну форму взаємовідносин. Водночас висновки досліджень [14] демонструють, що державно-приватне партнерство вважається привабливими для інвесторів, оскільки воно полегшує передачу навичок та досвіду приватного сектору громадській партії, використання фондів приватного сектору, додавання вартості грошей та передачі ризику приватній стороні. Громадські та приватні партнери все більше визнають важливість співпраці з державою для забезпечення успішного виконання проєктів [15].

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми,** котрим присвячується означена стаття. Проте сьогодні обговорень питань про шляхи залучення приватного інвестора в мостобудування та їх реконструкцію взагалі не ведеться. Дискусії про необхідність інвестицій, про необхідність нагальних будівництв та ремонтів мостів достатньо. Проте конкретні пропозиції, які були б справедливими, на разі відсутні. Очевидно, що державних фінансових засобів недостатньо для подолання проблеми, яка склалася. Загроза масового руйнування мостів не може бути подолана без додаткових інвестиційних вливань, тому робота в напрямі забезпечення інвестиційної діяльності в мосто-

будування та реконструкцію мостів нагальна та актуальна.

Формулювання цілей статті (**постановка завдання**). Метою даного дослідження є розроблення можливих шляхів для залучення інвестора в галузь будівництва та реконструкції мостів на основі перейняття позитивного європейського досвіду. Для досягнення поставленої в дослідженні мети було запропоновано вирішення таких завдань:

– визначити «слабкі місця» у реалізації державно-приватного партнерства в проєктах дорожнього будівництва з позиції Україна – Європа;

– визначити можливості їх застосування в контексті розвитку галузі будівництва та реконструкції мостів.

**Виклад основного матеріалу дослідження** з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Відповідно до Наказу № 548 Міністерства інфраструктури від 21.12.2015 «Про заходи щодо розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року», було розроблено стратегічні напрями та стратегічні цілі розвитку для забезпечення реалізації планів імплементації актів законодавства ЄС відповідно до Угоди про асоціацію. Відповідно до Наказу, пріоритетним завданням було реформування галузі дорожнього господарства та забезпечення розвитку й утримання автодорожньої мережі в належному стані. Було також запропоновано змінити існуючу систему фінансування дорожнього господарства. Йдеться про будівництво нових доріг та мостових конструкцій, фінансування яких проводиться за рахунок інших джерел, що було передбачено у законодавстві щодо створення Дорожнього фонду (місцевих дорожніх фондів) для визначення ефективних джерел наповнення та забезпечення їх цільового використання. У тому ж Наказі, а саме пункті 6, указано на відсутність фінансової спроможності держави для переходу на адресну грошову допомогу. Для залучення інвестицій у галузь дорожнього господарства було передбачено вдосконалення законодавства щодо створення концесійних та платних доріг (перелік стратегічних цілей і завдань розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 р., пункт 16) [16].

Проте імплементацію вищезазначених положень станом на жовтень 2019 р. не зафіксовано. Сьогодні всі вони залишаються теоретичними рекомендаціями. А час спливає. Нічого в кращій бік не змінюється. Більше того, про будівництво та реконструкцію мостових споруд узагалі не йдеться. А це не просто дороги, це окрема галузь, яка є специфічною та до якої не завжди можна застосувати норми та рекомендації, що передбачені вищевказаним Наказом.

Для наочності та зручності сприйняття інформації результатів аналізу автором представлено інформацію в табл. 1.

Таблиця 1

**Порівняльні характеристики «найболючіших місць» та можливості їх подолання [5; 16–19]**

<b>Досвід України</b>	<b>Європейський досвід</b>	<b>Можливості реалізації</b>
Серед проектних напрямів – транспорт, енергетика, житлово-комунальна та сільськогосподарська інфраструктура, охорона здоров'я	Серед пріоритетних галузей для ДПП визначено енергоефективність адміністративних будівель, розвиток портової інфраструктури та модернізація автодоріг	Розроблення єдиного плану розвитку та політики щодо розвитку ДПП
Законом про ДПП не передбачено вичерпного переліку видів державної підтримки	Законом передбачено визначений перелік варіантів підтримки з боку держави	Розроблення вичерпного переліку варіантів державної підтримки інвестора в рамках ДПП
Відсутня практика реалізації проектів у сфері ДПП, а також відсутні перевірені правила втілення проектів ДПП	Багаторічна практика реалізації проектів ДПП на умовах модельного договору	Впровадження модельного договору під час реалізації проектів ДПП
Відсутня чітка процедура дольового розподілу можливих ризиків	Відсутня чітка процедура дольового розподілу можливих ризиків	Розроблення математичної моделі дольового розподілу ризиків між державою та приватним партнером

Для успішної реалізації проектів у рамках ДПП українське законодавство повинно передбачити прозорі, ефективні та рівні правила і процедури. Передусім вони повинні бути зрозумілі для іноземного інвестора. Таке вдосконалення засвідчить зацікавленість України в залученні та розвитку проектів у рамках ДПП, позиціонуватиме країну як стратегічного та надійного партнера. Таким чином, звернення президента України від 18.07.2019 до міжнародного бізнесу із закликом інвестувати в Україну буде підкріплено конкретними діями.

**Висновки** з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. У дослідженні здійснено аналіз законодавчого фундаменту щодо реалізації проектів державно-приватного партнерства у цілому та в проектах дорожнього будівництва зокрема. Визначено, що передовий європейський

досвід залучення приватних інвестицій є прийнятним для українських реалій. На основі виявлених «слабких місць» окреслено перелік першочергових заходів, що можуть бути імплементовані в рамках законодавства України, для підвищення інвестиційної привабливості України.

Серед можливих заходів, що позитивно вплинуть та активізують інвестиційну діяльність України в контексті розвитку галузі будівництва та реконструкції мостів, є: розроблення єдиного плану розвитку та політики щодо розвитку ДПП; розроблення вичерпного переліку варіантів державної підтримки інвестора в рамках ДПП; упровадження модельного договору під час реалізації проектів ДПП; розроблення математичної моделі дольового розподілу ризиків між державою та приватним партнером, на засадах теорії ігор.

**БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:**

1. Євроінтеграція : вебсайт. URL : <https://mtu.gov.ua/timeline/Evointegraciya.html> (дата звернення: 09.10.2019).
2. Непом'яца А. Чи варто інвестувати в транспортну галузь в Україні? URL : <http://jur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/chi-varto-investuvati-v-transportnu-galuz-v-ukrayini.html> (дата звернення: 08.10.2019).
3. Про заходи щодо розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року : вебсайт. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0548733-15/print> (дата звернення: 09.10.2019).
4. Україна потрапила до ТОП-10 країн із найгіршими дорогами в світі : вебсайт. URL : <https://ukr.segodayna.ua/economics/transport/ukraina-popala-v-top-10-stran-s-samymi-plohimi-dorogami-v-mire-1143740.html> (дата звернення: 06.10.2019).
5. Технічний стан автомобільних доріг загального використання : вебсайт. URL : <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stand-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html> (дата звернення: 20.09.2019).
6. Визначення прогнозованої вартості проведення ремонтів мостів з використанням Аналітичної експертної системи управління мостами (АЕСУМ) / Л.П. Боднар та ін. *Дороги і мости*. 2016. № 16. С. 28–36.
7. Обсяг виробленої будівельної продукції (виконаних будівельних робіт) за видами : вебсайт. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 28.08.2019).
8. Варнавський В.Г. Частно-государственное партнерство : вебсайт. URL : [http://www.opec.ru/article\\_doc.asp?d\\_no=50578](http://www.opec.ru/article_doc.asp?d_no=50578) (дата звернення: 23.03.2019).

9. Public-Private Partnerships for the Provision of Port Infrastructure: An Explorative Multi-Actor Perspective on Critical Success Factors / G. Aerts et al. *The Asian journal of shipping and logistics*. 2014. Vol. 30. № 3. P. 273–298.

10. Левченко Я.С. Моделирование механизма государственно-частного партнерства как фактора обеспечения инвестиционной привлекательности предприятия в контексте регионального развития. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2018. № 4(15). С. 194–201.

11. Левченко Я.С., Шершенюк О.М. Оцінка зовнішнього середовища інвестиційної привабливості підприємств в контексті регіонального розвитку. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2018. № 6(17). С. 238–244.

12. Левченко Я.С., Шершенюк О.М. Фактори впливу на інвестиційну привабливість підприємства. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2018. № 6(17). С. 231–238.

13. Левченко Я.С. Развитие транспортной галузі в Україні та Литві. *Problems of development modern science: theory and practice* : collection of scientific articles. Madrid : EDEX, 2016. С. 115–120.

14. Almarri K. Perceptions of the attractive factors for adopting public–private partnerships in the UAE. *International Journal of Construction Management*. 2017. P. 1–8. DOI : 10.1080/15623599.2017.1382082.

15. Koops L. Creating public value: Optimizing cooperation Between public and private Partners in infrastructure Projects : doctoral thesis. Delft University of Technology, 2017. 311 p. DOI : 10.4233/uid:53c3c8cb-ff74-49c9-9e7d-e826a60fba6.

16. Наказ «Про заходи щодо розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року» : вебсайт. URL : <https://mtu.gov.ua/documents/358.html> (дата звернення: 08.10.2019).

17. Проект Закону «Про концесію» № 1046 від 29.08.2019. URL : [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=66278](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66278) (дата звернення: 11.10.2019).

18. Закон України «Про державно-приватне партнерство» № 2404-VI від 01.07.2010. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (дата звернення: 11.10.2019).

19. ДПП в Україні: переформуємо : вебсайт. URL : <http://www.kuluar.com.ua/2017/03/13/dpp-v-ukrajini-poreformujemo/> (дата звернення: 10.10.2019).

#### REFERENCES:

1. European integration [Yevrointegraciya], available at: <https://mtu.gov.ua/timeline/Evrointegraciya.html> (last accessed 09.10.2019)

2. Nepomyasha, A. Chi varto investuvati v transportnu galuz v Ukraini? [Is it worth investing in the transport industry in Ukraine?], available at: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/chi-varto-investuvati-v-transportnu-galuz-v-ukrayini.html> (last accessed 08.10.2019)

3. Measures for development of road transport and highway economy for the period up to 2020 [Pro zahodi shodo rozvitku avtomobilnogo transportu ta dorozhnogo gospodarstva na period do 2020 roku], available at: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0548733-15/print> (last accessed 09.10.2019)

4. Ukraine is in the TOP-10 countries with the worst roads in the world [Ukrayina potrapila do TOP-10 krayin z najgirshimi dorogami v sviti], available at: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0548733-15/print> (last accessed 09.10.2019)

5. Technical condition of public roads [Tehnichnij stan avtomobilnih dorog zagalnogo vikoristannya], available at: <https://mtu.gov.ua/content/tehnichnij-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html> (last accessed 20.09.2019)

6. Bodnar, L., Stepanov, S., Koval, P., Stabrovskij, O. (2016). Determining the Estimated Cost of Bridges Repair Using the Bridges Analytical Expert System (AESUM) [Viznachennya prognozovanoi varnosti provedennya remontiv mostiv z vikoristannyam Analitichnoyi ekspertnoyi sistemi upravlinnya mostami (AESUM)]. *Dorogi i mosti. Zbirnik naukovih prac. DP "DerzhdorNDI"*. № 16. P. 28-36

7. The volume of construction products produced (construction works performed) by types [Obsyag viroblenoyi budivelnoyi produkciyi (vikonanih budivelnih robit) za vidami], available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (last accessed 28.08.2019)

8. Varnavskiy, V. (2019), Public-private partnership [Chastno-gosudarstvennoe partnerstvo], available at: [http://www.opec.ru/article\\_doc.asp?d\\_no=50578](http://www.opec.ru/article_doc.asp?d_no=50578) (last accessed 23.03.2019)

9. Aerts, G., Grage, T., Dooms, M., Haezendock E. (2014), Public-Private Partnerships for the Provision of Port Infrastructure: An Explorative Multi-Actor Perspective on Critical Success Factors, *The Asian journal of shipping and logistics*, Vol. 30, No. 3, P. 273-298.

10. Levchenko, I. (2018), Modeling of the mechanism of public-private partnership as a factor for providing the enterprise investment attractiveness in the context of regional development [Modelirovanie mekhanizma gosudarstvenno-chastnogo partnership kak factora obespecheniya investicionnoy privlekatel'nosti predpriyatiya v kontekste regional'nogo razvitiya], *Eastern Europe: economy, business and management, Electronic scientific professional edition*, № 14 (15), P. 194-201.

11. Levchenko, I., Shershnyuk, O. (2018), An estimation of external environment of enterprise investment attractiveness in the context of regional development [Otsinka zovnishnoho seredovyshcha investytsiinoi pryvablyvosti

pidpriemstv v konteksti rehionalnoho rozvytku], *Eastern Europe: economy, business and management, Electronic scientific professional edition*, № 16 (17), P. 238-244.

12. Levchenko, I., Shershenyuk, O. (2018), Factors of influence on the enterprise investment attractiveness [Фактори впливу на інвестиційну привабливість підприємства] *Eastern Europe: economy, business and management, Electronic scientific professional edition*, № 16 (17), P. 231-238.

13. Levchenko, I. (2016), Development of transport industry in Ukraine and Lithuania [Rozvytok transportnoi haluzi v Ukraini ta Lytvi], *Problems of development modern science: theory and practice : collection of scientific articles*, Madrid, EDEX, P. 115-120.

14. Almarri, K. (2017), Perceptions of the attractive factors for adopting public–private partnerships in the UAE, *International Journal of Construction Management*, P. 1–8. DOI: 10.1080/15623599.2017.1382082

15. Koops, L. (2017), Creating public value: Optimizing cooperation Between public and private Partners in infrastructure Projects: doctoral thesis / Delft University of Technology, 311 p. DOI: 10.4233/uuid:53c3c8cbff74-49c9-9e7d-e826a60fba6

16. Order “On measures for the development of road transport and highway economy for the period up to 2020” [Nakaz “Pro zahodi shodo rozvitku avtomobilnogo transportu ta dorozhnogo gospodarstva na period do 2020 roku”], available at: <https://mtu.gov.ua/documents/358.html> (last accessed 08.10.2019)

17. Draft Law “On Concession” No. 1046 dated 29.08.2019 [Proekt Zakonu “Pro koncesiyu” № 1046 vid 29.08.2019], available at: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=66278](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66278) (last accessed 11.10.2019)

18. Law of Ukraine “On Public-Private Partnership” No. 2404-VI dated 01.07.2010 [Zakon Ukrayini “Pro derzhavno-privatne partnerstvo” № 2404-VI vid 01.07.2010], available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17> (last accessed 11.10.2019)

19. PPP in Ukraine: reform [DPP v Ukrayini: pereformuyemo], available at: <http://www.kuluar.com.ua/2017/03/13/dpp-v-ukrajini-poreformujemo/> (last accessed 10.10.2019)