



### Список использованной литературы:

1. Коммюнике Конференции европейских министров, ответственных за высшее образование Левен / Лувен ла Нев, 28–29 апреля 2009 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.bologna.ntf.ru/DswMedia/communique\\_leven\\_2009\\_rus.pdf](http://www.bologna.ntf.ru/DswMedia/communique_leven_2009_rus.pdf)

2. Конева А. Век XXI : глобальный мир и культура различия // Культурологические исследования '2008. – СПб : Астерион, 2008. – С. 93–100 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.spbpic.org/PDF/kon08.pdf>. – Загл. с экрана.

3. Концепція вдосконалення правничої (юридичної) освіти для фахової підготовки правника відповідно до європейських стандартів вищої освіти та правничої професії [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uba.ua/documents/2016%20-%2009%20-%2014%20-%20Education%20Concept.pdf>

4. Пінчук Є. Модернізація української системи освіти як пізнавальна і практична проблема / Є. Пінчук. – К. : ФОРМ Кузьмичова Р. Ю., 2010. – 246 с.

5. Розов Н. О моделях университета в современной России / Н. Розов. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.socpolitika.ru/rus/socialpolicyresearch/appliedresearch/document.10.603.shtml>.

6. Стратегія модернізації України. Бачення незалежних експертів // ДТ. – 2009. – 12–18 грудня.

7. Этциони А. Масштабная повестка дня. Перестраивая Америку до XXI в. / А. Этциони // Новая технократическая волна на Западе. – М. : Прогресс, 1986. – С. 293–316.

8. Directive 2005/36/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on the Recognition of the Professional Qualifications // Official Journal L 255, 30.9.2005, p. 22 – 142.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Галенкина Юлия Сергеевна** – адъюнкт кафедры философии права и юридической логики Национальной академии внутренних дел

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Halionkina Yulia Sergeevna** – Postgraduate Student of the Department of Philosophy of Law and Legal Logic of the National Academy of Internal Affairs

[ovall@ukr.net](mailto:ovall@ukr.net)

УДК 346.7

## ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

**Элла ДЕРКАЧ,**

кандидат юридических наук, доцент,  
доцент кафедры конституционного, международного и уголовного права  
Донецкого национального университета имени Василя Стуса

#### Аннотация

Статья посвящена правовым вопросам регулирования отношений государственно-частного партнерства в транспортной отрасли. Выявлены отдельные проблемы, которые препятствуют эффективному применению механизма государственно-частного партнерства в транспортной отрасли, проанализированы акты законодательства, регулирующие отношения государственно-частного партнерства, выявлены недостатки правового регулирования отношений государственно-частного партнерства относительно транспортной инфраструктуры и предложены направления совершенствования отечественного законодательства в этой отрасли.

**Ключевые слова:** государственно-частное партнерство, транспорт, концессия, транспортная инфраструктура, законодательство.

#### LEGAL ISSUES OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP CONCERNING THE TRANSPORT AREA OF UKRAINE

**Ella DERKACH,**

PhD in Law, Associate Professor, Associate Professor of the Department  
of Constitutional, International and Criminal Law  
of Vasyl' Stus Donetsk National University

#### Summary

The article is devoted to legal issues of regulation concerning public-private partnership relations in the Ukrainian transport sector. Some problems have been identified that interfere the effective application of the public-private partnership mechanism in the transport sector. Ukrainian legislative acts concerning public-private partnership relationships are analyzed, the gaps and other drawbacks of legal regulation concerning transport infrastructure are identified, the ways of improvement the Ukrainian legislation in transport sphere are also proposed.

**Key words:** public-private partnership, transport, concessions, transport infrastructure, legislation.

**Постановка проблемы.** Публично-частное партнерство (в законодательстве Украины государственно-частное партнерство, далее – ГЧП) активно используется в мире для решения ряда важнейших задач развития социально значимых объектов, стратегически важных отраслей, к которым относится транспорт. Одной из мировых тенденций в развитии транспорта является привлечение частного капитала в различных формах: от заключения контрактов на управление действующими объектами до передачи частным компаниям полного цикла строительства и эксплуатации новых объектов транспортной инфраструктуры [1].

Развитая и надежная транспортная инфраструктура (автомобильные и железные дороги, аэропорты, порты и т.д.) определяет не только качество, но и безопасность жизни. Кроме этого, развитие инфраструктуры неразрывно связано с усилением внутреннего рынка и обеспечивает высокие темпы роста экономики [2, с. 26–27].

Транспортная сеть Украины состоит из 22 тыс. км железнодорожных путей, 170 тыс. км автомобильных дорог, 2,2 тыс. внутренних водных путей, 13 морских портов, 4 рыбачьих портов и 11 речных терминалов, 21 аэропорта (2 из которых находится в государственной собственности, четырнадцать



в коммунальной собственности, 5 – в других формах собственности) [3]. При этом у государства сосредоточена значительная часть транспортной инфраструктуры.

По оценке экспертов, потребность украинской экономики в инвестициях в инфраструктурные проекты – дороги, аэропорты, морские порты, железную дорогу – оценивается в сумму не менее 30–50 млрд. долл. Соединённых Штатов Америки (далее – США) [4]. В условиях отсутствия необходимых финансовых ресурсов для модернизации автомобильных дорог, железнодорожных путей, морских портов и аэропортов Украины, которые находятся в неудовлетворительном для европейского государства состоянии, ГЧП становится одним из важных направлений государственной политики Украины.

Первым концессионным проектом в Украине, который мог бы стать показательным, является проект по строительству и эксплуатации автомобильной дороги «Львов – Краковец», которая относится к международному транспортному коридору № 3 Берлин/Дрезден – Вроцлав – Львов – Киев. Проект строительства был утвержден распоряжением Кабинета Министров Украины от 2 июня 2003 г. № 306-р «Об утверждении проекта строительства новой автомобильной дороги Львов – Краковец». На новую дорогу, протяженностью 84,4 км, была разработана проектная документация, отведены земельные участки и разработана конкурсная документация с учетом международной практики [5]. Однако первая попытка проведения конкурса для отбора концессионера в 2015 г. с целью строительства, дальнейшей эксплуатации и содержания указанной автомобильной дороги не увенчалась успехом (было подано две конкурсные заявки – украинской компанией «Украинские транспортные магистрали» и французской Bouygues), в связи с чем было принято решение пересмотреть ранее утвержденные правительством условия конкурса, найти компромиссное решение по его финансированию для инвесторов и государства [6].

Есть заинтересованность государства и инвесторов относительно передачи в концессию портов («Херсонского морского торгового порта», «Оливии», «Черноморска» и «Юж-

ного»), в связи с чем проводится ряд подготовительных мероприятий [7]. Несмотря на важность внедрения ГЧП для развития транспортной инфраструктуры, в Украине отсутствует опыт успешной реализации проектов ГЧП в транспортной отрасли, что обуславливает актуальность темы исследования и его практическую значимость.

**Актуальность темы исследования.** Согласно Концепции развития государственно-частного партнерства в Украине на 2013–2018 гг., одобренной распоряжением Кабинета Министров Украины от 14 августа 2013 г. № 739-р, транспорт и транспортная инфраструктура отнесены к приоритетным сферам применения ГЧП, учитывая нецелесообразность приватизации отдельных объектов государственной и коммунальной формы собственности, требующих привлечения ресурсов частного сектора для модернизации.

**Состояние исследования.** Проблематике ГЧП посвящены исследования как отечественных, так и зарубежных ученых-экономистов и юристов: О.М. Винник, В.А. Устименко, Р.А. Джабраилова, Г.Л. Знаменского, О.Д. Сиротюк, Д.В. Шлыкюва, И.В. Запатриной, А.В. Белицкой, В.Г. Варнавского, В.Е. Сазонова и др. Вместе с тем недостаточно исследованными в отечественной юридической науке остаются вопросы правового обеспечения развития ГЧП в транспортной отрасли.

**Целью статьи** является разработка предложений по совершенствованию правового регулирования отношений ГЧП в транспортной отрасли. Для достижения поставленной цели в статье решены такие задачи: проанализированы научные разработки, законодательство Украины в контексте исследуемой проблематики; разработаны предложения по совершенствованию законодательства Украины в исследуемой сфере.

**Изложение основного материала.** Основные направления государственной политики относительно развития транспортной инфраструктуры определены в таких стратегических документах, как: Стратегия устойчивого развития «Украина – 2020», одобренная Указом Президента Украины от 12 января 2015 г. № 5/2015; Транспортная стратегия Украины на период до 2020 г., утвержденная распоряжением Кабинета Министров Украины (далее – КМУ)

от 20 октября 2010 г. № 2174-р; Государственная целевая программа развития аэропортов на период до 2023 г., утвержденная постановлением КМУ от 24 февраля 2016 г. № 126; Концепция Государственной целевой экономической программы развития автомобильных дорог общего пользования на 2013–2018 гг., одобренная распоряжением КМУ от 3 сентября 2012 г. № 719-р; Стратегия развития морских портов Украины на период до 2038 г., утвержденная распоряжением Кабинета Министров Украины от 11 июля 2013 г. № 548-р; Стратегия развития железнодорожного транспорта на период до 2020 г., одобренная распоряжением КМУ от 16 декабря 2009 г. № 1555-р и др.

Стратегия устойчивого развития «Украина – 2020», определяя первоочередные приоритеты развития страны с целью внедрения в Украине европейских стандартов жизни, предусматривает реформу транспортной инфраструктуры и формирование эффективной модели ГЧП.

В Транспортной стратегии Украины на период до 2020 г. приоритетными направлениями названы: развитие транспортной инфраструктуры путем обеспечения развития сети автомобильных дорог; повышение пропускной способности основных железнодорожных линий, транспортных узлов, железнодорожных и автомобильных подъездов к морским портам; строительство и реконструкция терминалов (прежде всего контейнерных) в морских портах; создание сети логистических центров; обеспечение развития ГЧП; привлечение инвестиций на условиях концессии и др.

Государственной целевой программой развития аэропортов на период до 2023 г. предусмотрена активизация ГЧП по содержанию и эксплуатации аэропортов (за период с 2016 г. по 2023 г. планируется реализовать 17 проектов ГЧП). Для этого предусматривается обеспечение привлечения частных инвестиций в развитие аэропортов путем их предоставления (кроме аэродромов и аэродромных объектов) инвесторам в аренду, концессию, управление, совместную деятельность или отчуждение таких объектов или корпоративных прав на них (кроме аэродромов и аэродромных объектов) в порядке, предусмотренном законодательством.



Стратегией развития морских портов Украины на период до 2038 г. предусмотрено, что одним из основных условий для развития портовой области является привлечение частных инвестиций для модернизации и создания объектов портовой инфраструктуры на основании договоров концессии, договоров о совместной деятельности, других инвестиционных договоров. Проблемами функционирования и развития портовой отрасли являются: снижение уровня доходности морских портов в связи со значительным износом основных средств (более 70 процентов); отсутствие действенного механизма привлечения частных инвестиций для развития морских портов и защиты прав инвесторов; уменьшение объема транзитных грузопотоков в связи с недостаточной развитой инфраструктурой морских портов (в частности, недостаточной глубиной и длиной причалов), низким качеством выполнения погрузочно-разгрузочных работ, долгосрочностью осуществления процедуры оформления транзитных документов и др.

Украинская сеть железных дорог является одной из наиболее развитых в Европе, занимает ведущее место по объемам перевозок и играет важную транзитную роль на Евразийском континенте. Вместе с тем основными проблемами отрасли железнодорожного транспорта являются значительный износ основных производственных фондов, прежде всего подвижного состава; низкий уровень развития государственно-частного партнерства и др. Согласно Стратегии развития железнодорожного транспорта на период до 2020 г., основными задачами являются: техническое переоснащение объектов инфраструктуры железных дорог, в частности, модернизация железнодорожных линий по направлениям международных транспортных коридоров; обеспечение развития ГЧП; внедрение механизма лизинга и др.

Что касается инфраструктуры автомобильного транспорта, то острой остается проблема, связанная с состоянием мостов и путепроводов, являющихся неотъемлемой составляющей сети автомобильных дорог, большинство из которых (около 65%) построено до 1970 г. по действующим на то время нормативами. Концепции

ей Государственной целевой экономической программы развития автомобильных дорог общего пользования на 2013–2018 гг. предлагается указанные проблемы решать системными методами на основе анализа опыта других стран, в частности, путем финансирования дорожного хозяйства, в том числе за счет средств концессионеров с помощью механизма ГЧП (концессии).

Для реализации государственной политики относительно ГЧП в транспортной отрасли необходимо надлежащее правовое обеспечение.

Правовая основа реализации проектов ГЧП в транспортной отрасли состоит из нормативно-правовых актов общего и специального характера. К первой группе относятся: Конституция Украины, Хозяйственный кодекс Украины, Гражданский кодекс Украины, Земельный кодекс Украины, Законы Украины «О государственно-частном партнерстве» (далее – Закон о ГЧП), «О концессиях», «Об управлении объектами государственной собственности», «Об аренде государственного и коммунального имущества», «Об инвестиционной деятельности», «О режиме иностранного инвестирования», «О государственных закупках», «О защите экономической конкуренции», «О международном частном праве», а также ряд подзаконных актов.

Ко второй группе нормативно-правовых актов относятся: Воздушный кодекс Украины, Законы Украины «О морских портах в Украине», «О железнодорожном транспорте», «Об автомобильных дорогах», «О концессиях на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог» от 14 декабря 1999 г., который определяет особенности строительства и / или эксплуатации автомобильных дорог общего пользования на условиях концессии, а также подзаконные нормативно-правовые акты: Порядок проведения концессионного конкурса на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог, утвержденный постановлением Кабинета Министров Украины от 4 октября 2000 г. № 1521, постановление Кабинета Министров Украины от 6 июля 2000 г. № 1064 «Об утверждении Порядка определения объектов концессии на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования», Положение о конкурсной комиссии по

проведению концессионных конкурсов на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог, утвержденное приказом Министерства инфраструктуры Украины от 28 января 2014 г. № 61; Типовой концессионный договор на строительство и эксплуатацию автомобильной дороги, утвержденный постановлением Кабинета Министров Украины от 4 октября 2000 г. № 1519 и др.

Базовым для развития государственно-частного партнерства в Украине, в том числе в транспортной отрасли, является Закон о ГЧП, ст. 1 которого определяет государственно-частное партнерство как сотрудничество между государством, Автономной Республикой Крым, территориальными общинами в лице соответствующих государственных органов и органов местного самоуправления (государственными партнерами) и юридическими лицами, кроме государственных и коммунальных предприятий, или физическими лицами-предпринимателями (частными партнерами), которое осуществляется на основе договора в порядке, установленном Законом о ГЧП и другими законодательными актами, и соответствует признакам ГЧП, определенным указанным Законом [8].

Таким образом, понятие ГЧП, закрепленное в законодательстве, предполагает конкретные формы договорных отношений и представляет собой более узкое понятие, сформулированное для целей практического применения, нежели то, которое используется большинством исследователей для обозначения широкого спектра форм взаимодействия государства и бизнеса в рамках ГЧП (в том числе, например, особых экономических зон, соглашений о разделе продукции и др.) [9, с. 21].

В научной литературе термин «государственно-частное партнерство» рассматривается как в узком, так и в широком смысле. При этом среди ученых и практиков отсутствует единство мнений о том, что понимать под ГЧП, какие формы взаимодействия власти и бизнеса следует относить к ГЧП.

Так, О.М. Винник предлагает определение ГЧП как институционального и организационного альянса между государством и бизнесом в целях реализации общественно значимых про-



ектов и программ в широком спектре отраслей промышленности и областей научных исследований [10].

Законом о ГЧП закреплена договорная форма партнерства и открытый перечень договоров, которые могут заключаться в рамках ГЧП: договоры концессии, управления имуществом; о совместной деятельности, другие договоры, а также смешанные договоры, содержащие элементы разных договоров (ст. 5).

Принятие Закона о ГЧП – это шаг вперед в направлении сближения власти и бизнеса, создание правовых предпосылок для привлечения частного капитала в сферу публичных интересов [11]. Вместе с тем принятый Закон о ГЧП остается рамочным и неэффективным, в результате чего потенциальные проекты ГЧП реализуются как сугубо концессионные [12].

Как справедливо отмечает О.М. Винник, лаконизм Закона Украины о ГЧП (несмотря на закрепление в нем основных признаков ГЧП), его несогласованность с другими актами законодательства, регулирующими подобные партнерские отношения (концессионные, государственных закупок), игнорирование ряда важных для ГЧП отношений (институционального ГЧП, государственных закупок как вида ГЧП, требований к соглашению ГЧП и других средств саморегулирования этих отношений, соотношение государственного регулирования и саморегулирования в сфере ГЧП, системы и принципов взаимодействия органов, уполномоченных решать связанные с ГЧП вопросы и др.) сдерживает развитие отношений ГЧП [12].

Согласно ст. 4 Закона о ГЧП, сферами применения такого партнерства в транспортной отрасли могут быть строительство, эксплуатация автострад, дорог, железных дорог, взлетно-посадочных полос на аэродромах, мостов, дорожных эстакад, тоннелей и метрополитенов, морских и речных портов и их инфраструктуры.

Анализ практики участия частного капитала в транспортной отрасли, проводившийся на основе базы данных Мирового банка, позволил выделить четыре типа взаимодействия государства и бизнеса. К ним относятся: а) контракты на управление и договоры аренды: частная сторона получает в

управление или аренду государственную собственность на определенное время; б) концессия: частная организация получает во владение объект государственной собственности на ограниченный период времени, также принимая на себя инвестиционные риски; в) проекты нового строительства (англ. “Greenfield Projects”): частная сторона осуществляет строительство и эксплуатацию объекта в течение срока, определяемого контрактом, затем передавая его государству; г) продажа активов (полная и частичная приватизация). В то же время имеют место проекты с отличительными признаками, характерными для нескольких типов взаимодействия государства и частного капитала, что усложняет отнесение их к одному конкретному типу (гибридные проекты) [13].

Зеленой книгой ЕС по публично-частному партнерству (далее – ПЧП) предполагается четкое разграничение: ПЧП, создаваемые исключительно на контрактной основе между публичными и частными партнерами для реализации инфраструктурных проектов или предоставления публичных услуг; ПЧП, которые имеют институциональную природу и предусматривают взаимодействие между публичными и частными партнерами в рамках создаваемого для этих целей юридического лица [2, с. 31].

Закрепленные в Законе о ГЧП признаки позволяют разграничить ГЧП с иными формами взаимодействия государства и бизнеса. К признакам ГЧП относятся: 1) предоставление прав управления (пользования, эксплуатации) объектом партнерства или приобретение, создание (строительство, реконструкция, модернизация) объекта ГЧП с последующим управлением (пользованием, эксплуатацией), при условии принятия и выполнения частным партнером инвестиционных обязательств в соответствии с договором, заключенным в рамках ГЧП; 2) продолжительность отношений (от 5 до 50 лет); 3) передача частному партнеру части рисков в процессе осуществления ГЧП; 4) внесение частным партнером инвестиций в объекты партнерства из источников, не запрещенных законодательством.

В литературе, разграничивающей ГЧП и другие модели взаимодействия

государства и бизнеса, отмечается, что ГЧП представляет собой совокупность множества видов услуг, таких как: разработка, строительство, финансирование и управление в одном договоре, который предлагается частному сектору. Например, в отличие от традиционной модели государственных закупок, государство не просто заказывает строительство объекта, например, моста, за определенную плату, а предлагает контракт на разработку проекта моста, его строительство, управление им, обеспечение технического обслуживания и, возможно, даже финансирование всего проекта или же отдельной его части [14].

Основной формой ГЧП в Украине является концессия. Законом Украины «О концессиях» от 16 июля 1999 г. предусмотрена возможность концессии для строительства и эксплуатации автомобильных дорог, объектов дорожного хозяйства, других дорожных сооружений, аэропортов, взлетно-посадочных полос на аэродромах, мостов, дорожных эстакад, тоннелей, других путей сообщения, метрополитенов, морских и речных портов и их инфраструктуры, строительства и эксплуатации железных дорог. Также в Законе предусмотрено, что в концессию могут передаваться объекты права государственной или коммунальной собственности, используемые для оказания услуг городским общественным транспортом.

В настоящее время в Реестре концессионных договоров государственного и коммунального имущества, в соответствии с постановлением Кабинета Министров Украины от 18 января 2000 г. № 72, зарегистрировано 2 концессионных договора относительно транспортной инфраструктуры: дорога Львов – Краковец и автомагистраль Львов – Броды [16].

**Выводы.** В итоге следует сформулировать такие выводы. Несмотря на значительный потенциал в развитии ГЧП в транспортной отрасли, успешной реализации соответствующих проектов препятствует, в первую очередь, несовершенство законодательства о ГЧП, отсутствие последовательной государственной политики в этой сфере.

Необходимость развития ГЧП определена в ряде стратегических документов, однако для определения



концептуальных вопросов целесообразно разработать единую отраслевую Концепцию и Стратегию развития ГЧП в транспортной отрасли по образцу Концепции развития ГЧП в жилищно-коммунальном хозяйстве, утвержденной распоряжением КМУ от 16 сентября 2009 г. № 1184-р. С целью комплексного подхода к решению проблем развития транспортной инфраструктуры Украины при проведении работ по строительству, реконструкции или модернизации инфраструктуры аэропортов, объектов портовой инфраструктуры необходимо предусмотреть их интеграцию в инфраструктуру автомобильного и железнодорожного транспорта для создания целостных транспортных узлов с сочетанием всех видов транспорта.

Особенности строительства и эксплуатации автомобильных дорог общего пользования на условиях концессии регулируются отдельным законом, при этом относительно объектов портовой инфраструктуры, инфраструктуры железнодорожного транспорта и других объектов ГЧП в транспортной отрасли нет соответствующего специального законодательства, что препятствует эффективному внедрению в ней технологич ГЧП.

Основной формой государственно-частного партнерства в транспортной отрасли является концессия, в связи с чем необходимо постепенное изменение законодательства Украины в направлении дополнения иными формами государственно-частного партнерства, используемыми в мировой практике (долгосрочная аренда, инфраструктурные облигации и др.).

Реализация предложений будет способствовать повышению эффективности отношений ГЧП в транспортной отрасли. Вопросы правового регулирования государственно-частного партнерства не ограничиваются кругом приведенных в настоящем исследовании проблем и требуют дальнейших исследований, учитывая сложную экономико-правовую природу отношений ГЧП. Перспектива развития ГЧП в транспортной отрасли в значительной степени зависит от эффективности правовых средств, круг которых необходимо дополнять наработанными в мировой практике моделями ГЧП, обеспечивая тем самым баланс публичных

и частных интересов субъектов такого партнерства.

#### Список использованной литературы:

1. Опыт государственно-частного партнерства в транспортной отрасли : достижения и неудачи [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.trn.ua/articles/2135/>.

2. Запатрина И.В. Потенциал публично-частного партнерства в развивающихся экономиках / И.В. Запатрина. – К. : Центродрук. – 2011. – 152 с.

3. Статистика инфраструктурных проектов // Сайт Министерства инфраструктуры Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://mtu.gov.ua/content/investoru.html>.

4. Амелин А.М. Большой Украине большие проекты / А.М. Амелин // Сайт Центра транспортных стратегий [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://cfts.org.ua/opinions/bolshoy\\_ukraine\\_bolshie\\_proekty\\_94](http://cfts.org.ua/opinions/bolshoy_ukraine_bolshie_proekty_94).

5. Первый в Украине концессионный проект «Львов – Краковец» ищет инвесторов // Сайт Министерства инфраструктуры Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://mtu.gov.ua/news/61.html>.

6. В Украине плохо приживаются концессии : причины неудач [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.segodnya.ua/economics/business/v-ukraine-ploho-prizhivayutsya-koncessii-prichiny-neudach-655074.html>.

7. Амелин А.М. Концессия портов : китайский фактор / А.М. Амелин [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://cfts.org.ua/opinions/kontsessiya\\_portov\\_kitayskiy\\_faktor\\_98](http://cfts.org.ua/opinions/kontsessiya_portov_kitayskiy_faktor_98).

8. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 1 липня 2010 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – № 40. – Ст. 524.

9. Литвяков С.С. Государственно-частное партнерство в финансировании транспортной инфраструктуры в Российской Федерации : дисс. ... канд. экон. наук : спец. 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит» / С. С. Литвяков ; Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации. – М., 2014. – 199 с.

10. Вінник О.М. Проблеми правового регулювання корпоративних і партнерських відносин : [монографія] /

О.М. Вінник. – К. : Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва Національної академії правових наук України, 2010. – 166 с.

11. Устименко В.А., Джабраїлов Р.А. Проблеми та перспективи впровадження державно-приватного партнерства у відносини у сфері господарювання / В.А. Устименко, Р.А. Джабраїлов // Схід. – 2011. – № 1 (108). – С. 175–178 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/22009/49-Ustymenko.pdf?sequence=1>.

12. Вінник О.М. Публічно-приватне партнерство : вдосконалення правового регулювання з урахуванням досвіду ЄС / О.М. Вінник // Международное право развития: современные тенденции и перспективы : материалы международного науч.-практ. конф. (г. Одесса, 17 июня 2015 г.) ; Национальный университет «Одесская юридическая академия» ; Кафедра международного права и международных отношений. – Одесса, 2015. – С. 8–13.

13. Барьеры развития механизма ГЧП в России. – М.: НПФ «Экспертный институт», 2010 – 32 с.

14. Реєстр концесійних проектів // Сайт Фонду державного майна України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.spfu.gov.ua/ua/content/spf-r-ent-consessions.html>.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Деркач Элла Михайловна** – кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры конституционного, международного и уголовного права Донецкого национального университета имени Василя Стуса

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Derkach Ella Mikhaylovna** – PhD in Law, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Constitutional, International and Criminal Law of Vasyl' Stus Donetsk National University

*derkacella@gmail.com*