

УДК 338.48

**РАЗВИТИЕ ТУРИЗМА В АРК ЗА СЧЕТ МОДЕРНИЗАЦИИ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАМКАХ
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА**

Максимюк Н.В.

*Таврический национальный университет им. В.И.Вернадского, Симферополь, Украина
E-mail: maksimyuk@list.ru*

В статье даны рекомендации по развитию туризма в АРК за счет реализации государственно-частного партнерства в форме концессии для объектов транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, транспортная инфраструктура, индустрия туризма.

ВВЕДЕНИЕ

«Взаимодействие транспортного комплекса с туристическим взаимовыгодно. С одной стороны, по данным Минэкономики Украины, 80-90% дохода от пассажироперевозок на транспорте получают в туристическом бизнесе, а с другого – благодаря транспорту к обслуживанию туристов привлекаются периферийные участки рекреационного пространства» [1].

Транспортная инфраструктура играет значительную роль в обеспечении конкурентоспособности индустрии туризма страны и ее регионов. Количество и качество аэропортов, плотность и качество автодорог, железнодорожной и портовой инфраструктуры являются частью рейтинга конкурентоспособности стран в сфере туризма Всемирного экономического форума. В 2011г. Украина по показателям «качество инфраструктуры авиасообщений» заняла 110 место из 139 стран мира, «качество автодорог» – 136 место, «качество железнодорожной инфраструктуры» – 25 место, «качество портовой инфраструктуры» – 94 место. В результате Украина по группе показателей «туристическая бизнес-среда и инфраструктура» опустилась на 4 позиции с 72 места в 2009г. на 76 в 2011г.

Причина – несоответствие существующей в Украине транспортной инфраструктуры современным требованиям:

- из 169636 км автодорог общего пользования только 0,17% или «280 км скоростных автомобильных дорог, которые отвечают всем международным стандартам» [2, с.7];

- при наличии 33 аэропортов в стране, «наблюдается техническое несоответствие большинства аэропортов Украины требованиям Международной ассоциации гражданской авиации и Международной ассоциации авиационного транспорта» [2, с.14];

- «украинские железные дороги развиты в количественном отношении, но не обеспечивают необходимого уровня качества» [3, с.37], так например, по показателю протяженности железной дороги Украина находится на 4 месте в Европе, после России, Германии и Франции. Однако «средняя величина износа

полотна составляет 67%» [3, с.37], скорость движения по железной дороге в Украине низкая по сравнению с странами ЕС (поскольку товарные и скоростные пассажирские поезда ездят по одним и тем же колеям), ширина украинских колеи отличается от европейских, «средний показатель износа основных фондов «Укрзалізниця» за последние 5 лет составлял 89%» [3, с.37].

Развитие транспортной инфраструктуры по регионам Украины неодинаково. Например, лучшие показатели автодорожной инфраструктуры (качество, плотность, износ дорог и т.д.) имеют Киевская и Донецкие области, г. Севастополь и г. Киев, худшие – Кировоградская, Тернопольская, Николаевская области. АРК имеет достаточно высокий показатель качества дорог (3,71 балла при максимальном 4,29), относительно низкий показатель износа автодорог (20%) при очень незначительной величине дорог 1-2 категории из всей сети дорог общего пользования (0,5% при максимальном 4,8%). По показателям железнодорожной инфраструктуры (качество, плотность дорог, износ полотна и т.д.) лучшие значения демонстрируют Харьковская, Полтавская, Днепропетровская области. АРК входит в число регионов, которые имеют худшие показатели, особенно по качеству дорог (4,71 балла из максимального 5,54), плотности дорог – 23 км на 1 тыс. кв.км (хуже только у Херсонской области), изношенности полотна (61%) [3, с.41]. Следовательно, ВР АРК обоснованно полагает, что «недостаточно эффективно используется транзитный и транспортный потенциал АРК в общемировом (межконтинентальном), региональном (межгосударственном) и внутреннем (региональном) масштабах, что обусловлено невысокой пропускной способностью морских портов, железнодорожных сетей, неразвитостью системы международных транспортных коридоров, несоответствием транспортно-эксплуатационных характеристик дорог современным требованиям» и т. п. [4, с.14].

«Разрывы между предложением инфраструктуры и спросом на ее услуги увеличиваются в связи с ее значительным износом и недостаточным инвестированием. Уровень износа основных фондов инфраструктуры составляет около 70%» [3, с.33-34]. Несмотря на рост инвестиций в основной капитал транспорта с 6199,5 млн. грн. в 2009г. до 13232,4 млн. грн. в 2011г. (во все виды транспорта: наземный, водный и авиацию), их недостаточно для обновления. Большая часть инвестиций используется для ремонта. Показатель удельного веса инвестиций Украины в транспорт в ВВП имеет тенденцию роста с 0,68% в 2009г. до 1,01% в 2011г., однако он в два раза ниже аналогичного показателя стран Центральной Европы, в четыре раза ниже стран ЕС [3, с.34].

Таким образом, необходимо привлечение инвестиций для модернизации транспортной инфраструктуры, без которой невозможно качественное транспортное обслуживание населения и предприятий, увеличение туристического потока, повышение поступлений в бюджет, снижение уровня безработицы, улучшение состояния платежного баланса Украины.

В качестве альтернативы бюджетному финансированию для модернизации транспортной инфраструктуры во многих странах используется государственно-частное партнерство. Например, «создание в США системы дорог между штатами (Interstate Highway System)» [5, с. 20], в Канаде «сооружение кольцевой дороги

South East Edmonton Ring Road (Anthony Henday Drive), ее южная часть» [5, с. 24]. «В большинстве случаев механизм государственно-частного партнерства использовали в странах Европы именно для инфраструктурных объектов. Например, в Финляндии таким образом были построены центральные автодороги, в Португалии – реконструированы аэропорты и региональные дороги, во Франции – обновлены сети водоснабжения и построены скоростные автомагистрали» [6, с.23].

Вопросам реализации государственно-частного партнерства посвящены исследования отечественных и зарубежных ученых, среди которых можно выделить Джеффри Делмона [7], Грищенко С. [8], Бутко М.П., Алешугину Н.О. [1], Максимова В.В. [9], Мельник М. [10], Прейгер Д.К., Собкевич О.В., Смелянову О.Ю.[2]. При наличии определенных научных и практических результатов исследований в сфере использования государственно-частного партнерства для модернизации инфраструктуры реальностью является многоплановость и сложность его реализации в Украине в условиях отсутствия достаточного опыта, как в США, Канаде, Франции, Великобритании и т.д. Объективная необходимость методического обеспечения и решения вопросов прикладного характера модернизации транспортной инфраструктуры в рамках государственно-частного партнерства определили выбор темы исследования.

Целью исследования является разработка рекомендаций по развитию туризма в АРК за счет реализации государственно-частного партнерства для объектов транспортной инфраструктуры.

Для достижения поставленной цели планируется решить ряд задач:

- 1) рассмотреть организационно-правовые основы государственно-частного партнерства в Украине;
- 2) изучить динамику суммы инвестиций за 1990-2011 гг. в рамках государственно-частного партнерства по данным Всемирного банка;
- 3) более детально рассмотреть одну из форм государственно-частного партнерства – концессию, как наиболее адекватную для модернизации транспортной инфраструктуры;
- 4) разработать практические рекомендации по развитию туризма в АРК за счет реализации государственно-частного партнерства для объектов транспортной инфраструктуры, в частности международного аэропорта в г. Симферополь и сети автомобильных дорог общего пользования.

ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА

«Организационно-правовые принципы взаимодействия государственных партнеров с частными партнерами и основные принципы государственно-частного партнерства на договорной основе» в Украине устанавливает ЗУ «О государственно-частном партнерстве» № 2404-VI от 01.07.2010г. (далее ЗУ № 2404-VI) [11].

Ст. 1 ЗУ № 2404-VI определяет государственно-частное партнерство как «сотрудничество между государством Украина, АРК, территориальными общинами в лице соответствующих органов государственной власти 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 № 2404-VI и другими законодательными актами [11]. Выделяют четыре признака государственно-частного партнерства (см. рис. 1).

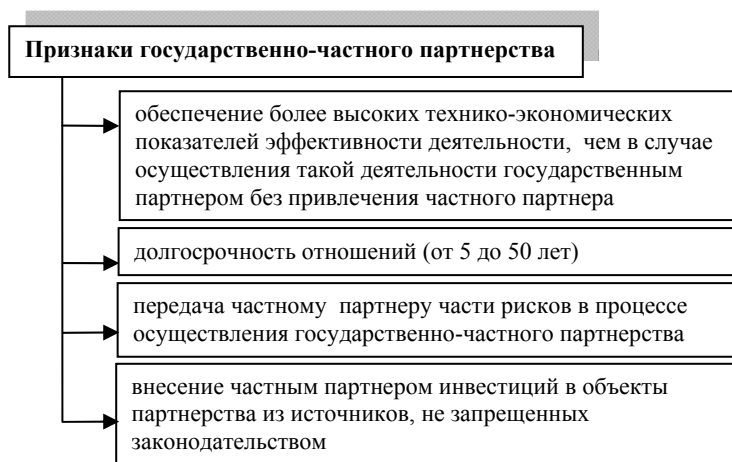


Рис. 1. Признаки государственно-частного партнерства в Украине
Источник: построен на основе ст. 1 ЗУ № 2404-VI

Партнерство по сравнению с самостоятельным вариантом реализации проекта позволит снизить расходы ресурсов на реализацию проекта, увеличить целевую аудиторию, охваченную проектом, результаты проекта получают большее распространение и медиа покрытие [6, с. 7].

Сферами применения государственно-частного партнерства (в соответствии со ст. 4 ЗУ № 2404-VI) могут быть «туризм, отдых, рекреация, культура и спорт», «строительство и/или эксплуатация автострад, дорог, железных дорог, взлетно-посадочных полос на аэродромах, мостов, дорожных эстакад, туннелей и метрополитенов, морских речных портов и их инфраструктуры» и т.д. [11].

Согласно п.3 ст.7. ЗУ № 2404-VI «передача объектов, которые находятся в государственной или коммунальной собственности или принадлежат АРК, частному партнеру для выполнения условий договора, заключенного в рамках государственно-частного партнерства, не обуславливает переход права собственности на эти объекты к частному партнеру. Такие объекты подлежат возврату государственному партнеру после прекращения действия договора, заключенного в рамках государственно-частного партнерства. Право собственности на объекты, которые достроены, перестроены, реконструированы в рамках государственно-частного партнерства, принадлежит государственному партнеру» [11].

Финансирование государственно-частного партнерства (п.1 ст. 9. ЗУ № 2404-VI) «может осуществляться за счет: финансовых ресурсов частного партнера;

финансовых ресурсов, заимствованных в установленном порядке; средств государственного и местных бюджетов; других источников, не запрещенных законодательством» [11].

Основные этапы государственно-частного партнерства представлены в табл. 1.

Таблица 1
Основные этапы государственно-частного партнерства в Украине

Основные этапы	Законодательно-правовое основание
1. Выбор партнера / партнеров	Порядок проведения конкурса по определению частного партнера для осуществления государственно-частного партнерства относительно объектов государственной, коммунальной собственности и объектов, которые принадлежат Автономной Республике Крым [12]
2. Заключение Договора о партнерстве	Порядок проведения анализа эффективности осуществления государственно-частного партнерства [13]
3. Реализация проекта	
4. Завершение проекта	ЗУ № 2404-VI [11]

Источник: составлена автором на основе [11-13]

Изучив динамику инвестиций за 1990-2011гг. в рамках государственно-частного партнерства в Украине и в странах-конкурентах в сфере туризма (см. рис. 2), можно сделать вывод о том, что наибольшая сумма инвестиций за 1990-2011гг. в рамках государственно-частного партнерства по данным Всемирного банка вложена в России (на общую сумму 108627 млн. долл. США при удельном весе в ВВП не более 1,6%), в Турции (на общую сумму 61864 млн. долл. США при удельном весе в ВВП не более 3,1%), в Болгарии (на общую сумму 11032 млн. долл. США при удельном весе в ВВП не более 11%) и в Египте (на общую сумму 20934 млн. долл. США при удельном весе в ВВП не более 3,5%).

Сумма инвестиций в рамках государственно-частного партнерства в Украине (по данным Всемирного банка) увеличивается с 1992г. по 2010г. с 11 млн. долл. США до 490 млн. долл. США при удельном весе в ВВП не более 1,75% (см. рис. 3).

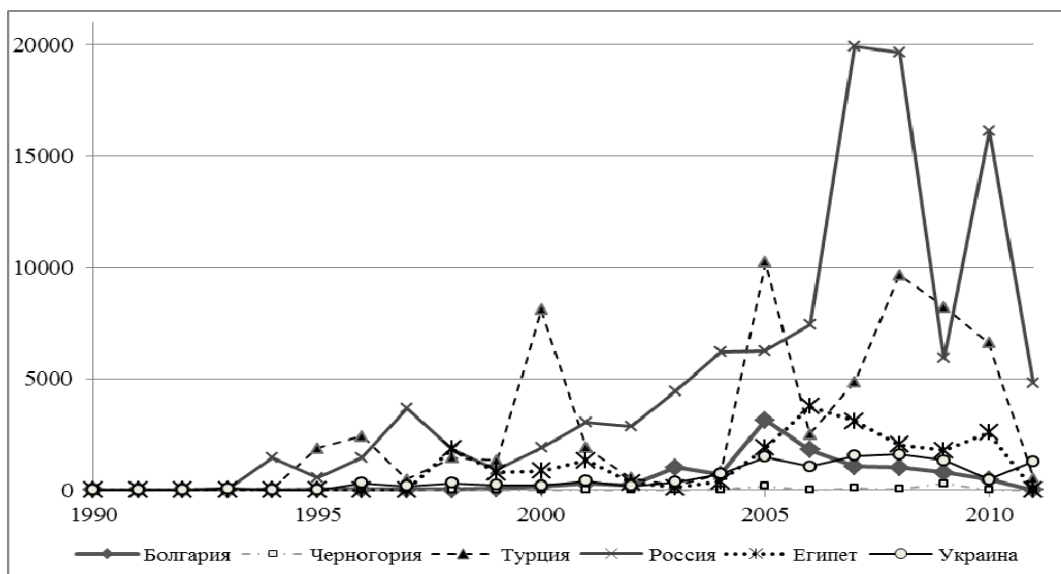


Рис. 2. Динамика суммы инвестиций за 1990-2011гг. в рамках государственно-частного партнерства по данным Всемирного банка, млн. долл. США (за 2011г. данные включают только новые проекты, реализуемые в первом полугодии этого года)

Источник: построен по данным Всемирного банка [14]

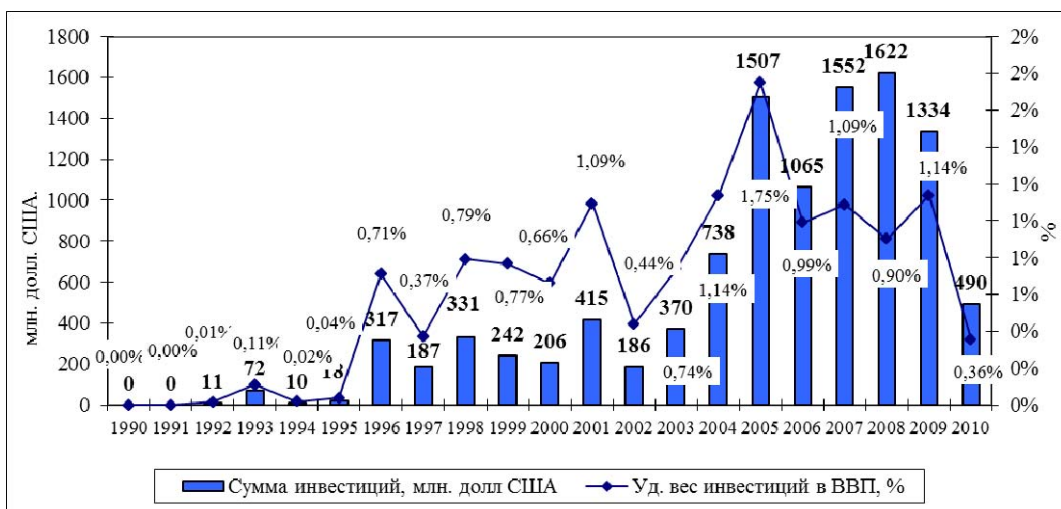


Рис. 3. Динамика суммы инвестиций и удельного веса в ВВП Украины за 1990-2010гг. в рамках государственно-частного партнерства

Источник: построен по данным Всемирного банка [14]

Причина роста инвестиций – реализация проектов в сфере телекоммуникации (на общую сумму 8722 млн. долл. США) и в энергетике (на общую сумму 225 млн. долл. США). В сфере транспорта с 1990г. по 2010г. реализован всего один проект на 130 млн. долл. США.

Конечно же реализация одного проекта в сфере транспорта не решит проблем с транспортной инфраструктурой Украины, подняв наше государство в конкурентоспособности Т&Т по показателям «качество инфраструктуры авиасообщений», «качество автодорог», «качество портовой инфраструктуры» и т.д. Развитие транспорта должно стать приоритетной целью развития каждого из регионов Украины. Так в АРК «развитие транспортного потенциала, достижение коммуникационной доступности каждого из населенных пунктов АРК, диверсификация транспортного обеспечения крымчан и гостей региона, развитие транзитного потенциала для грузовых и пассажирских перевозок» уже стало одним из направлений развития АРК, предусмотренных Стратегией экономического и социального развития АРК на 2011-2020гг. [4, с. 26].

Формой государственно-частного партнерства с целью модернизации транспортной инфраструктуры АРК может быть *концессия*. Отношения, связанные с концессионной деятельностью в Украине, регулируются Хозяйственным кодексом Украины, ЗУ «О концессиях» от 16.07.1999г. N 997-XIV (далее ЗУ N 997-XIV), другими нормативно-правовыми актами, принятыми согласно им. Так в соответствии с п. 1 ст. 406 Хозяйственного кодекса Украины «концессия – это предоставление с целью удовлетворения общественных нужд уполномоченным органом государственной власти или органом местного самоуправления на основании концессионного договора на платной и срочной основе отечественным или иностранным субъектам хозяйствования (концессионерам) права на создание (строительство) и/или управление (эксплуатацию) объектом концессии при условии взятия концессионером на себя соответствующих обязательств, имущественной ответственности и предпринимательского риска» [15].

В концессию согласно п. 2. ст. 3. ЗУ N 997-XIV «могут предоставляться объекты права государственной или коммунальной собственности, которые используются для осуществления деятельности в следующих сферах хозяйственной деятельности (кроме видов предпринимательской деятельности, которые согласно законодательству могут осуществляться исключительно государственными предприятиями и объединениями): строительство (комплекс дорожно-строительных работ, связанных со строительством, реконструкцией, капитальным ремонтом) и/или эксплуатация автомобильных дорог, объектов дорожного хозяйства, других дорожных сооружений; строительство и/или эксплуатация железных дорог, аэропортов, взлетно-посадочных полос на аэродромах, мостов, дорожных эстакад, туннелей, других путей сообщения, метрополитенов, морских и речных портов и их инфраструктуры; здравоохранение; общественное питание; строительство и эксплуатация отелей, туристических комплексов, кемпингов и других соответствующих объектов туристической индустрии и т.д.» [16].

В АРК особенно остро стоят проблемы модернизации международного аэропорта в г. Симферополь, капитального ремонта и реконструкции сети автомобильных дорог общего пользования.

1. Модернизация международного аэропорта в г. Симферополь необходима для приведения его «в соответствие с международными стандартами безопасности и качества» [17].

«Аэропорт как главный транспортный узел станет ключевым туристическим ресурсом развития Крыма» [17]. «Международный аэропорт Симферополь находится в собственности АРК, по объему пассажирских перевозок занимает второе место в Украине - в 2011 году увеличил перевозки на 14,6% (до 0,964 млн пассажиров). Аэропорт построен в 1936 году, располагает 2 взлетно-посадочными полосами» [18]. В 2011г. «киевская фирма «Бюро архитектуры и дизайна Гейко» презентовала проект обновленного аэропорта «Симферополь». По расчетам специалистов, к 2014 году в результате реализации проекта [пропускная способность](#) аэровокзального комплекса увеличится почти вдвое - до 1500 пассажиров в час [17]. «Потребность в капиталовложении для реконструкции аэропорта составляет порядка 300 млн долл.» [18]. «В октябре 2011 года аэропорт договорился с компанией Lufthansa Consulting о том, что она подготовит для аэропорта проект государственно-частного партнерства и генеральный план развития на 30 лет» [18].

2. Необходимость капитального ремонта и реконструкции сети автомобильных дорог общего пользования обусловлена двумя факторами:

Во-первых, «дорожная сеть АРК была запроектирована и построена в 40-50 годы 20-го века и не была рассчитана на современные нагрузки, возрастающую интенсивность и многократное увеличение грузоподъемности транспортных средств» [19].

Во-вторых, «начиная с 70-80-х годов, практически не осуществлялось строительство новых автомобильных дорог и реконструкции существующих. Учитывая то, что межремонтные сроки от одного капитального ремонта до следующего должны равняться 18-ти годам, в условиях недостаточного выделения средства из государственного бюджета, было пропущено по 2-3 межремонтных срока по большинству автомобильных дорог Крыма. Для исправления ситуации, по автомобильным дорогам Автономной Республики Крым необходимо выполнять около 650-700 км планово-предупредительного ремонта и 120-150 км капитального ремонта и реконструкции ежегодно» [19]. Службой автомобильных дорог в АР Крым было отмечено «несколько потенциально коммерчески успешных объектов для привлечения инвестиционных средств»: Европейский коридор Е-97 – международная автомобильная дорога государственного значения Херсон-Джанкой-Феодосия-Керчь (6,5 млрд. грн.); Автомобильная дорога Белогорск-Приветное (650 млн. грн.); Автомобильная дорога Гвардейское – Глубокий Яр – Ялта (3,5 млрд. грн.) [19].

Однако по данным Службы автомобильных дорог в АРК источники финансирования отсутствуют [19]. Резонно возникает вопрос: почему уже в течение нескольких лет для модернизации международного аэропорта в г. Симферополь, капитального ремонта и реконструкции сети автомобильных дорог общего пользования власти не могут найти инвестора, несмотря на то, что «адекватность правовой структуры для реализации концессий в Украине является выше, чем в

России, Белоруссии, Чешской Республике, Словакии, Эстонии, Грузии и других странах» по данным исследования ЕБРР [10, с. 33].

Полагаем, что причин несколько. Во-первых, «концессионный платеж вносится концессионером согласно условиям концессионного договора независимо от результатов хозяйственной деятельности» (п. 1 ст. 12. ЗУ N 997-XIV). Во-вторых, «концессионный платеж за право управления (эксплуатации) целостным имущественным комплексом или системой целостных имущественных комплексов, которые обеспечивают комплексное предоставление услуг», определяется в зависимости от показателей фондоотдачи и сумма годового концессионного платежа «не может превышать 10% стоимости имущества» [20]. Порядок определения объектов концессии, концессионерам которых могут предоставляться льготы относительно концессионных платежей, дотации, компенсации, и условия их предоставления, утверждены Постановлением КМУ № 1114 [21].

В-третьих, «завышены ожидания государственной или региональной власти относительно частного финансирования проектов в концессионных соглашениях», несмотря на то, что «мировой опыт подтверждает, что дорогие инфраструктурные проекты требуют финансового участия государства не ниже 40%» [10, с. 32].

В-четвертых, низкий уровень защиты инвесторов. Так по данным Всемирного банка Украина по показателю «защита инвесторов» (рейтинг «Doing business» – 2012) занимает 111 место среди 183 стран мира, опустившись на 3 позиции с 2011г.

Причина – низкие показатели: прозрачность сделок (сфера индекса открытости – 5 из 10), склонность к использованию положения в корыстных целях (сфера индекса ответственности директора – 2 из 10), возможность для акционеров преследовать чиновников и директоров судебным порядком за должностные проступки (индекс легкости подачи исков акционерами – 7 из 10) и индекс степени защищенности интересов инвестора (4,7 из 10). При этом высокие значения обозначают большую степень открытости, большую ответственность директоров, больше влияния со стороны акционеров на совершаемые сделки и лучшую защиту интересов инвесторов» [22].

ВЫВОДЫ

В процессе исследования рассмотрены организационно-правовые основы (признаки, сферы применения, основные этапы и т.д.) государственно-частного партнерства в Украине; изучена динамика инвестиций за 1990-2011гг. в рамках государственно-частного партнерства (по данным Всемирного банка) в Украину и в страны-конкуренты в сфере туризма: Россию, Турцию, Болгарию, Черногорию и Египет; более детально рассмотрена одна из форм государственно-частного партнерства – концессия, как наиболее адекватная для модернизации транспортной инфраструктуры АРК: международного аэропорта в г. Симферополь и сети автомобильных дорог общего пользования. В результате можно сделать ряд выводов:

1) организационно-правовые основы государственно-частного партнерства в Украине устанавливает ЗУ «О государственно-частном партнерстве», где государственно-частное партнерство определено как сотрудничество между государственными и частными партнерами, которое имеет долгосрочный характер

(от 5 до 50 лет) и осуществляется на основе договора; сферы применения охватывают туризм, культуру, спорт, транспортную инфраструктуру и т.д.;

2) наибольшая сумма инвестиций за 1990-2011гг. в рамках государственно-частного партнерства вложена в России (на общую сумму 108627 млн. долл. США), однако удельный вес инвестиций в ВВП достигает максимальных значений в Болгарии и составляет 11%; сумма инвестиций в Украине увеличивается с 1992г. по 2010г. с 11 млн. долл. США до 490 млн. долл. США при удельном весе в ВВП не более 1,75%;

3) концессия как форма государственно-частного партнерства, наиболее подходящая для модернизации транспортной инфраструктуры АРК, не получила широкого распространения в Украине поскольку отсутствуют источники ее финансирования; причины – концессионный платеж рассчитывается на основе показателей фондоотдачи и не зависит от результатов хозяйственной деятельности концессионера, завышены ожидания государственных партнеров относительно доли частного финансирования проектов, а также низкий уровень защиты инвесторов.

Для развития туризма в АРК необходимо активизировать государственно-частное партнерство для объектов транспортной инфраструктуры в форме концессии за счет:

1) изменения методики расчета концессионного платежа (разбить платеж на две составляющие: погашение основной суммы и проценты, поскольку данный платеж по своему экономическому содержанию близок к финансовой аренде);

2) расширения участия государственных партнеров в финансировании проектов (в части низкорентабельных участков инфраструктуры) и усовершенствования правового регулирования защиты инвесторов, повышая прозрачность сделок в рамках государственно-частного партнерства.

Направление дальнейших исследований – детальное изучение факторов развития туризма в АРК.

Список литературы

1. Бутко М.П. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України / М.П. Бутко, Н.О. Алешугіна – <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=62> – 15.05.2012.
2. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. – К.:НІСД, 2011. – 37с.
3. Нинішній стан транспортної інфраструктури гальмує економічне зростання www.competitiveukraine.org/upload/reports/7_ukr.pdf – 15.05.2012.
4. Стратегия экономического и социального развития автономной республики Крым на 2011–2020гг., Утверждена Постановлением ВР АРК от 22.12.2010 № 121-6/10 – <http://www.minek-crimea.gov.ua/files/file/strategy.pdf>. – 15.05.2012.
5. Анализ проблем и перспектив развития государственно-частного партнерства в России - <http://www.pppinrussia.ru/main/publications/investigations/issledovaniya/tags/gchp> – 15.05.2012.
6. Як налагодити партнерство: рекомендації для бізнесу / Антонов В., Саприкіна М. – К.: Центр «Розвиток КСВ» – 31с.
7. Джеффри Делмон Государственно – частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти / Делмон Джеффри – The World Bank, PPIAF, 2010. – 250с.
8. Грищенко С. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства: Практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу / С. Грищенко – К., ФОП Москаленко О.М., 2011. – 140с.

9. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов / В. В. Максимов. — М.: Альпина Паблшерз, 2010. — 178 с.
10. Мельник М. Партнерство держави і бізнесу як фактор ділової активності в Україні / М. Мельник // Вісник КНТЕУ №3, 2010. — С.23 - 40
11. Закон України Про державно-приватне партнерство від 01.07.2010 N 2404-VI — <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>. — 15.05.2012.
12. Порядок проведення конкурсу з визначення приватного партнера для здійснення державно-приватного партнерства щодо об'єктів державної, комунальної власності та об'єктів, які належать Автономній Республіці Крим, Затверджено постановою КМУ від 11.04.2011 N 384 — <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/384-2011-п/page>. — 15.05.2012.
13. Порядок проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства, Затверджено постановою КМУ від 11.04.2011 N 384 — <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/384-2011-п/page>. — 15.05.2012.
14. Private Participation in Infrastructure Database — http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreCountry.aspx?countryId=97. — 15.05.2012.
15. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV — <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/436-15/page11>. — 15.05.2012.
16. Закон України Про концесії від 16.07.1999 N 997-XIV— <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/997-14/page2>. — 15.05.2012.
17. Симферополь: как будут развивать второй по величине аэропорт страны — <http://cfts.org.ua/articles/42279/>. — 15.05.2012.
18. ЦТС: аэропорт Симферополь не смог выйти в прибыль в первом квартале страны — <http://cfts.org.ua/news/44000>. — 15.05.2012.
19. Співпраця з інвесторами у сфері розвитку автомобільних доріг загального користування в АРК — http://invest-crimea.gov.ua/show_content.php?alias=project_roads. — 15.05.2012.
20. Методика розрахунку концесійних платежів, Затверджено постановою КМУ від 12.04.2000 N 639 — <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/639-2000-%D0%BF>. — 15.05.2012.
21. Порядок визначення об'єктів концесії, концесіонерам яких можуть надаватись пільги щодо концесійних платежів, дотації, компенсації, та умов їх надання, Затверджено постановою КМУ від 13.07.2000 № 1114 — <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1114-2000-%D0%BF>. — 15.05.2012.
22. Doing business — 2012: Легкость ведения бизнеса в Украине — <http://russian.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/ukraine#protecting-investors>. — 15.05.2012.

Максимюк Н.В. Розвиток туризму в АРК за рахунок модернізації транспортної інфраструктури в рамках державно-приватного партнерства / Максимюк Н.В. // Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. — 2012. — Т. 25 (64), № 1. — С. 89-99

У статті дані рекомендації з розвитку туризму в АРК за рахунок реалізації державно-приватного партнерства у формі концесії для об'єктів транспортної інфраструктури.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, транспортна інфраструктура, індустрія туризму.

Maksymyuk N.V. The development of tourism in Crimea through modernization of transport infrastructure through public-private partnership / Maksymyuk N.V. // Scientific Notes of Tavrida National V.I. Vernadsky University. Series: Economy and Management. — 2012. — V. 25 (64), № 1. — P. 89-99.

The author gives recommendations on the development of tourism in Crimea through the implementation of public-private partnership in the form of concessions for transport infrastructure.

Keywords: public-private partnerships, transportation infrastructure, the tourism industry.

Статья поступила в редакцию 15. 05. 2012 г