

Кафедра «Финансов»

АВТОРЕФЕРАТ

диссертационного исследования на тему:

ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МОСТОСТРОЕНИЯ УКРАИНЫ НА ОСНОВАНИИ КОМПЛЕКСНОГО ПОДХОДА ПОВЫШЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ

**на присвоение ученой степени «доктор экономических наук» по
направлению 3.8. Экономика**

Кандидат:

Ярослава Сергеевна Левченко

СОФИЯ

2020г.

Диссертация на тему «Финансовое обеспечение мостостроения Украины на основании комплексного подхода повышения инвестиционной привлекательности» состоит из 401 страницы, в т.ч. введения, пяти глав, заключения, списка литературы, списка использованных сокращений, графиков и таблиц. Представлено 69 таблиц и 42 рисунка. Библиография содержит 510 источников (включая книги, статьи, периодические и непериодические статистические и другие публикации, отчеты и онлайн-источники). Результаты исследования представлены в 66 публикациях (в т.ч. 5 коллективных и 1 единоличной монографиях).

Защита диссертации состоится 10.06.2021 г. в 14-00 в Университете страхования и финансов (ВУЗФ) на заседании Ученого совета, назначаемого приказом ректора ВУЗФ. Материалы защиты доступны для заинтересованных сторон.

СОДЕРЖАНИЕ АВТОРЕФЕРАТА

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ	4
1. Актуальность исследования	4
2. Связь работы с научными программами, планами, темами	6
3. Цель и задачи исследования	6
4. Методы исследования	8
5. Информационная база исследования	9
6. Научная новизна полученных результатов	9
7. Ограничения исследования	11
8. Практическое значение полученных результатов	12
9. Личный вклад соискателя	12
10. Апробация результатов диссертации	12
11. Содержание диссертации	13
II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ	13
III. СИНТЕЗИРОВАННАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ ДИССЕРТАЦИИ	14
1. Теоретические основы системы финансового обеспечения	15
2. Государственно-частное партнерство в системе финансового обеспечения	18
3. Качество образования в системе финансового обеспечения	23
4. Методические основы системы финансового обеспечения в рамках государственно-частного партнерства в контексте развития мостостроения в Украине	26
5. Концептуальные основы программирования финансового обеспечения мостостроения в Украине	32
IV. ВЫВОДЫ	36
V. ПЕРЕЧЕНЬ НАУЧНЫХ ПУБЛИКАЦИЙ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ДИССЕРТАЦИИ	38
1. Перечень научных публикаций	38
2. Материалы научных конференций	42
3. Перечень монографий	44

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

1. Актуальность исследования

В течение последних десятилетий развитие украинской экономики находится в достаточно сложных условиях. Особое обострение эта проблема приобрела в период усиления внешних и внутренних вызовов, которые были спровоцированы кризисами: 2008-2015 гг. – финансово-экономический, 2014-2015 гг. – политико-экономический. Поэтому научные дискуссии, по разработке плана действий по восстановлению и стабилизации ситуации продолжают достаточно длительный период времени и не теряют свою актуальность и сегодня. Транспорт и его инфраструктура (в частности дорожная) – важный фактор, определяющий развитие и безопасность каждой страны. Его стабильное, бесперебойное и эффективное функционирование является залогом успешного взаимодействия всех секторов экономики, улучшения благосостояния населения, а также обеспечения обороноспособности государства и его интересов.

В рамках Транспортной панели Восточного партнерства, основная ее цель – содействие в улучшении транспортного сообщения между ЕС и его ближайшими соседями. Транспортные сети и услуги играют ключевую роль в улучшении качества жизни граждан страны и в росте возможностей развития промышленности. Поэтому, транспорт является одной из ключевых сфер сотрудничества между ЕС и Украиной, и в соответствии со статьей 368 Соглашения об ассоциации Украина – ЕС, основной целью такого сотрудничества является содействие реструктуризации и обновлению транспортного сектора Украины и постепенной гармонизации действующих стандартов и политики с существующими в ЕС.

Однако отрасль дорожного хозяйства является недостаточно развитой. Это является основным препятствием на пути развития экономической активности Украины в направлении устойчивого роста. Поэтому исследования текущего состояния и тенденций развития инфраструктуры дорожного хозяйства в целом и мостостроения в частности, является важной задачей научной дискуссии.

В Украине строительство дорог и мостов относится к приоритетной отрасли экономики. Впрочем, приоритетный статус строительства дорог и мостов получает отражение только в многочисленных нормативно-правовых актах. На практике же наблюдается глубокий кризис. В таких условиях актуализируется необходимость осуществления государственного вмешательства и комплексного подхода к решению этой проблемы - развития мостостроения Украины. Незамедлительность решения поднятой проблемы актуализируется также катастрофической ситуацией: более 9,6 тыс. мостов по техническим параметрам не соответствуют требованиям современных норм и фактической нагрузке, а 86 мостов находятся в аварийном состоянии.

Необходимость государственного вмешательства, для незамедлительного решения проблемы развития мостостроения в рамках государственно-частного

партнерства в контексте его финансового обеспечения, и некоторые рекомендации, рассмотрены в научных трудах отечественных и локальных исследователей, таких как: Агроскин В., Белицкая А., Бик С., Боднар Л., Панибратец Л., Завгородний С., Чурсин О., Степанов С., Бондаренко Е., Быстрыков А., Былым Е., Варнавский В., Васьковская К., Децик О., Власова А., Городнова А., Роженцов И., Грищенко С., Давиденко О., Делмон Дж, Дмитриев И., Запатрина И., Зятковский И., Иванова, А., Кабашкин А., Калита Т., Козий И., Костусенко А., Кочемасова, А., Кощенко О., Кузнецов И., Кузьмин, В., Лебедев В., Луценко О., Мальований М., Мартусевич Р., Михеев В., Нуэль Г., Образцова А., Пигуль Н., Редзюк Є., Синякова А., Снельсон П., Чернишова Л., Чищенья А., Шарингер Л., Шулюк Б., Якунин В., Abadie R., Howcroft A., Aerts, G., Grage T., Doods M., Haezendock E., Almarri K., Beyer J., Birnleitner H., Estrin S., Gerrard M., Javorcik B., Kaka A., Alsharif F., Kurniawan F., Mudjanarko S., Kurniawan F., Ogunlana S., Millica U., Motawa I., Link A., Liu J., Gao R., Cheah C., Mota J., Moreira A., Otairu A., Umar A., Zawawi N., Sodangi M., Pribadi K., Pangeran M., Vilisov M. и других.

Осознавая всю катастрофичность ситуации, решение которой возможно только путем привлечения государства, а именно решение проблемы финансового обеспечения мостостроения в контексте государственно-частного партнерства, на самых высоких уровнях управления отмечают ее актуальность и неотлагательность. Так в 2018 году премьер-министр заявил, что реализация проектов ГЧП позволит привлечь системные инвестиции в транспортную, дорожную, портовую и интернет инфраструктуры Украины. В связи с этим, в том же 2018 году был подписан Меморандум с Международной финансовой корпорацией группы Всемирного банка, чтобы привлечь международных экспертов и международный опыт к работе над проектами ГЧП в рамках финансового обеспечения.

Первичным индикатором эффективности государственного вмешательства в развитие дорожной инфраструктуры, и мостостроения в частности, является ее финансовое обеспечение, с целью улучшения национального хозяйствования. Степень учета особенностей протекания экономических процессов в дорожной инфраструктуре в целом, и мостостроении в частности, при формировании государственной стратегии, определяет ее жизнеспособность и эффективность государственного вмешательства и поддержки дорожной инфраструктуры. Впрочем, чем большим количеством регионов характеризуется отрасль, тем менее возможна эффективная национальная стратегическая деятельность с интересами территориальных ячеек. Сейчас дорожно-строительная отрасль, и мостостроение в частности, Украины представлена 24-я регионами. Это является неблагоприятной почвой для имплементации государственного вмешательства и поддержки ее развития. Учитывая тяжелую и экономическую и политическую ситуацию в Украине надо констатировать, что государство не способно охватить все регионы и обеспечить их одномоментное финансовое обеспечение. Именно поэтому задача науки определить наиболее правильный

вектор государственной поддержки финансового обеспечения в контексте государственно-частного партнерства, с учетом наиболее рационального подхода к выбору территориальной ячейки.

2. Связь работы с научными программами, планами, темами

Основные положения и рекомендации, изложены в диссертационной работе, являются составными частями научно-исследовательских работ и научно-исследовательских тем:

1) Харьковского национального автомобильно-дорожного университета – «Перспективы развития предпринимательства в Украине» (номер государственной регистрации 0114U003909), где автором было исследовано влияние инвестиционной деятельности на финансовое обеспечение;

2) «Приоритетные направления и перспективы управления развитием предпринимательства» (номер государственной регистрации 0115U004774), где автором были очерчены основные препятствия привлечения потенциального инвестора в проекты, среди которых доказана неготовность Украины к взаимовыгодному сотрудничеству;

3) «Управление предпринимательством как предпосылка экономического развития субъектов хозяйствования» (номер государственной регистрации 0116U007631), где автором была разработана методика оценки инвестиционной привлекательности, как неотъемлемая составляющая финансового обеспечения;

4) «Управление предпринимательством в современных условиях хозяйствования» (номер государственной регистрации 0117U006851), где автор выдвинула гипотезу, в рамках информационного обеспечения, важности совместного взаимодействия с государством, с целью повышения уровня инвестиционной привлекательности в контексте финансового обеспечения;

5) «Социально-экономические аспекты управления предпринимательской деятельностью» (номер государственной регистрации 0118U007004), где автор определила роль государственно-частного партнерства в обеспечении инвестиционной привлекательности предприятий в контексте регионального развития, а также доказала, что государственно-частное партнерство является ключевым фактором формирования инвестиционной привлекательности в контексте финансового обеспечения;

6) «Проведение исследования и разработка направлений развития предприятия с позиции обеспечения экономической безопасности» (договор № 49-01-19, заказчик общество с ограниченной ответственностью «АТП ЕВРОПА»), где автором было предложено взаимодействие с государственными органами управления (участие в проектах в рамках государственно-частного партнерства) для улучшения финансового обеспечения предприятия.

3. Цель и задачи исследования

Целью диссертационного исследования является углубление теоретико-методологических основ государственно-частного партнерства в системе финансового обеспечения в контексте развития мостостроения.

Для достижения поставлено цели были поставлены и решены следующие задачи:

- развить категориально-понятийный аппарат системы финансового обеспечения мостостроения;
- определить концептуальные основы и место инвестиционной деятельности в системе финансового обеспечения;
- определить роль инвестиционной привлекательности в системе финансового обеспечения мостостроения;
- проанализировать факторы обеспечения инвестиционной привлекательности в системе финансового обеспечения мостостроения;
- на основе анализа факторов обеспечения инвестиционной привлекательности в системе финансового обеспечения определить их наиболее «слабые места», с целью эффективного воздействия на них;
- определить место и роль государственно-частного партнерства в системе финансового обеспечения мостостроения;
- исследовать положительный зарубежный опыт и модели сотрудничества в рамках государственно-частного партнерства;
- на основании исследования состояния государственно-частного партнерства в Украине определить возможности его внедрения в мостостроение;
- на основе анализа факторов обеспечения инвестиционной привлекательности в системе финансового обеспечения определить место дуального образования как фактора обеспечения качества высшего образования;
- имплементировать положительный зарубежный опыт внедрения дуального образования как фактора обеспечения инвестиционной привлекательности в контексте финансового обеспечения мостостроения;
- определить потенциальные территориальные ячейки внедрения дуального образования как фактора обеспечения инвестиционной привлекательности в контексте финансового обеспечения мостостроения;
- определить текущее состояние и проблемные составляющие партнерства государства и бизнеса в проектах мостостроения;
- оценить текущее финансовое обеспечение Украины в целом, и мостостроения в частности;
- на основании оценки физического состояния мостов предложить методику определения целесообразности капитальных вложений в реконструкцию или новое строительство;
- провести оценку инвестиционной привлекательности регионов, как составляющей системы финансового обеспечения в рамках государственно-частного партнерства;
- оценить риски в системе финансового обеспечения в рамках государственно-частного партнерства;
- предложить комплекс мероприятий для финансового обеспечения мостостроения;

- предложить методику определения глобального вектора приоритетов регионов и государственного финансирования (поддержки);
- предложить методику определение государственной финансовой поддержки неприоритетных регионов при финансовом обеспечении мостостроения на основании комплексного подхода.

Объектом исследования является совокупность экономических отношений в процессе реализации проектов мостостроения в рамках государственно-частного партнерства.

Предмет исследования – усовершенствование теоретико-методологических основ государственно-частного партнерства в системе финансового обеспечения в контексте развития мостостроения.

4. Методы исследования

В ходе исследования были применены следующие методы научных исследований:

- критический анализ, абстрактно-логический метод и обобщение научного опыта – при развитии категориально-понятийного аппарата системы финансового обеспечения и совершенствовании принципов системы финансового обеспечения в рамках государственно-частного партнерства в контексте развития мостостроения;

- анализ, обобщение и сравнение – при систематизации факторов влияния внешней и внутренней среды на систему финансового обеспечения; при определении «критического треугольника» финансового обеспечения мостостроения Украины; при определении целей системы финансового обеспечения; при определении места инвестиционной привлекательности в системе финансового обеспечения в рамках государственно-частного партнерства; при обобщении методов оценки инвестиционной привлекательности регионов и ее влияния в рамках государственно-частного партнерства в контексте развития мостостроения; при формировании выводов и предложений;

- экономико-математическое моделирование, метод «золотой пропорции» – при разработке модели оценки критических границ и целесообразности капитальных вложений в реконструкцию или новое строительство для достижения рационального использования финансовых ресурсов;

- корреляции – при определении зависимостей между показателями оценки инвестиционной привлекательности регионов, определении зависимостей между показателями оценки потенциала внедрения дуальной формы обучения;

- математический и статистический анализ результатов исследований, проведенных с использованием программного обеспечения статистической обработки данных, SPSS (v21.0) и Microsoft Excel (2010) – при определении состояния и тенденций развития мостостроения, возможности и своевременности внедрения дуальной формы обучения;

- иерархий – при определении потенциального эффекта на финансовое обеспечение мостостроения на основании комплексного подхода повышения инвестиционной привлекательности путем стимулирования государственно-частного партнерства и дуальной формы обучения;
- прогнозирование – для оценки потенциального эффекта от внедрения дуальной формы образования, стимулирования государственно-частного партнерства и их влияние на инвестиционную привлекательности в частности и финансовое обеспечение мостостроения в целом;
- графический – для визуального предоставления результатов исследования в рамках данной работы.

5. Информационная база исследования

Информационную базу исследования составляют научные наработки отечественных и зарубежных исследователей по вопросам развития направлений государственно-частного партнерства и внедрения дуальной формы обучения в контексте финансового обеспечения. Учтены положения законодательства Украины, в частности Программа развития инвестиционной деятельности Украины, Законы Украины «О государственно-частном партнерстве», «О концессии», "О высшем образовании", Программа Кабинета министров "Инвестиционный имидж Украины". Источниками информации для статистического анализа послужили данные Государственной службы статистики Украины и Главные региональные управления статистики, данные ассоциации "Мосты Украины", данные Аналитической экспертной системы управления мостами (АЕСУМ).

6. Научная новизна полученных результатов

Научная новизна полученных результатов заключается в разработке теоретико-методологических и концептуальных основ финансового обеспечения мостостроения на основании комплексного подхода повышения инвестиционной привлекательности.

В работе *впервые*:

- обоснована концепция инвестиционной привлекательности мостостроения, которая представляет собой совокупность объективных и субъективных внешних условий и факторов, которые существенно влияют на процесс принятия решений об инвестировании с целью финансового обеспечения и экономического роста как территориальных ячеек, отрасли мостостроения, национальной экономики и общества в целом, так и субъектов хозяйствования отрасли мостостроения в частности; на основании анализа факторов обеспечения инвестиционной привлекательности в системе финансового обеспечения мостостроения и с целью эффективного воздействия на них, определены их наиболее «слабые места», а именно определен «критический треугольник» финансового обеспечения мостостроения Украины, который включает обеспечение инвестиционной привлекательности в целом,

обеспечение качества образования и обеспечение государственно-частного партнерства в частности;

- определено место и роль государственно-частного партнерства в системе финансового обеспечения мостостроения, как одного из ключевых факторов, влияющего на принятие решения, относительно инвестирования в проекты мостостроения;

- определено место и роль дуального образования как фактора обеспечения качества высшего образования в системе финансового обеспечения в контексте развития мостостроения;

- на основании определения зависимостей между показателями оценки потенциала внедрения дуальной формы обучения, определены потенциальные территориальные ячейки внедрения дуального образования, как фактора обеспечения инвестиционной привлекательности в контексте финансового обеспечения мостостроения;

- на основании оценки физического состояния мостов предложена модель оценки критических границ и целесообразности капитальных вложений в реконструкцию или новое строительство для достижения рационального использования финансовых ресурсов в контексте финансового обеспечения и развития мостостроения;

- предложено комплекс мероприятий, который направлен на финансовое обеспечение мостостроения Украины; предусматривает стимулирование выявленных «слабых мест», которые наиболее существенно влияют на финансовое обеспечение в контексте развития мостостроения Украины; основывается на имплементации передового мирового опыта государственно-частного партнерства в проектах мостостроения в рамках территориальных ячеек;

усовершенствовано:

- подход к пониманию категории «финансового обеспечения», на основании которого предложено понимание категории «финансового обеспечения мостостроения», как совокупность отношений, по обеспечению качества факторов влияния на финансовое обеспечение, по поиску инвестиций, по привлечению и эффективному распределению инвестиционных ресурсов в целях финансового обеспечения и экономического роста как субъектов хозяйствования отрасли мостостроения в частности, так и территориальных ячеек, отрасли мостостроения, национальной экономики и общества в целом;

- концептуальные основы и место инвестиционной деятельности в системе финансового обеспечения мостостроения; установлено, что стимулировать инвестиционную деятельность, наряду с существующими путями, возможно концентрируя ресурсы в приоритетных отраслях экономики, вкладывая инвестиции в человеческий потенциал, разрабатывая региональные планы повышения инвестиционной привлекательности всех областей страны;

- классификацию путей улучшения инвестиционной привлекательности в контексте финансового обеспечения мостостроения, а именно: снизить уровень государственного регулирования бизнеса; завершить

судебную реформу; усовершенствовать законодательную и нормативную базу прав и собственности; преодолеть бюрократию и коррупцию; способствовать развитию рынков капитала; уменьшить налоговое бремя; обеспечить стабильность политической среды; активизировать деятельность по повышению инвестиционной деятельности государства; обеспечить качество образования населения;

- имплементировать положительный зарубежный опыт внедрения дуального образования как фактора обеспечения инвестиционной привлекательности в контексте финансового обеспечения мостостроения;

- методический инструментарий оценки инвестиционной привлекательности мостостроения, где акцентировано внимание на региональной и отраслевой инвестиционной привлекательности, как составляющих системы финансового обеспечения в контексте развития мостостроения Украины;

- методический инструментарий оценки потенциала внедрения дуальной формы обучения в системе финансового обеспечения в контексте развития мостостроения;

получили дальнейшее развитие:

- категориально-понятийный аппарат по проблеме финансового обеспечения в контексте развития мостостроения через предоставление дефиниций «финансовое обеспечение мостостроения», «инвестиционная привлекательность мостостроения», «критические составляющие системы финансового обеспечения мостостроения», в которых, в отличие от уже имеющихся в научной литературе, одновременно отмечается динамичность и неотъемлемость инвестиционной привлекательности при развитии мостостроения от ее существования;

- методологический подход к интегральной оценке потенциала внедрения дуальной формы обучения в системе финансового обеспечения в контексте развития мостостроения, в основе которого интегральный подход на основании политической, экономической и культурно-образовательной моделей;

- методика определения глобального вектора приоритетов регионов;
- методика распределения государственных средств в рамках поддержки финансового обеспечения мостостроения;

- методика определения государственной финансовой поддержки неприоритетных регионов при финансовом обеспечении мостостроения на основании комплексного подхода.

7. Ограничения исследования

Основным ограничением в рамках данного исследования является ориентирование предложений исключительно на отрасль мостостроения, при этом исследование построено на существующих методиках определения инвестиционной привлекательности региона и риска, которые не имеют отраслевой принадлежности. В частности внедрение дуальной формы обучения

возможно в ограниченном перечне территориальных ячеек. Также предложения по финансовому обеспечению в контексте развития мостостроения ориентированы на выборочную группу регионов, так как охват государственной поддержки по всей территории Украины, в виду ограниченного государственного бюджета, невозможен.

8. Практическое значение полученных результатов

Полученные результаты дают возможность усовершенствовать теоретико-методологические основы системы финансового обеспечения в рамках государственно-частного партнерства в контексте развития мостостроения.

Авторские права на результаты диссертационной работы подтверждены свидетельствами о регистрации авторского права, выданными Министерством экономического развития и торговли Украины: №71770 – произведение научно-практического характера «Методические основы оценки инвестиционной привлекательности», 2017 год; №78484 – произведение научно-практического характера «Public-private partnership as a factor of ensuring of enterprise investment attractiveness in the context of regional development», 2018 год; №82752 – произведение научно-практического характера «Разработка системы обеспечения инвестиционной привлекательности предприятия в контексте регионального развития, как фактора его конкурентоспособности», 2018 год. Модель обеспечения эффективного взаимодействия между государством и частным инвестором была принята во внимание и рекомендована Департаментом экономики и международных отношений Харьковской областной государственной администрации для внедрения (Акт о внедрении №03-46 / 2352 от 03.06.2015). Модель интегральной оценки инвестиционной привлекательности, на основании нормализации количественных и качественных показателей, рекомендована для внедрения Каменским районным советом Черкасской области (Акт о внедрении №127/02 от 10.08.2017).

9. Личный вклад соискателя

Диссертация является самостоятельным, целостным и завершенным исследованием. Теоретические и практические разработки, выводы и рекомендации, приведенные в работе и выносимые на защиту, полученные автором самостоятельно. Из научных работ, опубликованных в соавторстве, в диссертации использовано только те положения, которые являются результатом личных научных исследований. Вклад автора в коллективные научные работы конкретизирован в списке публикаций.

10. Апробация результатов диссертации

Основные научные положения и результаты диссертационного исследования представлялись на международных и всеукраинских конференциях, семинарах, в том числе: Международной научно-практической конференции «Рыночная трансформация национальной экономики: достижения

теории и проблемы практики» (г. Полтава, 2010), IV Международной научно-практической интернет-конференции «Экономика и управление в условиях глобализации» (г. Кривой Рог, 2015), III Всеукраинской научно-практической конференции «Финансовое обеспечение деятельности субъектов хозяйствования» (г. Кременчуг, 2015), XII-ой международной научно-практической конференции «Найновите научни постижения» (г. София, Болгария, 2016), интернет-конференции по проблемам высшего образования и науки «Проблемы и пути обеспечения качества высшего образования по подготовке специалистов в современных условиях» (г. Харьков, 2016), X Международной научно-практической конференции «Проблемы и перспективы развития предпринимательства» (г. Харьков, 2016), Международной научной конференции «From the Baltic to the Black Sea: the Formation of Modern Economic Area» (г. Рига, Латвия, 2018), Международной научной конференции «Modern Economic Research: Theory, Methodology, Strategy» (г. Кельце, Польша, 2018), Международной научно-практической конференции «Экономика, учет, финансы и право: современные тенденции и перспективы развития в Украине и мире» (г. Полтава, 2018), XIII Международной научно-практической конференции «Проблемы и перспективы развития предпринимательства» (г. Харьков, 2019), I Международной научной конференции (г. Каменец-Подольский, 2019).

11. Содержание диссертации

Диссертация состоит из аннотации, введения, пяти глав, заключения, списка использованных источников и приложения. Общий объем диссертации составляет 401 страницу. Работа содержит 69 таблиц, 42 рисунка, 20 формул и 1 приложение. Список использованных источников насчитывает 510 наименований.

Результаты исследований были представлены на научных конференциях в Украине и за рубежом и опубликованы в признанных украинских и зарубежных научных журналах. Соискатель имеет 66 публикаций, из них 6 коллективных и 1 единоличная монографии, 23 статья в научных специализированных изданиях Украины, 5 статей периодических изданий, которые включены в наукометрическую базу данных Scopus, 15 статей в других научных изданиях, 16 трудов апробационного характера, 7 авторских свидетельств.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

ВВЕДЕНИЕ

РАЗДЕЛ 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СИСТЕМЫ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

1. Инвестиционная деятельность в системе финансового обеспечения: концептуальные основы;
2. Инвестиционная привлекательность в системе финансового обеспечения;

3. Внешняя среда инвестиционной привлекательности в системе финансового обеспечения.

РАЗДЕЛ 2. ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В СИСТЕМЕ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

1. Государственно-частное партнерство в системе финансового обеспечения как взаимовыгодное сотрудничество: сущность и функции

2. Обеспечение государственно-частного партнерства в зарубежных странах: опыт и модели сотрудничества

3. Государственно-частное партнерство в Украине: состояние, риски и возможности в мостостроении

РАЗДЕЛ 3. КАЧЕСТВО ОБРАЗОВАНИЯ В СИСТЕМЕ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

1. Дуальное образование как фактор обеспечения качества высшего образования: опыт передовых стран

2. Дуальное образование в Украине: состояние, проблемы, перспективы

3. Причинная составляющая и потенциальные возможности внедрения дуальной формы образования: вызов современности

РАЗДЕЛ 4. МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СИСТЕМЫ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ МОСТОСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ

1. Партнерство государства и бизнеса в проектах мостостроения: текущее состояние и проблемные моменты

2. Оценка инвестиционной привлекательности региона в системе финансового обеспечения в контексте государственно-частного партнерства

3. Оценка рисков в системе финансового обеспечения в рамках государственно-частного партнерства

РАЗДЕЛ 5. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ПРОГРАММИРОВАНИЯ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОСТОСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ

1. Разработка комплекса мероприятий улучшения инвестиционной привлекательности мостостроения в контексте его финансового обеспечения

2. Модель принятия решений выбора региона финансирования

3. Программа государственной поддержки системы финансового обеспечения мостостроения.

4. Определение государственной финансовой поддержки неприоритетных регионов при финансовом обеспечении мостостроения

ВЫВОДЫ

III. СИНТЕЗИРОВАННАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ ДИСЕРТАЦИИ

ВВЕДЕНИЕ

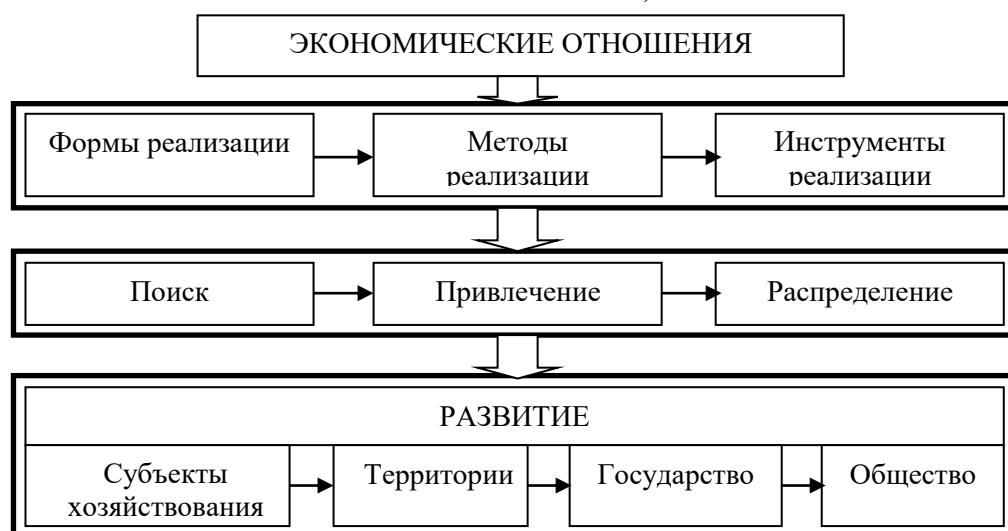
Во введении обоснована актуальность темы диссертационного исследования, сформулированы цель и задачи исследования, изложены научная новизна и практическое значение диссертационной работы, определен личный

вклад соискателя, приведены данные об апробации полученных научных результатов.

РАЗДЕЛ 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СИСТЕМЫ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

В первом разделе диссертации уточнено категорию «финансовое обеспечение», как совокупность экономических отношений, возникающих в сфере по поиску инвестиций, привлечению и эффективному использованию инвестиционных ресурсов в целях финансового обеспечения и экономического роста субъектов предпринимательства и национальной экономики в целом. На основании уточненной категории «финансовое обеспечение», предложено понимание категории «финансового обеспечения мостостроения», а именно – совокупность отношений, по обеспечению качества факторов влияния на финансовое обеспечение, по поиску инвестиций, по привлечению и эффективному распределению инвестиционных ресурсов в целях финансового обеспечения и экономического роста как субъектов хозяйствования отрасли мостостроения в частности, так и территориальных ячеек, отрасли мостостроения, национальной экономики и общества в целом.

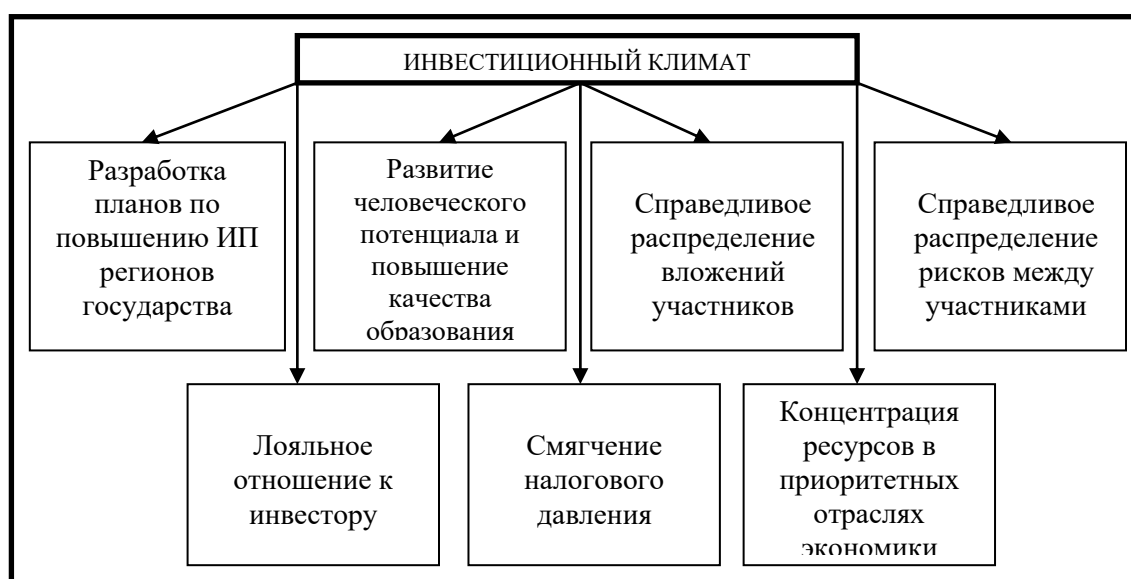
Рисунок (1) Финансовое обеспечение (обобщено автором в ходе проведения исследования)



Доказано, что при наличии ограниченных финансовых средств возникает потребность в теоретических основах, направленных на стимулирование инвестиционной деятельности в рамках финансового обеспечения и что уделять внимание необходимо приоритетным отраслям экономики и концентрировать ресурсы именно там. Доказано, что строительство дорог и мостов являются приоритетными для страны.

Доказана тесная взаимосвязь финансового обеспечения с инвестиционным климатом, для которого определены основные пути улучшения (рис.2).

Рисунок (2) Пути улучшения инвестиционного климата (разработано автором по результатам исследования)

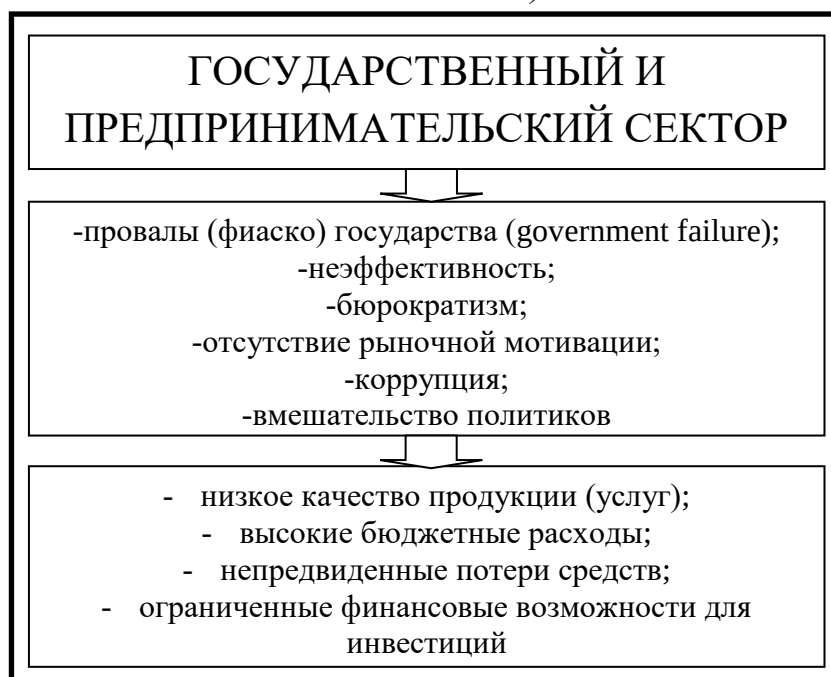


Для устранения проблем, связанных с финансовым обеспечением, установлено необходимость выбора оптимального варианта стратегии финансового обеспечения, которое напрямую зависит от уровня инвестиционной привлекательности. Это обусловило необходимость комплексного анализа понимания инвестиционной привлекательности с точки зрения мостостроения.

С целью уточнения концептуального аппарата финансового обеспечения в контексте развития мостостроения, было пересмотрено существующие подходы к совершенствованию непосредственно понимания инвестиционной привлекательности в целом и инвестиционной привлекательности мостостроения в частности. Таким образом, определено «инвестиционную привлекательность мостостроения», как совокупность объективных и субъективных внешних условий и факторов, которые существенно влияют на процесс принятия решений об инвестировании с целью финансового обеспечения и экономического роста как субъектов хозяйствования отрасли мостостроения в частности, так и территориальных ячеек, отрасли мостостроения, национальной экономики и общества в целом.

Определены причинные составляющие необходимости обеспечения инвестиционной привлекательности (рис.3).

Рисунок (3) Причинные составляющие необходимости обеспечения инвестиционной привлекательности (создано автором по результатам исследования)



Анализ выполнения мероприятий в рамках Программы развития инвестиционной деятельности позволил составить обобщенную таблицу оценки мер стимулирования инвестиций в Украину.

Таблица 1 Обобщение текущих мер стимулирования инвестиций в Украину

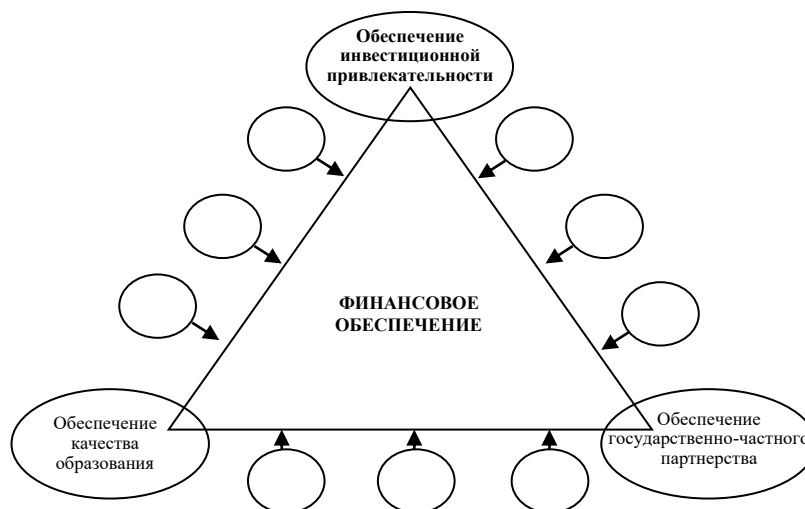
№	Мероприятия	Уровень выполнения*
1	Снижение уровня государственного регулирования бизнеса	1
2	Завершение судовой реформы	1
3	Усовершенствование законодательной и нормативной базы прав собственности	1
4	Преодоление бюрократии и коррупции	1
5	Способствование развитию рынков капитала	1
6	Снижение налогового давления	1
7	Обеспечение стабильности политической среды	1
8	Активизация деятельности по улучшению инвестиционной деятельности государства	0
9	Обеспечение качественного образования населения	0

*- критериями оценки являются: 0 – не выполнено, 1 – выполнено частично, 2 – выполнено полностью. (разработано автором на основании проведенного исследования)

Проведенный анализ выполнения Программы обнаружил существенные проблемы по показателям инвестиционной деятельности. А именно, на основании анализа факторов обеспечения инвестиционной привлекательности в системе финансового обеспечения мостостроения и с целью эффективного воздействия на них, определены их наиболее «слабые места». Построен

«критический треугольник» финансового обеспечения мостостроения Украины (рис. 4).

Рисунок (4) Критические составляющие финансового обеспечения мостостроения Украины (построено автором в ходе проведения исследования)



«Критический треугольник» включает: обеспечение инвестиционной привлекательности в целом, обеспечение качества образования и обеспечение государственно-частного партнерства в частности.

РАЗДЕЛ 2. ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В СИСТЕМЕ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Во втором разделе диссертации определена роль государственно-частного партнерства в системе финансового обеспечения в контексте развития мостостроения. В течение последних лет государственно-частное партнерство продемонстрировало много положительных преимуществ, которые включают создание частного сектора экономики, ускорения развития, снижение стоимости жизненного цикла инвестиционных проектов, содействие росту национальной экономики и укреплению национальной инфраструктура.

Но в рамках данной диссертационной работы государственно-частное партнерство получает несколько иную роль. Речь идет о новом формате понимания государственно-частного партнерства, как фактора, влияющего на принятие решения относительно инвестирования, доказано и обосновано роль государственно-частного партнерства в системе обеспечения инвестиционной привлекательности (рис.5).

Рисунок (5) Государственно-частное партнерство в системе обеспечения инвестиционной привлекательности и принятия решения по инвестированию



Взаимодействие инвестора с государством является фактором, влияющим на инвестиционную привлекательность, поэтому в рамках диссертационной работы автор обратила внимание на внешнюю ситуацию и работу государства по его взаимодействию с частным инвестором. В первую очередь определена приоритетная область для инвестирования в рамках государственно-частного партнерства в Украине (табл.2), где в полной мере отображена приоритетность строительства автомобильных дорог, мостов, туннелей и т.д.

Таблица 2 Приоритетные отрасли в рамках государственно-частного партнерства за распределением по уровню социально-экономического развития

	Страны «Большой семерки»	Развитые страны	Страны с переходной экономикой	Развивающиеся страны
Страна	США, Великобритания, Германия, Италия, Канада, Франция, Япония	Австралия, Австрия, Бельгия, Греция, Дания, Израиль, Ирландия, Испания, Португалия, Сингапур, Финляндия, Южная Корея,	Болгария, Чехия, Венгрия, Хорватия, Польша, Румыния, Литва, Латвия, Украина	Индия, Бразилия, Чили, Гонконг, Мексика, Саудовская Аравия, ОАЭ
Приоритетная отрасль	Здравоохранение	Здравоохранение, автодороги	Автодороги	Автодороги, транспорт

Изучение зарубежного опыта нормативно-правового регулирования государственно-частного партнерства и его поддержки позволило

сгруппировать стратегии поддержки инвестиционной деятельности с целью практической реализации инвестиционной политики, укрепления экономики, расширения инфраструктуры, реализации масштабных социальных проектов и последующей апробацией в Украине с учетом особенностей национальной экономики (рис.6).

Рисунок (6) Государственные стратегии поддержки инвестиционной деятельности мировой практики в рамках государственно-частного партнерства (разработано автором)



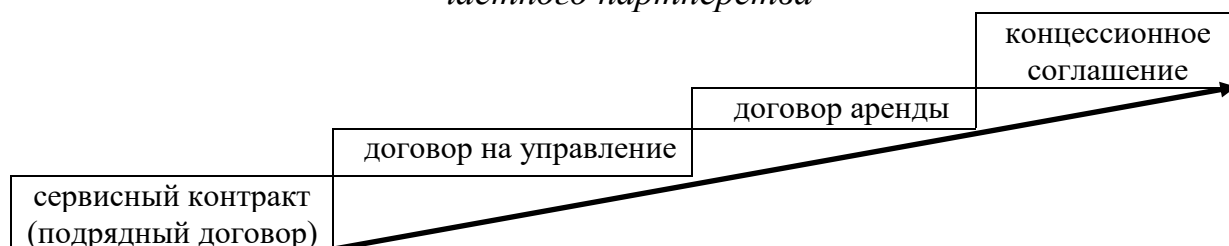
Терминологически-концептуальный анализ показал, что в современной мировой практике государственно-частное партнерство понимается и как система отношений государства и бизнеса, широко используется в качестве инструмента национального, международного, регионального, городского, муниципального, экономического и социального развития, так и как конкретные проекты, совместно реализованы государственными органами и частными компаниями на объектах государственной и муниципальной собственности. Под финансовым механизмом государственно-частного партнерства принято понимать совокупность финансовых форм, методов, рычагов и инструментов реализации финансовых отношений в сфере сотрудничества органов государственной власти и частного сектора, с целью разработки, утверждения и реализации проектов, направленных на социально-экономическое развитие общества, страны, территории или отдельного субъекта хозяйствования (рис.7).

Рисунок (7) Выгоды от реализации проектов в рамках государственно-частного партнерства (создано автором по результатам исследования)



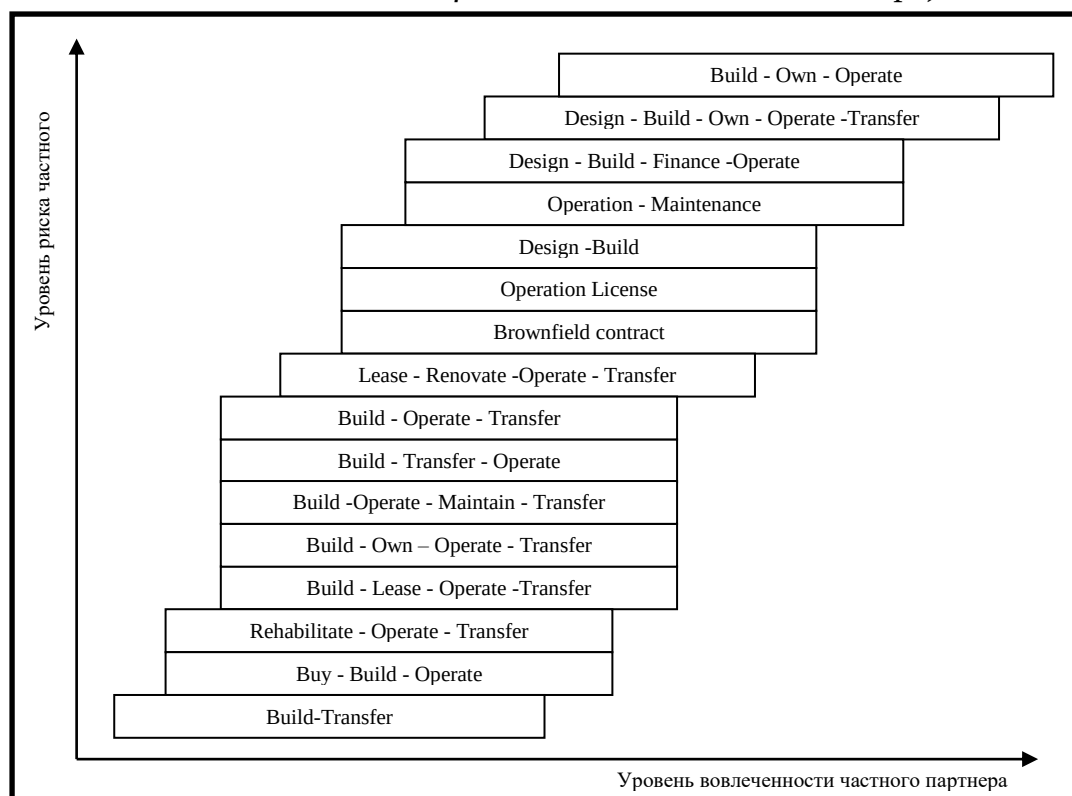
Установлено, что формы государственно-частного партнерства различаются уровнем ответственности и распределения рисков между сторонами, усиливающимися при переходе от сервисного контракта (подрядного договора) к концессионному соглашению (рис.8).

Рисунок (8) Возрастание риска в зависимости от формы государственно-частного партнерства



В реализации проектов в рамках государственно-частного партнерства накоплен немалый мировой опыт, который свидетельствующий о том, что концессионное соглашение представляет собой сугубо индивидуальный договор (контракт), соответствующий конкретному проекту и является наиболее приемлемым в рамках финансового обеспечения мостостроения Украины. Распределение рисков и вовлеченности частного партнера в зависимости от видов государственно-частного партнерства представлено на рис.9.

Рисунок (9) Зависимость рисков от вовлеченности частного партнера в рамках концессионных отношений (создано автором на основании опыта The Canadian Council for Public-Private Partnerships)



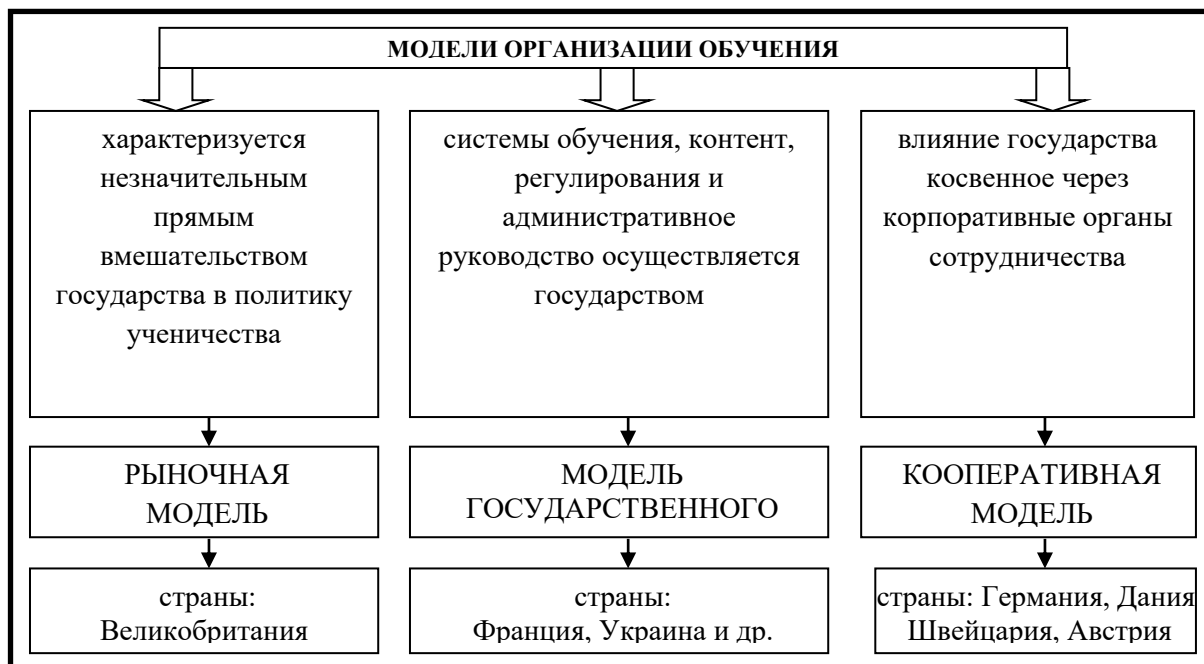
Рассмотрен передовой мировой опыт по поддержке государственно-частного партнерства. Надо понимать, что не может быть универсальной программы государственно-частного партнерства для всех отраслей и всех государств. Надо учитывать специфику каждой отрасли отдельно и разрабатывать соответствующие механизмы для каждой в отдельности. Если говорить о мостостроении, то тут должна быть учтена специфика отрасли и работа по привлечению инвестиций в рамках государственно-частного партнерства в эту отрасль, также должна быть индивидуальной, учитывающей территориальную составляющую, которая влияет на риски при осуществлении проектов в рамках государственно-частного партнерства.

Рассмотрены риски государственно-частного партнерства при реализации проектор в рамках мостостроения. Доказано, что не существует стандартных проектов государственно-частного партнерства. Такого рода проекты имеют свои особенности, которые будут зависеть от юрисдикции, сферы, инфраструктуры, социальной среды, законодательства и регулятивной среды, доступности финансовых ресурсов, экономической ситуации и тому подобное. А значит и риски, присущие каждому проекту государственно-частного партнерства, будут нестандартными и в чем-то особенными. А значит и риски, касающиеся строительства и реконструкции мостов, также не могут быть универсальными. Опровергнута также идеология о том, что преимущества, которые получают получатели, должны быть справедливыми по рискованности.

РАЗДЕЛ 3. КАЧЕСТВО ОБРАЗОВАНИЯ В СИСТЕМЕ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

В третьем разделе диссертации доказано, что обеспечение качества образования является одним из решающих факторов улучшения инвестиционной привлекательности. Это в свою очередь влияет на всю систему финансового обеспечения и является одним из условий успешного внедрения проектов в рамках государственно-частного партнерства.

Рисунок (10) Модели организации обучения (сгруппировано автором в ходе проведения исследования)



Определена причинная составляющая неготовности выпускников к самостоятельной профессиональной деятельности на первых рабочих местах, соответствующих полученному образованию.

Таблица 3 Причинная составляющая неготовности выпускников

Факторы влияния	Проявления проблемы
- ненаправленность формального образования на развитие у соискателей образования, востребованных работодателями компетенций; - ограниченность возможностей получения образования за пределами учебных заведений; - недостаточный объем финансирования учреждений образования для создания современной материально-технической базы и формирования практических навыков у участников образовательного процесса; - отсутствие у значительной части научно-педагогических и педагогических работников компетенций, необходимых для формирования актуальных практических навыков у соискателей образования; - отсутствие достоверной информации о текущих и будущих потребностях работодателей в компетентности работников; - недостаточность или полное отсутствие в учебных заведениях современного оборудования и технологий, к	- неготовность выпускников работать по специальности; - неудовлетворенность рынка труда качеством образования, что приводит к необходимости в дополнительном обучении на рабочем месте, расширении системы обучения на предприятиях; - низкий уровень работы учебных заведений, включая неэффективное использование бюджетных средств, о чем свидетельствует чрезмерно большая часть выпускников учебных заведений, которые не работают (часто вообще не планируют работать) по полученной профессии;

использованию которых необходимо подготовить специалистов; - сложность привлечения к преподаванию в учреждениях высшего образования специалистов, имеющих опыт практической работы, с оплатой труда, соответствующей их квалификации, в связи с тем, что кадровые требования в сфере высшего образования предусматривают преимущества для преподавателей с научными степенями; - невключенность большинства учебных заведений (которые имеют в основном статус бюджетных учреждений) в современные рыночные отношения и неопределенность механизма сотрудничества в сфере государственно-частного партнерства, что влияет на подготовку соискателей образования к самостоятельной профессиональной деятельности в рыночной среде.	- неэффективное использование лучшего для обучения времени соискателей образования по вопросам получения профессиональных компетенций; - установление требований к наличию опыта самостоятельной профессиональной деятельности (стаж работы) у выпускников учебных заведений, которые устраиваются на работу впервые.
---	--

Обобщенную модель обеспечения подготовки специалистов по дуальной форме получения образования представлено на рис. 11.

Рисунок (11) Модель обеспечения подготовки специалистов по дуальной форме получения образования (создано автором)

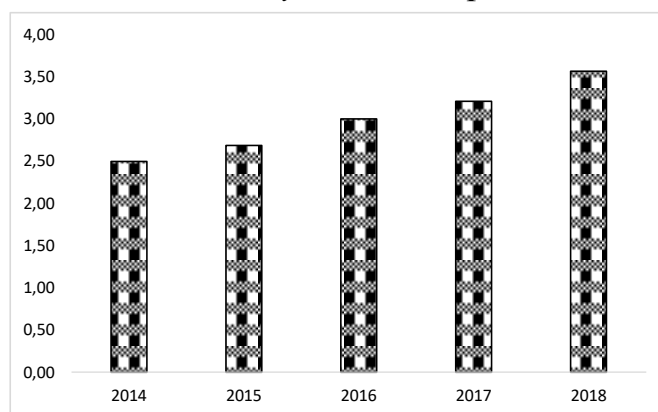


Произведена оценка потенциала внедрения дуальной формы образования. Результаты комплексного исследования основаны на опросе 200 студентов из учебных заведений разных регионов Украины. Принимая во внимание полученные результаты и меры, которые государства (с развитой дуальной

формой образования) применяют для восстановления спроса и предложения на места ученичества, были определены условия, от которых зависит имплементация дуальной формы образования в стране. Для подтверждения авторской гипотезы о своевременности внедрения дуальной формы обучения расчеты производились несколькими способами.

Результаты расчетов подтверждают динамику к возрастанию (рис. 12).

Рисунок (12) Динамика интегрального показателя потенциала внедрения дуального образования



Для подтверждения мысли о своевременности и актуальности внедрения дуального образования были проведены дополнительные исследования. Все показатели составляющих факторов модели были распределены на стимуляторы и дестимуляторы процесса введения дуальной формы образования (рис.13).

Рисунок (13) Динамика показателей стимуляторов и дестимуляторов внедрения дуальной формы образования



На основании расчета синтетических показателей по составляющим оценки потенциала внедрения дуального образования также был проведен расчет интегрального показателя (табл.4).

Таблица 4 Результаты расчетов интегрального показателя модели оценки потенциала внедрения дуального образования

Показатели	2014	2015	2016	2017	2018	Вес
Экономическая составляющая						
уровень инвестиционной привлекательности	0,881	1,000	0,989	0,970	0,951	0,881
средний уровень зарплат в профессиональном секторе	0,875	0,541	0,613	0,792	1,000	0,875
уровень безработицы среди молодежи	0,771	0,795	0,774	1,000	0,994	0,771
уровень занятости молодежи	0,767	0,791	0,770	1,000	0,989	0,767
налоговая нагрузка на предприятия	0,949	0,998	1,000	0,973	0,902	0,949
уровень теневого рынка труда	1,000	0,970	0,996	0,770	0,775	1,000
уровень конкуренции в стране	1,000	0,917	0,924	0,917	0,846	1,000
Синтетический показатель	0,887	0,843	0,854	0,913	0,919	0,887
Политическая составляющая						
доля затрат ВВП на образование	0,896	0,806	0,854	0,791	1,000	0,896
уровень влияния профсоюзов	0,767	0,833	0,967	0,900	1,000	0,767
уровень влияния организаций работодателей	0,750	0,767	0,950	0,883	1,000	0,750
уровень коррупции	0,845	0,925	0,916	0,923	1,000	0,845
уровень текучести кадров	0,941	0,889	1,000	0,842	0,696	0,941
Синтетический показатель	0,836	0,842	0,936	0,867	0,930	0,836
Культурно-образовательная составляющая						
престиж профессионального образования	0,8964	0,8067	0,8543	0,7899	1,000	0,8964
уровень инвестиций компаний в обучение персонала	0,2500	0,3571	0,5357	0,6786	1,000	0,2500
автономия учебных заведений	0,8182	0,8545	0,9091	0,9091	1,000	0,8182
Синтетический показатель	0,57	0,63	0,75	0,79	1,00	0,57
Интегральный	0,750	0,763	0,842	0,854	0,949	

Рост во времени интегрального показателя, как в первом случае, так и во втором, свидетельствует о росте потенциала внедрения дуального образования в Украине.

РАЗДЕЛ 4. МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СИСТЕМЫ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ МОСТОСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ

В первом подразделе дан ответ на вопрос: когда и стоит ли вообще тратить средства на реконструкцию моста или, все-таки, строить новый? Многочисленными исследованиями установлено, что процессы гармонизации протекают согласно правилу "золотой пропорции". Структура многих известных самоорганизующихся структур подчинена этому правилу. В таких системах отношение целого и его частей находится в соответствии с правилом

"золотой пропорции". Число 1,618 называется "золотой пропорцией", а деление отрезка в указанном отношении – "золотым сечением".

Процент дохода по правилу золотой пропорции больше процента дохода при 70% затрат на реконструкцию. Можно сделать вывод о том, что если средства на реконструкцию моста являются большими от 61,8% стоимости строительства нового моста, реконструкция является экономически невыгодной. Рассмотрено физический износ конструкции моста как отказ.

Долю физического износа конструкции моста определим по формуле:

$$U(t) = e^{\lambda(t-T)} - 1, \quad (1)$$

где $U(t)$ - доля физического износа на момент t ; λ - показатель интенсивности износа конструкции (находится в таблицах в соответствии с материалом, из которого изготовлен мост); t - текущий момент времени от начала эксплуатации в годах; T - начальный период эксплуатации, при котором еще не происходит износ.

Таблица 5 Расчет доли износа конструкции

Года	λ_1	λ_2	Года	λ_1	λ_2	Года	λ_1	λ_2	Года	λ_1	λ_2
	0,009	0,012		0,008	0,01		0,008	0,011		0,009	0,011
20	0,0942	0,2712	20	0,0833	0,2214	20	0,0833	0,2461	20	0,0942	0,2461
25	0,1445	0,3499	22	0,1008	0,2461	22	0,1008	0,2738	22	0,1140	0,2738
30	0,1972	0,4333	24	0,1185	0,2712	24	0,1185	0,3021	24	0,1343	0,3021
35	0,2523	0,5220	26	0,1366	0,2969	26	0,1366	0,3311	26	0,1549	0,3311
40	0,3100	0,6161	28	0,1549	0,3231	28	0,1549	0,3607	28	0,1759	0,3607
45	0,3703	0,7160	30	0,1735	0,3499	30	0,1735	0,3910	30	0,1972	0,3910
50	0,4333		32	0,1924	0,3771	32	0,1924	0,4219	32	0,2190	0,4219
55	0,4993		34	0,2117	0,4049	34	0,2117	0,4535	34	0,2411	0,4535
60	0,5683		36	0,2312	0,4333	36	0,2312	0,4859	36	0,2636	0,4859
65	0,6405		38	0,2511	0,4623	38	0,2511	0,5189	38	0,2866	0,5189
70	0,7160		40	0,2712	0,4918	40	0,2712	0,5527	40	0,3100	0,5527
			42	0,2918	0,5220	42	0,2918	0,5872	42	0,3338	0,5872
			44	0,3126	0,5527	44	0,3126	0,6226	44	0,3580	0,6226
			46	0,3338	0,5841	46	0,3338	0,6586	46	0,3826	0,6586
			48	0,3553	0,6161	48	0,3553	0,6955	48	0,4078	0,6955
			50	0,3771	0,6487	50	0,3662	0,7143	49	0,4205	
			52	0,3993	0,6820	52	0,3882		51	0,4463	
			54	0,4219	0,7160	54	0,4106		53	0,4726	
			56	0,4448		56	0,4333		55	0,4993	
			58	0,4681		58	0,4564		57	0,5265	
			60	0,4918		60	0,4799		59	0,5543	
			62	0,5159		62	0,5038		61	0,5825	
			64	0,5403		64	0,5281		63	0,6112	
			66	0,5652		66	0,5527		65	0,6405	
			68	0,5904		68	0,5778		67	0,6703	
			70	0,6161		70	0,6032		69	0,7006	

			72	0,6421		72	0,6291				
			74	0,6686		74	0,6553				
			76	0,6955		76	0,6820				
			77	0,7092		77	0,7092				
$E=(70-45)/70 = 35,71\%$			$E = (77-54)/77 = 29,87\%$			$E = (77-49)/77 = 36,36\%$			$E = (69-48)/69 = 30,43\%$		

При принятых параметрах (рассматривая пример варианта 1), новый мост послужит примерно 70 лет, а мост после капитального ремонта - 45 лет. Во времени выигрыш имеем $70-45=25$ лет. Эффективность срока службы составляет $25/70=0,3571$ или 35,71%. Эффективность вложенных средств (построение нового моста – Q грн, реконструкция моста - $0,7 * Q$ грн.) $(1-0,7)/1=0,3$ или 30%. При таком соотношении средств, более эффективным будет решение, принятое в пользу строительства нового моста.

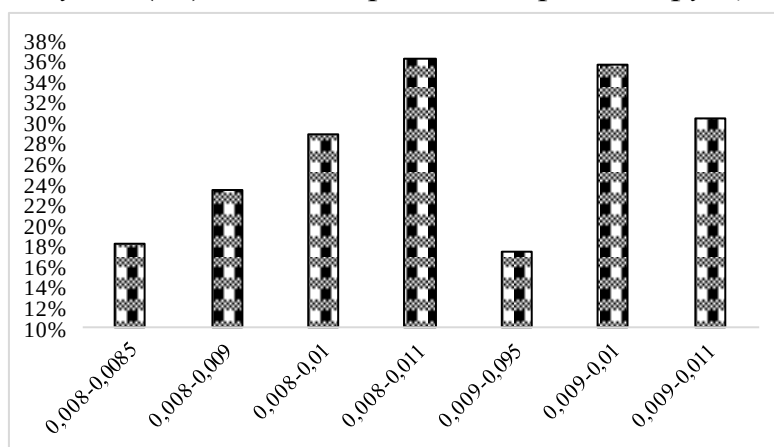
На взгляд автора диссертационной работы, все зависит от оценки физического состояния моста. Если его состояние не требует объемной реконструкции, то можно выбрать и рассчитать следующие показатели (тогда соответственно разрыв между показателями износа берем малый).

Таблица 6 Расчет эффективности по вариантам

Показатель	Вариант 1	Вариант 2	Вариант 3	Вариант 4
λ_1	0,008	0,009	0,009	0,008
λ_2	0,009	0,1	0,095	0,0085
E_t	23,38%	23,19%	17,39%	18,18%

Согласно полученным процентам имеем объемы средств на реконструкцию (рис.14).

Рисунок (14) Объемы средств на реконструкцию



Итак, пусть λ_1 - интенсивность износа конструкции нового моста, а λ_2 - интенсивность износа конструкции моста после реконструкции. Учитывая, что после реконструкции моста остаются старые элементы, показатель износа интенсивности износа моста должен быть выше. Примем, что $\lambda_2 = \lambda_1 + \Delta$.

Тогда разница между долей физического износа конструкции моста после реконструкции и построенным новым будет:

$$\begin{aligned}
U_P(t) - U_H(t) &= e^{(\lambda_1 + \Delta)(t-T)} - 1 - e^{\lambda_1(t-T)} + 1 = \\
&= e^{(\lambda_1 + \Delta)(t-T)} - e^{\lambda_1(t-T)} =, \quad t - T = k \\
&= e^{(\lambda_1 + \Delta)k} - e^{\lambda_1 k} = e^{\lambda_1 k} (e^{\Delta k} - 1)
\end{aligned}$$

Составляем следующую пропорцию:

$$\frac{U_P(t) - U_H(t)}{U_H(t)} = \frac{1}{x}$$

Из пропорции имеем:

$$\begin{aligned}
x &= \frac{U_P(t) - U_H(t)}{U_H(t)} = \frac{e^{\lambda_1 k} (e^{\Delta k} - 1)}{e^{\lambda_1 k}} = e^{\Delta k} - 1 \\
e^{\Delta k} - 1 &= 0,3 \\
e^{\Delta k} &= 1,3 \\
\ln(e^{\Delta k}) &= \ln(1,3) \\
\Delta \cdot k &= 0,2624 \\
\Delta &= \frac{0,2624}{k}
\end{aligned}$$

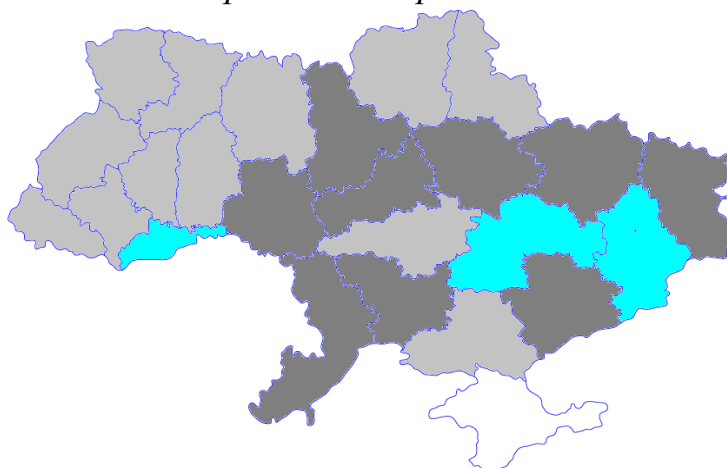
Таблица 7 Обобщающая таблица

Мостовые конструкции	$T_{kp} - T$	λ_1	λ_2	λ_2 / λ_1
Деревянный мост	42	0,015	0,024	1,6
Железобетонный и каменный мост	70	0,0125	0,02214	1,58
Металлический мост	85	0,009	0,0135	1,5

Если показатель износа конструкции моста капитального ремонта выше показателя износа конструкции нового моста на величину λ_2 / λ_1 , а объем средств на капитальный ремонт достигает 70% от средств, необходимых для построения нового, лучше строить новый мост.

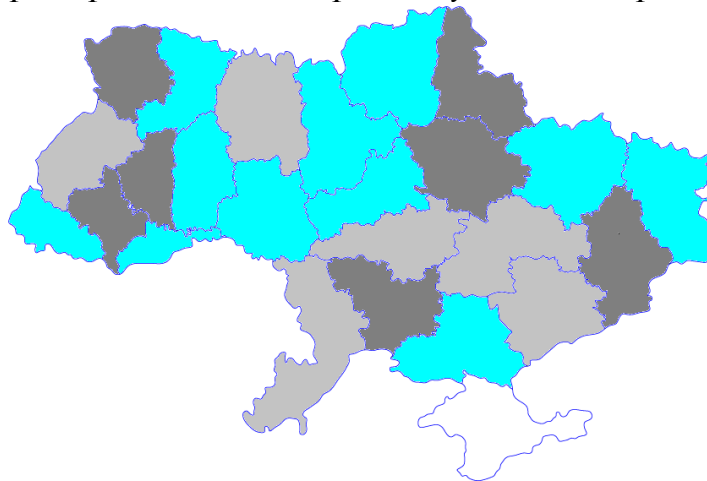
Анализ «положительных шагов» в направлении обеспечения благоприятного инвестиционного климата и формировании основ сохранения и повышения конкурентоспособности с позиции финансового обеспечения мостостроения, зафиксировал пробел в этом направлении. Произведена оценка инвестиционной привлекательности регионов, определен уровень риска инвестиционных вложений регионов и обоснован потенциал внедрения дуальной формы обучения. На основании расчетов представлены картограмма инвестиционной привлекательности, риска инвестиционных вложений регионов и потенциал внедрения дуальной формы обучения по регионам Украины на рис.15-17 соответственно.

Рисунок (15) Картограмма зонирования инвестиционной привлекательности регионов Украины



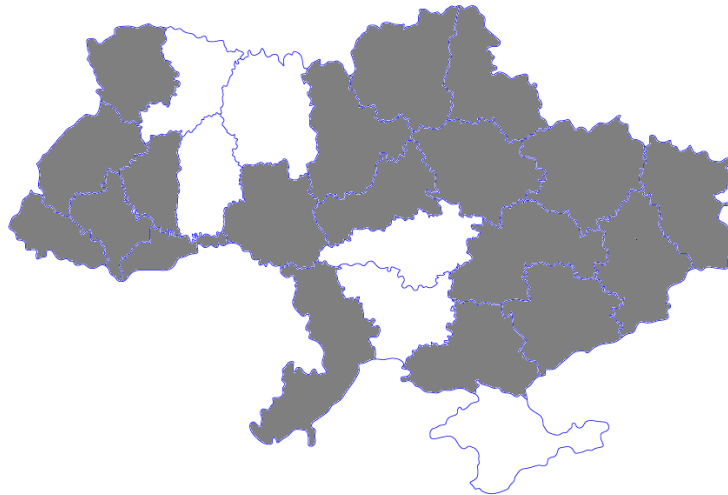
-  - зона высокой инвестиционной привлекательности;
-  - зона средней инвестиционной привлекательности;
-  - зона низкой инвестиционной привлекательности;
-  - зона отсутствия статистической информации.

Рисунок (16) Картограмма зон внедрения дуального образования в Украине



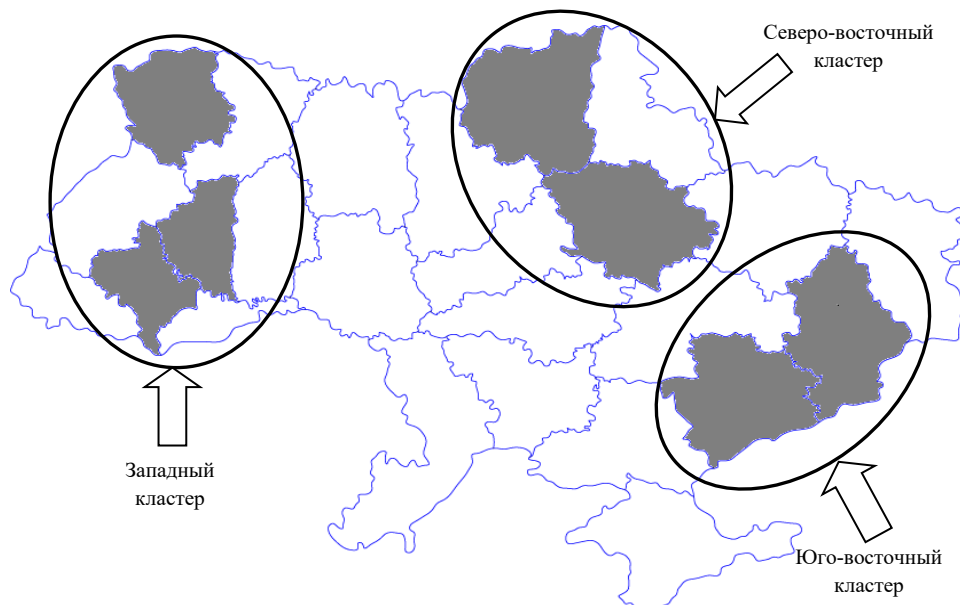
-  - зона внедрения дуального образования;
-  - зона статистической неопределенности (зона потенциально-приемлемого внедрения дуального образования);
-  - зона низкого потенциала внедрения дуального образования;
-  - зона отсутствия статистической информации.

Рисунок (17) Картограмма регионального распределения учебных заведений Украины по подготовке специалистов специальностей 192 «Строительство и гражданская инженерия» и 193 «Геодезия и землеустройство»



На основании расчетов представлена картограмма наиболее потенциальных регионов для повышения их инвестиционной привлекательности в контексте их финансового обеспечения с обоснованием создания трех кластеров, а именно: Западный кластер (Волинская, Тернопольская и Ивано-Франковская области), Северо-восточный кластер (Полтавская и Черниговская области), Юго-восточный кластер (Донецкая и Запорожская области) (рис. 18).

Рисунок (18) Картограмма первоочередного государственного вмешательства с целью финансового обеспечения мостостроения Украины (создано автором)



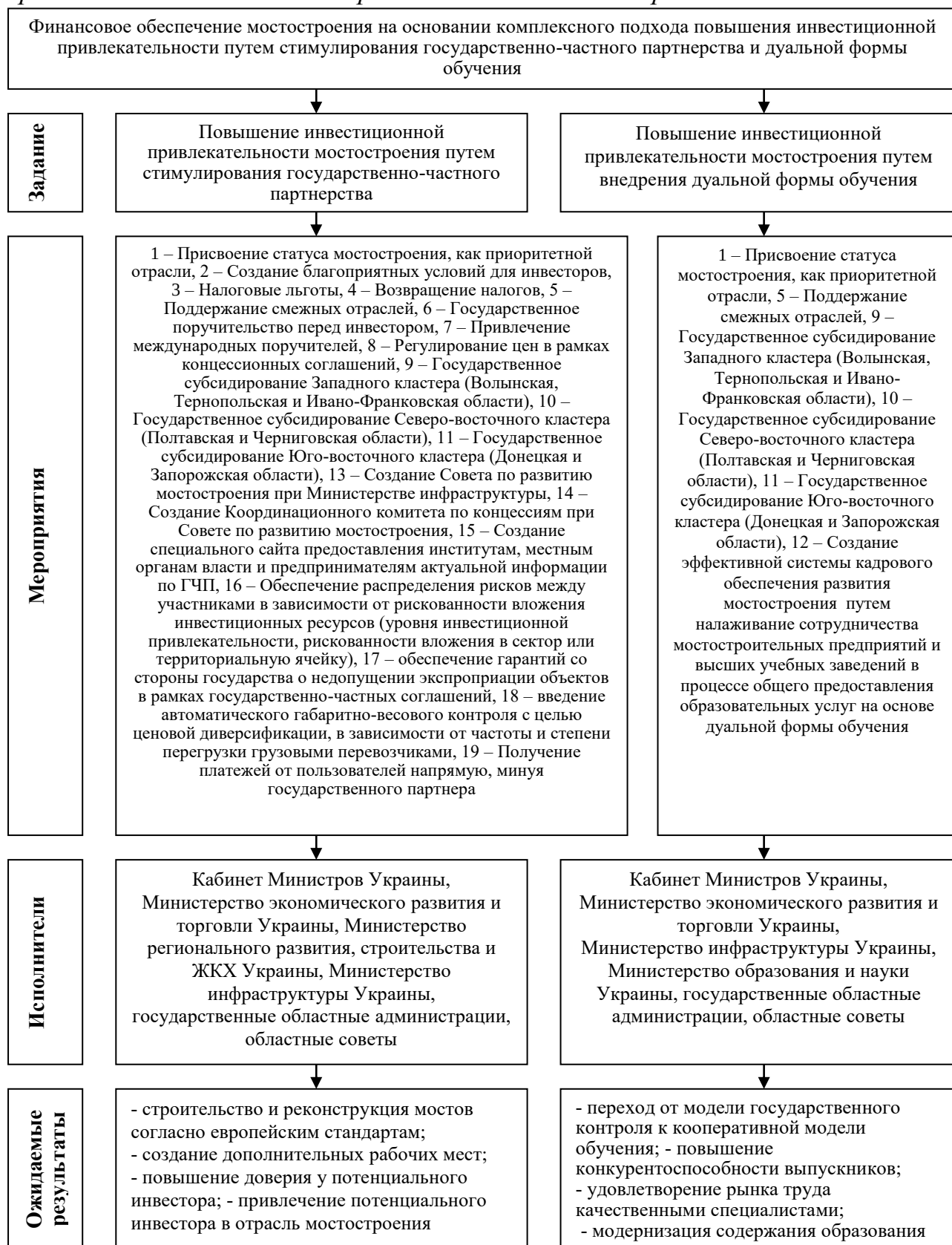
Повышение инвестиционной привлекательности регионов в контексте их финансового обеспечения – это вектор стратегического планирования. Поэтому существует необходимость разработки текущих мероприятий государственной финансовой поддержки неприоритетных территориальных ячеек, что даст

возможность устранить региональный дисбаланс в государстве на пути его инновационного развития.

РАЗДЕЛ 5. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ПРОГРАММИРОВАНИЯ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОСТОСТРОЕНИЯ В УКРАИНЕ

В Украине начало государственного программирования развития дорожной инфраструктуры датируется 2013г., когда было разработано и утверждено Государственную целевую экономическую программу развития автомобильных дорог общего пользования на 2013-2018 годы. Эта программа была выполнена не в полном объеме из-за недофинансирования. В эти годы фактически приостановлены работы по строительству автомобильных дорог, объемы работ по текущему среднему ремонту в десятки раз были меньшими нормативных, ямочная ликвидация проводилась несвоевременно и не на всех дорогах. Как следствие, состояние дорог ухудшилось до катастрофического. Проблема недостаточного финансирования усиливалась еще и тем, что в 2015-2016 годах были отменены целевые источники финансирования дорожной отрасли, а запланированные в общем фонде государственного бюджета расходы на развитие автомобильных дорог недофинансировались Казначейством. В 2018 году постановлением Кабинета Министров Украины утверждена Государственная целевая экономическая программа развития автомобильных дорог общего пользования государственного значения на 2018-2022 годы. По состоянию на 01.01.2020 г. отклонения по невыполнению программы достигают 30%. Велика вероятность провала и этой программы. При этом в программе указано, что строительство некоторых мостов будет проводиться за счет средств международных финансовых организаций и средств инвесторов (в рамках концессионных соглашений). В значительной степени данный программный документ является продолжением Государственной целевой экономической программы развития автомобильных дорог общего пользования на 2013-2018 годы, так как содержит ряд аналогичных или похожих задач, мероприятий и ожидаемых результатов, а также структурных и содержательных недостатков. Структурно-содержательные недостатки указанных программных документов предложено нивелировать путем разработки комплекса мероприятий, модель которого представлена на рис. 19.

Рисунок (19) Комплекс мероприятий улучшения инвестиционной привлекательности мостостроения в контексте его финансового обеспечения

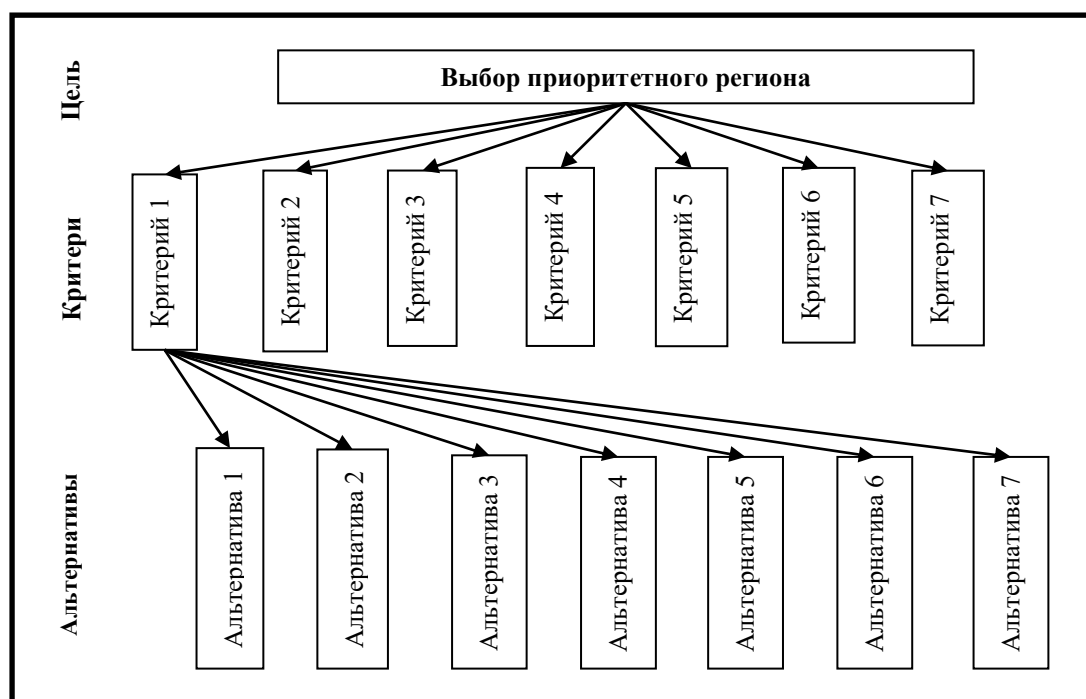


С помощью математической модели обеспечения эффективного взаимодействия государства и частного инвестора в рамках механизма ГЧП определен бюджет государственных средств. При государственной поддержке

государственные средства ($K=1$) будут распределены следующим образом: 0,4891 государственных средств выделяется Тернопольской области (Западный кластер), 0,2937 – Черниговской области (Северо-восточный кластер), 0,2172 – Полтавской области (Юго-восточный кластер).

Для определения наиболее приоритетных регионов для финансирования был осуществлен выбор конечного единого компромиссного решения с учетом различных критериев, который является достаточно сложной задачей при планировании и принятии решений. Для решения был использован метод анализа иерархии (МАИ). Исходя из полученных результатов (рис.18), суть МАИ схематически представлена на рис. 20.

Рисунок (20) Иерархическая структура задачи принятия решения по выбору приоритетного региона для финансирования



Для решения задачи были заданы исходные данные по регионам и критериям. Альтернативами задачи является выбранных 7 областей. В качестве критериев выбраны: уровень инвестиционной привлекательности, уровень безработицы среди молодежи, уровень занятости молодежи, налоговая нагрузка, риск невыполнения обязательств, уровень автономии учебных заведений и уровень текучести кадров.

Умножением векторов альтернатив на вектор приоритетов критериев, получаем результирующий вектор – глобальный вектор приоритетов регионов.

Рисунок (21) Матрица определения результирующего вектора

0,403	0,025	0,021	0,026	0,019	0,318	0,021	0,117	0,103
0,033	0,404	0,340	0,331	0,057	0,039	0,310	0,093	0,131
0,221	0,041	0,034	0,057	0,106	0,194	0,050	0,049	0,114

$$\begin{vmatrix} 0,033 & 0,000 & 0,159 & 0,133 & 0,037 & 0,069 & 0,190 \\ 0,190 & 0,050 & 0,042 & 0,044 & 0,147 & 0,193 & 0,035 \\ 0,085 & 0,208 & 0,175 & 0,172 & 0,402 & 0,078 & 0,125 \\ 0,034 & 0,272 & 0,228 & 0,238 & 0,231 & 0,109 & 0,270 \end{vmatrix} \times \begin{vmatrix} 0,045 \\ 0,489 \\ 0,125 \\ 0,081 \end{vmatrix} = \begin{vmatrix} 0,060 \\ 0,132 \\ 0,262 \\ 0,200 \end{vmatrix}$$

На основании проведенных расчетов получены следующие результаты (табл.8).

Таблица 8 Ранжирование приоритетности регионов для финансирования

Регион	Глобальные приоритеты	Ранг
Донецкая область	0,103	6
Волынская область	0,131	4
Запорожская область	0,114	5
Ивано-Франковская область	0,060	7
Полтавская область	0,132	3
Тернопольская область	0,262	1
Черниговская область	0,200	2

Из результатов расчетов видно, что наиболее приоритетными являются Тернопольская, Черниговская и Полтавская области. Менее приоритетные – Волынская и Запорожская области. Неприоритетными являются Донецкая и Ивано-Франковская области.

На основании определенных приоритетных регионов были рассчитаны суммы для их финансового обеспечения. Результаты представлены в таблице 9.

Таблица 9 Результаты финансового обеспечения

Параметр	Области-претенденты		
	Тернопольская	Черниговская	Полтавская
Доля финансирования, S_i^*	1,923077	1,154734	0,853971
Доля финансирования, %	48,91108	29,36923	21,71969

По результатам расчетов видно, что при государственной поддержке государственные средства будут распределены следующим образом: 0,4891 государственных средств выделяется Тернопольской области (Западный кластер), 0,2937 – Черниговской области (Северо-восточный кластер), 0,2172 – Полтавской области (Юго-восточный кластер).

С целью разработки текущих мероприятий государственной финансовой поддержки неприоритетных территориальных ячеек для устранения регионального дисбаланса в государстве на пути его инновационного развития, предложено методику государственной финансовой поддержки неприоритетных регионов при финансовом обеспечении мостостроения. Проведена группировка регионов по приоритетности. Определены 10 областей для государственной финансовой поддержки и рассчитаны доли финансирования (табл.10).

Таблица 9 Результаты расчета доли финансирования при K=1

Регион	Доля финансирования при K=1
Житомирская	0,1382
Донецкая*	0,1087
Черновицкая	0,1002
Днепропетровская	0,0965
Винницкая	0,0946
Черкасская	0,0933
Николаевская	0,0925
Киевская	0,0920
Одесская	0,0919
Харьковская	0,0920

*-данные по области, подконтрольной территории Украины

Таким образом государственная финансовая поддержка будет распределена по принципу «самым слабым наибольшая государственная поддержка», что содействует устранению регионального дисбаланса в государстве на пути его развития.

IV. Вклад

В диссертации развиты теоретико-методологические и концептуальные основы финансового обеспечения мостостроения, а именно:

1. Обоснована концепция инвестиционной привлекательности мостостроения, которая представляет собой совокупность объективных и субъективных внешних условий и факторов, которые существенно влияют на процесс принятия решений об инвестировании с целью финансового обеспечения и экономического роста как территориальных ячеек, отрасли мостостроения, национальной экономики и общества в целом, так и субъектов хозяйствования отрасли мостостроения в частности;

2. На основании анализа факторов обеспечения инвестиционной привлекательности в системе финансового обеспечения мостостроения и с целью эффективного воздействия на них, определен «критический треугольник» финансового обеспечения мостостроения Украины, который включает обеспечение инвестиционной привлекательности в целом, обеспечение качества образования и обеспечение государственно-частного партнерства в частности;

3. Определено место и роль государственно-частного партнерства в системе финансового обеспечения мостостроения, как одного из ключевых факторов, влияющего на принятие решения, относительно инвестирования в проекты мостостроения, а также определено место и роль дуального образования как фактора обеспечения качества высшего образования в системе финансового обеспечения в контексте развития мостостроения;

4. На основании подхода к пониманию категории «финансового обеспечения» предложено понимание категории «финансового обеспечения

мостостроения», как совокупность отношений, по обеспечению качества факторов влияния на финансовое обеспечение, по поиску инвестиций, по привлечению и эффективному распределению инвестиционных ресурсов в целях финансового обеспечения и экономического роста как субъектов хозяйствования отрасли мостостроения в частности, так и территориальных ячеек, отрасли мостостроения, национальной экономики и общества в целом;

5. На основании определения зависимостей между показателями оценки потенциала внедрения дуальной формы обучения, определены потенциальные территориальные ячейки внедрения дуального образования, как фактора обеспечения инвестиционной привлекательности в контексте финансового обеспечения мостостроения;

6. На основании оценки физического состояния мостов предложена модель оценки критических границ и целесообразности капитальных вложений в реконструкцию или новое строительство для достижения рационального использования финансовых ресурсов в контексте финансового обеспечения и развития мостостроения;

7. Разработан комплекс мероприятий, который направлен на финансовое обеспечение мостостроения Украины; предусматривает стимулирование выявленных «слабых мест», которые наиболее существенно влияют на финансовое обеспечение в контексте развития мостостроения Украины; основывается на имплементации передового мирового опыта государственно-частного партнерства в проектах мостостроения в рамках территориальных ячеек;

8. Установлено, что стимулировать инвестиционную деятельность, наряду с существующими путями, возможно концентрируя ресурсы в приоритетных отраслях экономики, вкладывая инвестиции в человеческий потенциал, разрабатывая региональные планы повышения инвестиционной привлекательности всех областей страны;

9. Найдены пути улучшения инвестиционной привлекательности мостостроения в контексте его финансового обеспечения, а именно: снизить уровень государственного регулирования бизнеса; завершить судебную реформу; усовершенствовать законодательную и нормативную базу прав и собственности; преодолеть бюрократию и коррупцию; способствовать развитию рынков капитала; уменьшить налоговое бремя; обеспечить стабильность политической среды; активизировать деятельность по повышению инвестиционной деятельности государства; обеспечить качество образования населения;

10. Усовершенствован методический инструментарий оценки инвестиционной привлекательности мостостроения, где акцентировано внимание на региональной и отраслевой инвестиционной привлекательности, как составляющих системы финансового обеспечения в контексте развития мостостроения Украины;

11. Усовершенствован методический инструментарий оценки потенциала внедрения дуальной формы обучения в системе финансового обеспечения в

контексте розвитку мостостроєння і розробтан методологічний підхід к інтегральній оцінці потенціала впровадження дуальної форми навчання в системі фінансового забезпечення в контексті розвитку мостостроєння, в основі якого інтегральний підхід на основі політичної, економічної і культурно-освітньої моделей;

12. Розв'язано категоріально-понятійний апарат, по проблемі фінансового забезпечення в контексті розвитку мостостроєння, через надання визначень «фінансове забезпечення мостостроєння», «інвестиційна привабливість мостостроєння», «критичні складові системи фінансового забезпечення мостостроєння», в яких, в відмінність від уже існуючих в науковій літературі, одночасно відзначається динамічність і невід'ємність інвестиційної привабливості при розвитку мостостроєння від її існування;

13. Предложена методика определения глобального вектора приоритетов регионов, путем применения метода анализа иерархий с помощью умножения матрицы, составленной из векторов альтернатив, на вектор приоритетов критериев.

14. Предложена методика распределения государственных средств в рамках поддержки финансового обеспечения мостостроения, в основе которой показатели инвестиционной привлекательности мостостроения и риска.

V. ПЕРЕЧЕНЬ НАУЧНЫХ ПУБЛИКАЦИЙ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ДИССЕРТАЦИИ

Перечень научных публикаций

1. Levchenko, Y.S. (2015) *Factors of influence on level of investment attractiveness of motor transport enterprises*. Економічні перспективи в глобальній кризі: Збірник статей. - Академічне видавництво на Аграрний університет Пловдив, Бґґарія, С. 142-146, ISBN: 978-954-517-229-8

2. Левченко, Я.С. (2010) *Підвищення ефективності управління інвестиційною діяльністю на підприємствах транспортної галузі*. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: збірник матеріалів міжнародної науково-практичної конференції, 26 листопада 2010 р. Харків: ФОП Павлов М.Ю., С. 129-130, ISSN 1818-2682

3. Левченко, Я.С. (2015) *Формування системи управління інвестиційною привабливістю автотранспортних підприємств*. Наука молода: збірник наукових праць. Випуск 23. Тернопіль : ТНЕУ, №23, С. 20-27, ISSN 1818-2682

4. Левченко, Я.С. (2015) *Механізм інформаційної підтримки системи управління інвестиційною привабливістю автотранспортних підприємств*. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, №2 (9), Харків: ХНАДУ, С. 46-50, ISSN 2226-8820

5. Levchenko, Y.S. (2015) *Methodology of estimation of level of investment attractiveness of motor transport enterprises*. Economics, Management, Law: current state and perspectives of development. Collection of scientific articles. – Thorpe-Bowker, Melbourne, Australia, P. 116-120, ISBN 978-0-9942661-2-5
6. Levchenko, Y.S. (2015) *Evaluation of the investment attractiveness of motor transport enterprises*. Economics, management, law: problems of science and practice. Collection of scientific articles. Nürnberg, Deutschland, P. 112-117, ISBN 978-617-7214-13-6
7. Левченко, Я.С. (2015) *Прийняття управлінського рішення оптимізації рівня інвестиційної привабливості АТП*. Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Економічні науки, 40 (II), Черкаси : ЧДТУ, С. 89-96, p-ISSN 2306-4420
8. Левченко, Я.С. (2015) *Організаційне забезпечення інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств*. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, №3 (10), том 2, Харків: ХНАДУ, С. 103-107, ISSN 2226-8820
9. Левченко, Я.С. (2015) *Оптимізація інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств*. Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки, 39 (II), Черкаси : ЧДТУ, С. 150-155, ISSN 2306-4420
10. Levchenko, Y.S. (2016) *Transport sector development in Poland and Ukraine: common and different features*. Найновітє научни постижения. Материали за 12-а международна научна практична конференция, Том 2. Икономики. София. Бял ГРАД-БГ, С.25-34, ISBN 978-966-8736-05-6
11. Levchenko, Y.S. (2016) *A model of investment attractiveness evaluation of motor transport enterprises*. Economics, management, law: challenges and prospects. Collection of scientific articles, New Delhi, С. 74-77, ISBN 978-617-7214-28-0
12. Levchenko, Y.S. (2016) *The analysis of the motor transport sector investment in Ukraine and Lithuania*. Perspective directions of scientific researches: Collection of scientific articles. Coventry, P. 125-129, ISBN 978-617-7214-40-2
13. Levchenko, Y.S. (2016) *Management of investment attractiveness of motor transport enterprises (on the example of Ukraine)*. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. Харків : ХНАДУ, 3 (14), том 2, С. 104-109, ISSN 2226-8820
14. Левченко, Я.С. (2017) *Державно-приватне партнерство, як запорука розвитку підприємств України*. Zbiór artykułów naukowych. Konferencji Międzynarodowej NaukowoPraktycznej «Economy. Zarządzanie. Teoretyczne i praktyczne aspekty rozwoju współczesnej nauki» (30.03.2017 - 31.03.2017), Warszawa : Wydawca Sp. z o.o. «Diamond trading tour», P. 62-65, ISBN: 978-83-65608-46-8

15. Левченко, Я.С., Дмитрієв, І.А. (2017) *Оцінювання інвестиційної привабливості підприємства та управління її показниками*. Актуальні проблеми економіки. Науковий економічний журнал, Київ : ВНЗ Національна академія управління, №5 (191), С. 89-99, ISSN 1993-6788
16. Levchenko, Y.S., Dmitrijev, I., Shevchenko, I. (2017) *Theoretical, methodological and applied aspects of managing investment attractiveness of automobile enterprises (on the example of Ukraine)*. Oxford Economic Papers, 4(2), vol. 69. Oxford University Press, P. 1137-1145, ISSN 0030-7653
17. Levchenko, Y.S., Vasiliauskaite, A. (2017) *Information support mechanism as a component of enterprise investment attractiveness*. Фінансовий простір. Міжнародний науково-практичний журнал, Черкаси, №3 (27), С. 7-13, ISSN 2304-1692
18. Levchenko, Y., Vasiliauskaitė, A. (2017) *Development of the information support mechanism of enterprise investment attractiveness*. СХІДНА ЄВРОПА: ЕКОНОМІКА, БІЗНЕС ТА УПРАВЛІННЯ, № 5 (10), С. 47-52.
19. Левченко, Я., Пурдя, К. (2017) *Методологические аспекты оценки инвестиционной привлекательности*. Zbior artykulow naukowych. Obiecujace osiagniecia Naukowe. Economy. Zarazadzanie. Pansywo I prawo, Warszawa : «Diamond trading tour», P. 21-24, ISBN: 978-83-65608-79-6
20. Levchenko, I., Kaduchenko, K. (2017) *Enterprise investment attractiveness as a part of investment activity*. Zbior artykulow naukowych. Obiecujace osiagniecia Naukowe. Economy. Zarazadzanie. Pansywo I prawo, Warszawa : «Diamond trading tour», P. 24-27, ISBN: 978-83-65608-79-6
21. Grinko, A., Bochulia, T., Grynko, P., Yasinetska, I., & Levchenko, I. (2017) *Formation of the concept of intellectualization information provision for managing an enterprise*. Eastern-European Journal of Enterprise Technologies, 5(3 (89)), 4–14. doi:10.15587/1729-4061.2017.111859, ISSN (print) 1729-3774, ISSN (on-line) 1729-4061
22. Levchenko, I., Kyrchata, I., & Shersheniuk, O. (2017) *Testing of the assessment model of enterprise investment attractiveness on an example of Ukrainian motor transport enterprises*. Technology Audit and Production Reserves, 2(4(40)), 17–21. doi:10.15587/2312-8372.2018.129873, ISSN (print) 2664-9969, ISSN (on-line) 2706-5448
23. Левченко, Я.С. (2018) *Моделирование механизма государственно-частного партнерства как фактора обеспечения инвестиционной привлекательности предприятия в контексте регионального развития*. Електронне наукове фахове видання СХІДНА ЄВРОПА: ЕКОНОМІКА, БІЗНЕС ТА УПРАВЛІННЯ, №4 (15), Дніпро, С. 205-212, ISSN (Online): 2518-1971
24. Левченко, Я.С. (2018) *Розробка концепції інвестиційної привабливості*. Електронне наукове фахове видання СХІДНА ЄВРОПА: ЕКОНОМІКА, БІЗНЕС ТА УПРАВЛІННЯ, Дніпро, №5 (16), С. 138-144, ISSN (Online): 2518-1971

25. Левченко, Я.С., Шершенюк, О.М. (2018) *Оцінка зовнішнього середовища інвестиційної привабливості підприємств в контексті регіонального розвитку. СХІДНА ЄВРОПА: ЕКОНОМІКА, БІЗНЕС ТА УПРАВЛІННЯ*, Дніпро, №6 (17), С. 238-244, ISSN (Online): 2518-1971
26. Levchenko, I., Andriushchenko, K., Stefanyshyn, D., Sahaidak, M., Tepliuk, M., Buchynska, O., Rozmetova, E., Marusei, T., Smyrnova, I., Zhytomyrska, T., (2018) *Process of resources provision management of the enterprise's activity with consideration of gender factor*. Eastern-European Journal of Enterprise Technologies 6/3(96). - P. 6-19, ISSN (print) 1729-3774, ISSN (on-line) 1729-4061
27. Левченко, Я.С. (2019) *Формування державно-приватного партнерства: від історії до сьогодення. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*, №1 (22), Харків : Стиль-Издат, С. 90-100, ISSN 2226-8820
28. Левченко, Я.С. (2019) *ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО: САМОСТІЙНА ІНСТИТУЦІЯ ЧИ ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ*. Zbiór artykułów naukowych z Konferencji Międzynarodowej NaukowoPraktycznej (on-line) zorganizowanej dla pracowników naukowych uczelni, jednostek naukowo-badawczych oraz badawczych z państw obszaru byłego Związku Radzieckiego oraz byłej Jugosławii, Warszawa, P. 64-67, ISBN: 978-83-66401-07-5
29. Левченко, Я.С., Волинець, Л.М. (2019) *Проблеми вищої школи глазами студента*. Zbiór artykułów naukowych recenzowanych. Zbiór artykułów naukowych z Konferencji Międzynarodowej NaukowoPraktycznej (on-line) zorganizowanej dla pracowników naukowych uczelni, jednostek naukowo-badawczych oraz badawczych z państw obszaru byłego Związku Radzieckiego oraz byłej Jugosławii, Warszawa, P. 10-14, ISBN: 978-83-66401-12-9
30. Vorkut, T., Volynets, L., Bilonog, O., Sopotsko, O., & Levchenko, I. (2019). *The model to optimize deliveries of perishable food products in supply chains*. Eastern-European Journal of Enterprise Technologies, 5(3 (101)), 43–50. doi:10.15587/1729-4061.2019.177903, ISSN (print) 1729-3774, ISSN (on-line) 1729-4061
31. Левченко, Я.С. (2019) *Розробка системи забезпечення інвестиційної привабливості як фактора конкурентоспроможності в контексті державно-приватного партнерства в умовах інклюзивної економіки*. Вектор Поділля, Кам'янець-Подільський : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2, С. 28-41, ISSN 2617-1112
32. Левченко, Я.С. (2019) *Мостобудування в Україні: значення державно-приватного партнерства для його розвитку*. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. № 2 (23), Харків : Стиль-Издат, С. 118-129, ISSN 2226-8820

33. Левченко, Я.С. (2019) *На шляху до євроінтеграції. Як і кому інвестувати в будівництво і реконструкцію мостів України?* Східна Європа: економіка, бізнес та управління. №6 (23), Режим доступу до ресурсу: <http://www.easterneurope-ebm.in.ua/23-2019-ukr>
34. Бабайлов В.К., Левченко, Я.С. (2019) *Инженерия для экономистов: акцент на главном. Проблемы і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. № 2 (23, Харків : Стиль-Издат, С. 4-13, ISSN 2226-8820*
35. Левченко, Я.С. (2019) «*CRITICAL COMPONENTS*» *IDENTIFICATION OF FINANCIAL ENSURING OF UKRAINE'S BRIDGES BUILDING*. Бізнес-навігатор. № 6.1-1 (56), С. 87-94, ISSN 2522-4751
36. Левченко, Я.С. (2020) *Дуальное обучение для Украины: факторы влияния и потенциальные возможности его имплементации*. Herald pedagogiki. Nauka i Praktyka. № 52 (02), Р. 14-17, ISSN: 2450-8160
37. Левченко, Я.С. (2020) *PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP: WORLD EXPERIENCE AND PROSPECTS FOR ITS IMPLEMENTATION IN PROJECTS OF UKRAINE'S BRIDGES BUILDING*. Інфраструктура ринку: Економіка і управління національним господарством. № 39, С. 66-73, ISSN (Online): 2519-2868
38. Smyrnov, O., Borysenko, A., Trynova, I., Levchenko, I., Marchenko, A. (2020) *Determining the technical and economic parameters for designing hybrid power units for the budget segment*. Eastern-European Journal of Enterprise Technologies, №1/8 (103), Р. 43-49. DOI: <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2020.194642>, ISSN (print) 1729-3774, ISSN (on-line) 1729-4061
39. Britchenko, I., Bezpartochnyi, M., Levchenko, Ya. (2020) *Development of methodology of alternative rationale for financial ensuring of bridges building*. VUZF review, № 5 (1), Р. 43-49, ISSN 2534-9228
40. Левченко, Я.С., Шершенюк, О.М. (2020) *Дуальна освіта як складова фінансового забезпечення держави в контексті розвитку державно-приватного партнерства*. Herald pedagogiki. Nauka i Praktyka, № 53 (03), Р. 46-48, ISSN: 2450-8160
41. Левченко, Я.С., Шершенюк, О.М. (2020) *Оцінка потенціалу впровадження дуальної системи навчання в Україні. Професіоналізм педагога: теоретичні й методичні аспекти*. Слов'янськ : ДДПУ, №12, С. 154-167, ISSN: 2414-9292
42. Левченко Я.С., Юрченко О.В. (2020) *Теоретичний огляд моделей і форм фінансування мостобудування. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. Харків : Стиль-Издат, № 2 (25), С. 85-92.
43. Levchenko, I., & Britchenko, I. (2021). Estimation of state financial support for non-priority territorial units using the example of bridge construction. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 1(13 (109), 26–34. <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2021.225524>

44. Левченко, Я.С. (2010) Анализ воздействия экономического кризиса на рынок транспортных услуг. Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства: Економічні науки. №99, Харків : ХНТУСГ, С. 67-72,
45. Левченко, Я.С. (2015) Інвестиції як основний елемент інвестиційної діяльності підприємства. Економіка і управління в умовах глобалізації: збірник матеріалів IV Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції, 21 травня 2015 р. Кривий Ріг : ДонНУЕТ, С. 41-44, ББК: 65.05я431
46. Левченко, Я.С. (2015) Пріоритетні методи оцінки інвестиційної привабливості автотранспортних підприємств. Фінансові аспекти розвитку держави, регіонів та суб'єктів господарювання: сучасний стан та перспективи. Матеріали I міжнар. наук.-практ. конф., 25-26 грудня 2015 р. Одеса, С. 11-13, ISBN: 978-617-7261-65-9
47. Левченко, Я.С. (2016) Формування системи управління інвестиційною привабливістю АТП. Проблеми і шляхи забезпечення якості вищої освіти щодо підготовки фахівців у сучасних умовах : Збірник матеріалів інтернет - конференції з проблем вищої освіти і науки (11 листопада 2016 р.). Харків : ХНАДУ, ХК№1537-278Р
48. Левченко. Я.С., Комар, О.С. (2016) Дистанційне чи змішане навчання: недоліки та переваги. Проблеми і шляхи забезпечення якості вищої освіти щодо підготовки фахівців у сучасних умовах : Збірник матеріалів інтернет - конференції з проблем вищої освіти і науки (11 листопада 2016 р.), Харків : ХНАДУ, С. 86-89, ХК№1537-278Р
49. Левченко, Я.С., Антонова, Л. (2016) Investments - the main element of the investment activities. Проблеми та перспективи розвитку підприємництва: Матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції, м. Харків, 25 листопада 2016 року. Харків : ХНАДУ, Т. 1. С. 157-160, ББК 65
50. Левченко, Я.С. (2016) Формування системи управління інвестиційною привабливістю АТП. Проблеми та перспективи розвитку підприємництва: Матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції, м. Харків, 25 листопада 2016 року. Харків : ХНАДУ, Т. 1. С. 229-231, ББК 65
51. Levchenko, Y.S. (2018) Overview the factors influencing investment attractiveness. International Scientific Conference From the Baltic to the Black Sea: the Formation of Modern Economic Area: Conference Proceedings, August 24th, 2018. Riga, Latvia: Baltija Publishing, p. 48-51, ISBN 978-9934-571-47-3
52. Levchenko, Y.S. (2018) PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A FACTOR OF ENSURING OF ENTERPRISE INVESTMENT ATTRACTIVENESS. International Scientific Conference Modern Economic Research: Theory, Methodology, Strategy: Conference Proceedings, Part I, September 28, 2018. Kielce, Poland: Baltija Publishing, p.113-115, ISBN 978-9934-571-51-0
53. Левченко Я.С. (2018) ІНВЕСТИЦІЙНА ПРИВАБЛИВІСТЬ, ЯК ЗАПОРУКА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ. Економіка, облік, фінанси та право: сучасні тенденції та перспективи розвитку в Україні та світі: збірник тез

доповідей міжнародної науково-практичної конференції (Полтава, 29 вересня 2018 р.), Полтава : ЦФЕНД, Ч. 1, С. 40-41, В01 № 414919

54. Левченко. Я.С., Карташова, Е. (2019) Анализ государственных стратегий поддержки инвестиционной деятельности в рамках государственно-частного партнерства. Проблемы та перспективи розвитку підприємництва: Матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 6 грудня 2019 року), Харків : ХНАДУ, С. 54-56,

55. Левченко, Я.С. (2019) Стан мостів України: зволікати неможна. Проблеми та перспективи розвитку підприємництва: Матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 6 грудня 2019 року), Харків : ХНАДУ, С. 19-22.

56. Левченко, Я.С. (2019) ДУАЛЬНА ОСВІТА ЯК ЗАПОРУКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА: ВИКЛИКИ ЧАСУ. Проблеми та перспективи розвитку підприємництва: Матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 6 грудня 2019 року), Харків : ХНАДУ, С. 84-85.

57. Левченко, Я.С. (2019) Чому падають мости та чи тільки Українські мости в критичному стані? Проблеми та перспективи розвитку підприємництва: Матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 6 грудня 2019 року), Харків : ХНАДУ, С. 17-19.

58. Левченко, Я.С. (2020) Забезпечення якості освіти: зволікати неможна. Взаємозв'язок освіти, науки та виробництва – основа ефективного навчального процесу : матеріали Всеукр. наук.-метод. Інтернет-конф., м. Харків, 17 квіт. 2020 р., Харків : ХНАДУ, с. 319-322. URL: <http://dl.khadi.kharkov.ua/course/view.php?id=1167>

59. Левченко. Я.С. (2020) Фінансове забезпечення дуального навчання: досвід Німеччини та можливості для України. Взаємозв'язок освіти, науки та виробництва – основа ефективного навчального процесу : матеріали Всеукр. наук.-метод. Інтернет-конф., м. Харків, 17 квіт. 2020 р., Харків : ХНАДУ, с. 322-326. URL: <http://dl.khadi.kharkov.ua/course/view.php?id=1167>

Перечень монографий

60. Levchenko, Y.S. (2017) Implementation of the information support mechanism of enterprise investment attractiveness. Перспективные достижения современных ученых: экономика, менеджмент, география и геология, архитектура и строительство, химия. Одесса : КУПРИЕНКО С.В., С. 57-63, ISBN 978-617-7414-14-7

61. Левченко, Я.С. (2017) Экономико-математический инструментарий определения инвестиционной привлекательности системы управления предприятием. Теорія і практика діяльності підприємств. Дніпро : Пороги, С. 113-123, ISBN978-617-518-353-3

62. Левченко, Я.С. (2018) External environment of enterprise investment attractiveness in the context of regional development. Monografia po konferencyjna

science, research, development. Economy. Management. State and Law. Valletta (Republic of Malta), p. 12-17, ISBN: 978-83-66030-40-4

63. Левченко, Я.С. (2018) Methodological Tools of Assessment of Enterprise Investment Attractiveness in the Context of Regional Development. Economic and Legal Foundations of the Public Transformations in Conditions of Financial Globalization. New York, USA : Yunona Publishing, P. 253-261, ISBN 978-0-9988574-2-1

64. Дмитрієв, І.А., Левченко, Я.С. (2018) Оцінка і забезпечення інвестиційної привабливості підприємства в контексті регіонального розвитку (на прикладі підприємств автомобільного транспорту). Харків : ФОП Бровін О.В., 268 с, ISBN 978-617-7555-89-5

65. Левченко, Я.С. (2020) Теоретико-методологические основы финансового обеспечения мостостроения Украины в рамках государственно-частного партнерства. София : Издательство ВУЗФ «Св. Григорий Богослов», 272 с, ISBN 978-954-8590-67-9

66. Levchenko Ya., Britchenko I., Bezpartochnyi M., Prylutska L. Regional clustering of financial ensuring of dual education introduction on the example of Ukraine road sector. Pandemic Economic Crisis: Changes and New Challenges to Society: scientific monograph / edited by M. Bezpartochnyi // VUZF University of Finance, Business and Entrepreneurship. – Sofia: VUZF Publishing House “St. Grigorii Bogoslov”, 2020. P. 80-89, ISBN 978-954-8590-55-6

ДЕКЛАРАЦИЯ АВТОРА

Нижеподписавшаяся:

Ярослава Сергеевна Левченко, докторант кафедры финансов ВУЗФ по докторской программе «Финансы и страхование» по профессиональной сфере
3.8. Экономика,

ЗАЯВЛЯЮ,

что моя диссертация и автореферат на тему:

**ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МОСТОСТРОЕНИЯ УКРАИНЫ НА
ОСНОВАНИИ КОМПЛЕКСНОГО ПОДХОДА ПОВЫШЕНИЯ
ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ**

представленные перед ученым советом, были написаны полностью мной. Все литературные источники, которые я использовала, цитируются в соответствии с правилами.

г. София

2021г.