

машинобудування (11,0%); мінеральні продукти (10,8%); продукція хімічної промисловості (5,5%) [4].

А серед товарів імпортової групи у 2020 р. переважали: продукція машинобудування (34,3%); хімічної промисловості (19,9%); мінеральні продукти (15,5%); продукція АПК та харчової промисловості (12,0%); металургійного комплексу (5,8%); легкої промисловості (5,5%) [4].

Найбільшими торговельними партнерами України є країни Євросоюзу, Російська Федерація Китай, США та Туреччина.

Лібералізація торгівлі з країнами Європейського Союзу надає величезний потенціал у розвитку експортної діяльності для вітчизняного бізнесу. Проте на цьому шляху наразі існують суттєві бар'єри, пов'язані з невідповідністю продукції українських виробників вимогам стандартів та технічних регламентів ЄС [5].

Успішний розвиток зовнішньої торгівлі України потребує розробки та реалізації стратегії щодо збільшення експорту продукції з високою доданою вартістю, підвищення якості, технологічної модернізації продукції, подальшої диверсифікації ринків збуту. Для підтримки експортоорієнтованих галузей економіки, максимальної реалізації зовнішньоекономічного потенціалу України важливо об'єднати зусилля бізнесу та уряду, використовуючи всі наявні інструменти нарощування експорту.

Варто відзначити, що Україна має значний потенціал постачання аграрної продукції на світовий ринок, оскільки володіє родючими земельними ресурсами, здатними забезпечити зростаючі потреби в екологічній продукції на світовому ринку продовольства. Однак інколи державна політика гальмує цей процес [5]

Доцільним вбачається створення ефективного механізму регулювання сільського господарства щодо організації екологічного виробництва (органічного, біологічно чистого, альтернативного, натурального) [3].

Отже, зовнішня торгівля є дуже важливою сферою для економіки України в цілому. Тому для її покращення потрібно в першу чергу переглянути та доповнити перспективними напрямками вектор її розвитку. З метою поліпшення торговельного балансу й забезпечення національної безпеки зусилля варто спрямувати на проведення ефективної політики імпортозаміщення, зменшення рівня корупції, розширення ринків збуту тощо.

Список використаних джерел

1. Алавердян Л. М., Романенко О. В. Сучасні реалії та перспективи розвитку зовнішньої торгівлі України з іншими країнами світу. *Ефективна економіка*. 2019. №4. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7005>
2. Вінокуров Я. Як коронавірус вплинув на українську торгівлю, та чим він був корисним для економіки? URL: <https://hromadske.ua/posts/yak-koronavirus-vplivuv-na-ukrayinsku-torgivlyu-ta-chim-vin-buv-korisnim-dlya-ekonomiki>
3. Грущинська Н. М. Значення торговельної дипломатії в організації експорту української продукції до ЄС. *Стратегічна панорама*. 2016. № 1. С. 51-57.
4. Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2020 році. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=76438c62-5e54-4931-ad98-7fe59d004a2a&title=ZovnishniaTorgivliaUkrainiTovaramiTaPoslugamiU2020-Rotsi&isSpecial=true>
5. Стрембіцька Л. Л. Сучасні тенденції та перспективи розвитку торгівлі України товарами. *Економічні горизонти*. 2018. № 1(4). С. 19-27.

Лисенко Г. О., студентка гр. ЕК-181
Науковий керівник – Хоменко І. О., д.е.н., професор
Національний університет «Чернігівська політехніка» (м. Чернігів, Україна)

ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ДЛЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

В Україні економічно-правові відносини між суб'єктами ДПП регулюються згідно ЗУ «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 р. Велика кількість вчених і науковців проводили дослідження в сфері ДПП. Наприклад: вчені брати Павлюки, Данилишин Б.М., Знаменський Г. Л., Вінник О. М. і інші. На основі дослідження дефініції визначень державно-приватне партнерство, можна характеризувати як сукупність правових, договірних відносин, які виникають між державою та підприємством, в процесі яких об'єднуються фінансові ресурси обох сторін, чітко розподіляються права та обов'язки, ризики, відповідальність для реалізації проєктів на середньо і довгостроковій основі з збільшенням надходжень до бюджету. Для України механізм ДПП відкриває більш дешеве фінансування з низькими відсотками і великим терміном окупності, що зменшує вірогідність взяття кредитів.

Аналізуючи 2018-2020 роки, державний бюджет займає найбільшу частку фінансування дорожнього господарства і становить 40% від усіх джерел, кошти спеціального фонду - 35%, інші джерела надходжень – 16%, кошти загального фонду – 6%, міжнародних фінансових організацій – 3%. Але наявних фінансових ресурсів недостатньо, тому дорожнє господарство потребує залучення додаткових коштів: ЄІБ - 200 млн. євро. - термін погашення до 2031 р.; МБРР - 400 млн. дол. США – до 2038 р.; IV кредит ЄБРР - 450 млн. євро - до 2025 р.; третій кредит МБРР 338 млн. дол. США - до 2032 р. Але аналізуючи дані 2020 – 2030 р. спостерігаємо збільшення виплат за борговими зобов'язаннями і це означає, що подальший розвиток ДПП Україні не вплине на сплату боргових зобов'язань.

В Україні станом на 01.01.2021 р. було укладено на умовах ДПП 192 договори, що на 2,67% більше ніж у 2020 році. З них, низка проєктів з будівництва або експлуатації автострад, доріг, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури, злітно-посадових смуг на аеродромах в Івано-Франківській, Миколаївській, Житомирській областях.

Одним із факторів який стримує розвиток ДПП в Україні є корумпованість системи, що відлякує іноземних інвесторів. На 2020 рік рівень тіньової економіки на січень-березень 2020 року становить 31% від обсягу ВВП. Список підприємств, що працює за тіньовими схемами, очолює ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» - 54% від ВДВ у ВЕД. Лідерство тіньової економіки за видами діяльності зайняв сектор транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності – 24% від ВДВ.

Транспортний сектор займає найбільшу частку у державно-приватному партнерстві. Нажаль, деякі автомобільні дороги України знаходяться в жахливому стані, тому для збільшення коштів фінансування і покращення стану потрібно запустити мережу платних доріг. На 2020-2023 роки уряд України планує запустити перші шість пілотних проєктів. В подальшому планується збільшення кількості проєктів, з збільшенням кількості інвесторів та залучених коштів. Реалізація буде проходити в три етапи з 2020 по 2030 рік. Загалом, при фінансуванні транспортних шляхів державою, спостерігається перевитрата коштів 27%, затримка – 25%, а за рахунок системи ДПП перевитрати сягнуть 9%, затримка – 10%. Для формування програми ДПП, було проаналізовано успішні проєкти провідних країн світу, враховано інтереси зацікавлених сторін та виділено ключові етапи здійснення. При реалізації цих проєктів прогнозують збільшення фондів дорожнього фонду на 95%.

Список використаних джерел

1. Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 1 липня 2010 року № 2404-VI (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2010, № 40, ст.524) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>

2. Road PPP program URL: <https://roadppp.in.ua/wp-content/uploads/2020/10/UA-Road-PPP-Program-detalis.pdf>
3. PPP road program 6 pilot projects URL: <https://roadppp.in.ua/wp-content/uploads/2020/10/UA-Road-PPP-Program-6-pilot-projects.pdf>
4. Печончик Т. І. Організаційно економічний механізм формування джерел фінансування підприємств дорожнього господарства. Проблеми і перспективи економіки та управління. № 1 (21), 2020. С. 293-300
5. Данилишин Б. Концесія як форма державно-приватного партнерства: сутність, переваги і недоліки застосування. Економіка: реалії часу № 1 (17), 2015. С. 49-53. URL: <http://economics.opu.ua/files/archive/2015/n1.html>
6. Вінник О.М. Управління державно-приватним партнерством при використанні його акціонерної форми. Вісник Академії правових наук України Харків: 2010, № 2. С. 112-120.
7. Сімсон О. Е. Правова природа відносин державно-приватного партнерства. Вісник Академії правових наук України. 2012. № 1 (68). С. 233-241.
8. Shkarlet, S. M. Actual problems of formation and funding of the state road funds / S. M. Shkarlet, I. O. Khomenko, V. V. Kontseva // Scientific bulletin of Polissia. Chernihiv: ChNUT, 2017. № 3(11).P.1 P. 16-20.
9. Khomenko, I. O. Current state and features of financing of the road sector/ I. O. Khomenko, V. V. Kontseva, A. O. Bezuglyi // Scientific bulletin of Polissia. Chernihiv: ChNUT, 2017. № 4 (12). P.2. P. 201-205.

Лисенко О. В., студентка гр. ЕП-191
Науковий керівник – **Хоменко І. О.**, д.е.н., професор
Національний університет «Чернігівська політехніка» (м. Чернігів, Україна)

ЕКОНОМІЧНЕ РАЙОНУВАННЯ УКРАЇНИ У СУЧАСНОМУ РЕГІОНАЛЬНОМУ ВИМІРІ

Виділення районів полегшує розуміння структури природних, економічних та інших комплексів території. Спосіб районування дозволяє упорядкувати наші знання про великі території. При зонуванні використовуються принципи однорідності та багатосхідчастості. Перший означає, що в межах кожного з районів існують свої особливості: клімат, рельєф або набір галузей економіки. Інший принцип передбачає поділ великих територій на менші, а ті, у свою чергу, на ще менші.

В основі економічного районування лежить один з найважливіших методів регіональної економіки – економічний підхід до вивчення територій, тобто виділення схожих і відмінних економічних умов. Загалом економічне районування – це територіальний поділ країни на площі, які відрізняються своїм історичним, технічним, соціально-демографічним розвитком, умовами життя, спеціалізацією та рівнем розвитку.

При розподілі економічних районів використовують декілька правил. По-перше, межі економічних районів збігаються з межами адміністративних районів, тобто територія країни не може одночасно розташовуватися в декількох районах. По-друге, поділ районів відбувається на основі їх господарської спеціалізації, тобто на орієнтації господарства на випуск будь-якої певної продукції або надання певних послуг. Економічний район може спеціалізуватися на одному або декількох видах продукції. Галузі спеціалізації відрізняються тим, що випускають більше продукції, ніж її потрібно для задоволення місцевих потреб. У результаті ця продукція поступає в інші райони країни. Навзаєм цей район отримує ту продукцію, якої не вистачає, з інших районів, які мають певну спеціалізацію.

Окрім галузей спеціалізації в економічних районах працюють галузі, що обслуговують та допоміжні галузі. Перші забезпечують населення всім необхідним, інші сприяють праці галузей спеціалізації.