

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ОЦІНЮВАННЯ СУСПІЛЬНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРОЕКТІВ
ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ТРАНСПОРТІ

Бондар Н.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ,
Україна

CONCEPTUAL BASIS OF ASSESSMENT OF PUBLIC PROJECTS EFFICIENCY OF PUBLIC-
PRIVATE PARTNERSHIPS IN TRANSPORT

Bondar N.N., PhD, National Transport University, Kiev, Ukraine

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ОЦЕНКИ ОБЩЕСТВЕННОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ
ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ТРАНСПОРТЕ

Бондарь Н.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев,
Украина

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Транспортна галузь будь-якої сучасної держави належить до складу її стратегічних галузей. Від рівня її розвитку та ефективності функціонування залежить ділова активність та обсяг валового внутрішнього продукту, національна безпека та суспільний добробут населення країни. Визначальною передумовою ефективності функціонування транспортної галузі є достатність інвестиційних ресурсів, необхідних як для підтримання діючих потужностей, так й подальшого їх нарощування та впровадження інноваційних технологій з метою підвищення її конкурентоспроможності. Через стратегічний характер галузі, високу капіталомісткість та необхідність забезпечення доступності транспорту незахищеним верствам населення (останнє є складовою соціальних гарантій держави) інвестиції на транспорті стають нерентабельними, і, відповідно, не створюють зацікавленості у приватних інвесторів. Це зумовлює провідну роль держави в інвестиційному забезпеченні розвитку транспортної галузі.

Результати робіт, проведених спеціалістами ради транспортних досліджень Національної ради з наукових досліджень, що входить до Національної академії наук США [1], Школи економічних досліджень університету Манчестера [2] підтверджують тісний зв'язок між обсягами державних інвестицій у транспортну галузь та довгостроковим економічним зростанням економіки країни у цілому. Крім того, бюджетні інвестиції визнаються одним з найефективніших варіантів політики стимулювання ділової активності, підтримки виробництва та зайнятості в країні. Саме тому уряди країн приділяють велику увагу державному інвестуванню у транспортній галузі.

В той же час через недостатність бюджетних коштів інвестиційні проекти у транспортній галузі часто відхилялись або реалізовувались дуже повільно. Інструментом активізації інвестицій у галузі став механізм державно-приватного партнерства. Передумовою його використання став перехід розвинених країн та більшості країн, що розвиваються до змішаної економіки, яка передбачає передачу державою частини своїх повноважень приватному бізнесу, зокрема, у сфері надання суспільних послуг.

Уряди країн створюють низку правових, інституційних та економічних передумов для приходу у раніше монополізовану державою галузь приватних інвесторів. При цьому предметом партнерських взаємодій є вирішення суспільно значущих завдань. Постає проблема оцінювання ступеня вирішення поставлених завдань, або іншими словами оцінювання рівня суспільної ефективності проектів, що реалізуються на засадах ДПП.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Питання оцінювання суспільної ефективності інвестиційних проектів досліджуються багатьма відомими науковцями. При цьому часто такі дослідження спираються на зовсім різні концептуальні підходи. Так, в теорії економіки суспільного сектору суспільна ефективність оцінюється алокаційною ефективністю (оптимальним розміщенням ресурсів),

збільшенням податкових надходжень до бюджету, внаслідок чого забезпечується стабільність фінансування соціальних програм [3, 4]. За іншою концепцією, оцінка суспільної ефективності повинна враховувати наслідки здійснення інвестиційного проекту в інших галузях господарства країни, у соціальній та екологічній сферах [5, 6]. Популярним є й аналіз витрат та вигід (cost-benefit analysis) суспільства від реалізації проекту [7, 8, 9].

Слід зазначити, що визначальну роль у наведених концепціях має вибір ставки дисконтування для суспільно значущих проектів, за якою очікувані грошові потоки приводяться до їхньої теперішньої вартості. У сучасній практиці існує декілька підходів до вибору такої ставки: на підставі норми доходності від кращого альтернативного інвестиційного проекту, на підставі вартості залучення грошових коштів, на підставі соціальної ставки міжчасових переваг.

В той же час, різноманітність та складність практичного застосування наведених концепцій оцінювання суспільної ефективності зумовлює неоднозначність отриманих результатів та зумовлює необхідність подальших досліджень.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Ціллю запропонованої статті є розробка концептуальних засад оцінювання суспільної ефективності проектів ДПП у транспортній галузі, що дають змогу отримати об'єктивну оцінку впливу проекту на соціально-економічні показники розвитку регіону, країни.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Суспільна ефективність будь-якого інвестиційного проекту транспортного визначається на рівні господарства країни, галузі, регіону і враховує витрати та результати, пов'язані із його здійсненням, показники яких виходять за межі прямих фінансових (комерційних) інтересів їхніх учасників. Передбачається, що суспільний ефект проекту розглядається із припущенням, що суспільство отримує всі результати та несе всі витрати, пов'язані із реалізацією проекту. Це дає змогу оцінити доцільність витрачання ресурсів, обмежених бюджетом, саме на здійснення цього проекту.

Показники суспільного ефекту транспортного інвестиційного проекту включають:

соціальні та екологічні результати, обчислені виходячи з його загального впливу на здоров'я населення, рівень зайнятості, соціальну та екологічну обстановку в регіоні;

економічні результати в регіоні, які визначаються:

а) кінцевими виробничими результатами від реалізації супутніх послуг (продукції), надання (виробництва) яких стало можливим в результаті реалізації проекту, крім послуг, що надаються учасниками проекту;

б) прямими фінансовими результатами підприємств в регіоні, що є користувачами послуг, отриманих від реалізації проекту;

в) обсягами інших інвестицій, здійсненими в регіоні без участі держави протягом періоду реалізації транспортного інвестиційного проекту;

г) непрямими результатами реалізації проекту: зміна обсягів доходу від реалізації продукції, заробітної плати працівників у галузі або регіоні, ринкової вартості земельних ділянок, нерухомості тощо [10].

Фізично реалізація інвестиційного проекту у транспортній галузі здійснюється у межах певного одного або декількох регіонів країни. Комплексною кількісною характеристикою соціально-економічного та екологічного стану регіону є інтегральний індекс регіонального людського розвитку (ІРЛР) – офіційний статистичний показник, що використовується для моніторингу стану соціально-економічного розвитку, вимірювання його прогресу та чинників обґрунтування політики соціально-економічного розвитку регіонів України. Значення індексу людського розвитку обчислюються статистичними службами й інших країн.

Розрахунок ІРЛР в нашій державі здійснюється відповідно до нової Методики вимірювання регіонального людського розвитку, затвердженої рішенням Державної служби статистики України 13.06.2012 № 123-м [11]. Розрахунки ІРЛР дозволяють побудувати єдину шкалу, на якій у ранжованому порядку розміщуються всі регіони України. Конкретне значення інтегрального індексу (або індексів, що характеризують окремі аспекти людського розвитку) не має економічної інтерпретації – важливим є лише місце, яке належить кожному конкретному регіону на єдиній для України шкалі. Дані про щорічний рівень ІРЛР наводяться Державною службою статистики України з деталізацією складових, що його визначають.

До розрахунку ІРЛР включено тридцять три показники, що об'єднані у шість блоків відповідно до основних аспектів людського розвитку: 1) відтворення населення; 2) соціальне становище; 3) комфортне життя, у тому числі екологічний стан навколишнього середовища; 4) добробут; 5) гідна

праця; б) освіта.

Так, до групи «Відтворення населення» віднесені: сумарний коефіцієнт народжуваності; дитяча смертність; середня очікувана тривалість життя при народженні; ймовірність чоловіків дожити від 20 до 65 років; ймовірність жінок дожити від 20 до 65 років. До групи «Соціальне становище» віднесені такі показники, як: коефіцієнт злочинності; кількість хворих із вперше встановленим діагнозом активного туберкульозу; кількість хворих із вперше встановленим діагнозом алкоголізму і алкогольних психозів, розладу психіки та поведінки внаслідок вживання наркотиків; кількість дітей-сиріт та дітей, позбавлених батьківського піклування; коефіцієнт підліткової народжуваності; кількість померлих від само ушкодження. До групи «Комфортне життя» віднесені: забезпеченість житлом у міських умовах; питома вага житла, обладнаного централізованою каналізацією та водовідведенням у сільській місцевості; питома вага житла, обладнаного централізованим газопостачанням або підлоговою електроплитою у сільській місцевості; показник стану навколишнього середовища; планова ємність амбулаторно-поліклінічних закладів; обсяг реалізованих населенню послуг. До групи «Добробут» віднесені: рівень бідності за відносним критерієм; питома вага домогосподарств, які робили заощадження або купували нерухомість; кількість мінімальних продуктових кошиків, які можна придбати за середньодушовий дохід; валовий регіональний продукт на одну особу; наявність базового набору товарів тривалого користування. До групи «Гідна праця» віднесені: рівень зайнятості населення; рівень безробіття; частка працівників, які отримують зарплату менше 1,5 прожиткових мінімуми; частка працівників, які працюють в умовах, що не відповідають санітарно-гігієнічним умовам; співвідношення середньої та мінімальної зарплати; рівень охоплення соціальним страхуванням. До групи «Освіта» віднесені: чистий показник охоплення дошкільними навчальними закладами віком 3-5 років; охоплення загальною середньою освітою дітей шкільного віку; частка осіб із освітою не нижче «базова вища» серед населення віком більше 25 років; середня тривалість навчання осіб віком більше 25 років; середній бал за результатами ЗНО.

Як видно, за змістом показників, прийнятих до розрахунку ІРЛР, вони є непрямою характеристикою комплексу економічних, соціальних та екологічних результатів, досягнутих в регіоні, що дає підстави розглядати ІРЛР як базову характеристику соціально-економічного та екологічного стану регіону. При цьому значимі коефіцієнти кореляції з обсягами здійснених у регіоні інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури мають показники груп: «Комфортне життя», «Добробут», «Гідна праця», «Освіта».

Виходячи з цього, в якості критерію покращення соціально-економічних та екологічних показників внаслідок реалізації інвестиційного проекту у транспортній галузі, пропонується розглядати ефект, виражений коефіцієнтом зростання значення індексу регіонального людського розвитку, що очікується від реалізації такого проекту ($k_{\text{ІРЛРітп}}$):

$$k_{\text{ІРЛРітп}} = I_{r1} / I_{r0}, \quad (1)$$

де I_{r0} , I_{r1} – значення ІРЛР фактичні та очікувані в результаті реалізації транспортного інвестиційного проекту відповідно.

Оцінювання очікуваного впливу транспортного інвестиційного проекту на значення окремих показників соціально-економічного розвитку, що враховуються під час обчислення ІРЛР, та результатів такого впливу на підсумкову величину ІРЛР пропонується здійснювати наступним чином:

1. обчислити коефіцієнти кореляції між обсягами інвестицій, здійсненими у минулому в об'єкти транспортної інфраструктури, та зміною поточних значень порівняно з минулими значеннями показників, що входять до бази обчислення ІРЛР. З метою нівелювання негативного впливу фінансових та економічних криз пропонується розглядати показники за період, не менший ніж п'ять наступних після здійснених інвестицій років;

2. визначити показники, що мають значимі коефіцієнти кореляції із обсягами здійснених у минулому інвестицій в об'єкти транспортної інфраструктури та сформулювати з них досліджувану сукупність;

3. визначити чутливість зміни значень показників досліджуваної сукупності до зміни обсягів інвестицій в об'єкти транспортної інфраструктури;

4. спрогнозувати очікувані значення показників досліджуваної сукупності відповідно до очікуваних обсягів інвестицій в об'єкти транспортної інфраструктури. За базу для складання

прогнозу приймаються відомі значення показників за останній минулий рік;

5. за методикою [11] визначити очікуване значення інтегрального ІРЛР з урахуванням прогнозних значень показників, що мають значимі коефіцієнти кореляції з обсягами інвестицій в розвиток транспортної інфраструктури;

6. значення решти показників, що не мають значимих коефіцієнтів кореляції з обсягами інвестицій в об'єкти транспортної інфраструктури, для обчислень ІРЛР приймаються за даними останнього минулого року.

Концептуальна модель оцінювання суспільної ефективності інвестиційного проекту має вигляд:

$$F(CE) = (ІРЛР, n_{ІРЛР}, KB, \rho) \rightarrow \max, \quad (2)$$

Де $F(CE)$ – функція суспільної ефективності,

ІРЛР – значення індексу регіонального людського розвитку;

$n_{ІРЛР}$ – групи показників, що враховуються під час визначення ІРЛР;

KB – обсяг капітальних вкладень у транспортну галузь;

ρ – коефіцієнт кореляції між обсягами капіталовкладень у транспортну галузь та ІРЛР.

Обмеженнями моделі будуть:

$$ІРЛР > 0, KB \geq 0, \rho \in [-1; 1]$$

Оцінювання ефективності полягає у визначенні співвідношення ефекту до витрачених ресурсів. Враховуючи різновимірність показників, що приймаються для оцінювання одержаного ефекту від реалізації проекту та вимірювання обсягу здійснюваних інвестицій, в основі оцінки суспільної ефективності транспортного інвестиційного проекту пропонується застосовувати узагальнений (або агрегований) показник, що визначається як відношення коефіцієнту очікуваного зростання ІРЛР до відповідного коефіцієнту зростання інвестицій у транспортну інфраструктуру регіону, тобто обчислювати узагальнений показник суспільної ефективності ТІП ($E_{ТІП\text{сусп}}$) за формулою:

$$E_{ТІП\text{сусп}} = k_{ІРЛР\text{ТІП}}/k_i, \quad (3)$$

де $k_{ІРЛР\text{ТІП}}$ – коефіцієнт зростання значення індексу регіонального людського розвитку, що очікуються від реалізації ТІП. Обчислюється за (1);

k_i – коефіцієнт зростання інвестицій в транспортну інфраструктуру регіону в результаті реалізації ТІП. Обчислюється за формулою:

$$k_i = (KI_{\text{баз}} + KI_{\text{ТІП}})/KI_{\text{баз}} \quad (4)$$

де $KI_{\text{баз}}$ – обсяг капітальних інвестицій, вже здійснених у розвиток транспортної інфраструктури регіону без урахування досліджуваного інвестиційного проекту у транспортну галузь, у вартісних вимірниках;

$KI_{\text{ТІП}}$ – обсяг капітальних інвестицій, передбачених інвестиційним проектом у транспортну галузь, у вартісних вимірниках.

Інвестиційний проект у транспортній галузі вважається таким, що має суспільну ефективність, якщо його значення узагальненого коефіцієнту суспільної ефективності перевищує одиницю.

Під час оцінювання альтернативних проектів або варіантів виконання проекту перевага надається проекту (варіанту проекту) із найбільшим значенням узагальненого коефіцієнту суспільної ефективності. Якщо інвестиційний проект у транспортну галузь має значення узагальненого коефіцієнту суспільної ефективності проекту, що менше за одиницю – він відхиляється як неефективний для суспільства і надалі, на предмет державної участі або державної підтримки його реалізації не розглядається.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Запропонований автором статті концептуальний підхід до оцінювання суспільної ефективності проекту державно-приватного партнерства у транспортній галузі дає змогу об'єктивно визначити вплив конкретного проекту на зміну соціально-економічного розвитку регіону. Використання

даного підходу дає змогу визначити основні напрямки (види проектів) інвестування у транспортну галузь регіону, що забезпечить найбільшу суспільну ефективність та спрямувати на їх реалізацію залучені кошти з приватного сектору. Інтерес подальших досліджень становить вдосконалення запропонованого підходу шляхом розробки рекомендацій щодо врахування у показнику суспільної ефективності приросту розміру податкових надходжень до бюджету регіону.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Reno A.T. Guidelines for effective maintenance-budgeting strategies [Monograph] / A. T. Reno, William A. Hyman, M. E. Shaw. — Washington, D.C. National Academy Press 1994.- 366 pp
2. Haque M.E. Public Investment in Transportation and Communication and Growth: A Dynamic Panel Approach. / M E. Haque, D. H. Kim. — Manchester? Centre for Growth and Business Cycle Research, Paper Series 31. University of Manchester, 2003. — 24 pp.
3. Мюллер Д. Общественный выбор III / Мюллер Д.; пер. с англ. под ред. А. П. Заостровцева, А. С. Скоробогатова. — М.: Высшая школа экономики, Институт «Экономическая школа». —2007. — XIV+994 с
4. Экономика общественного сектора: Учебное пособие. / Коробейников О.П., Хавин Д.В., Никифорова Е.П., Башева А.В.. — Нижний Новгород, 2003. — С.87-88.
5. Виленский П. Л. Оценка эффективности инвестиционных проектов: Теория и практика: Учеб. пособие. / Виленский П.Л., Лившиц В.Н., Смоляк С.А — 2 – е изд., перераб. И доп.. — М.: Дело, 2002 — 888 с.
6. Михеева Н.Н. Оценка инвестиционных проектов на основе комплекса межотраслевых межрегиональных моделей / Михеева Н.Н., Новикова Т.С., Суслов В.И. // Проблемы прогнозирования. - 2011. — № 4. — С. 78-90. Адрес доступа: <http://www.ecfor.ru/pdf.php?id=2011/4/07>
7. Mishan E.J. Cost-benefit analysis./ Mishan E.J. - London, George Allen and Unwin, 1971, 364 pp.
8. Dinwiddy C. L. Principles of Cost-Benefit Analysis for Developing Countries / Dinwiddy C. L. — Published by Cambridge University Press, 1996. — 302 pp.
9. Williams, A., Giardina, E. Efficiency in the Public Sector: The Theory and Practice of Cost-Benefit Analysis / Alan Williams; Emilio Giardina. — E. Elgar Pub.,1993. — 176 с.
10. Бондар Н.М. Оцінювання соціальної ефективності проектів державно-приватного партнерства. / Н. М. Бондар // Управління проектами, системний аналіз і логістика: Науковий журнал. Вип. 10. — К.: НТУ, 2012. — С. 374-379.
11. Методика вимірювання регіонального людського розвитку. Затв. рішенням Президії НАН України та колегії Державної служби статистики України 13.06.2012 № 123-м // Регіональний людський розвиток. Статистичний бюлетень. Державна служба статистики України, 2013. – 60 с.

REFERENCES

1. Reno, A.T., William, A. Hyman, M. E. (1994). Shaw Guidelines for effective maintenance-budgeting strategies. – Washington, D.C. National Academy Press. 366 p.
2. Haque, M.E., Kim, D. H. (2003) / Public Investment in Transportation and Communication and Growth: A Dynamic Panel Approach, University of Manchester, Paper Series 31.
3. Muller D. Public Choice III. *Obshhestvennyj vybor III*. [Public Choice III] – Higher School of Economics , Institute of " The School of Economics ." – М. 2007. XIV +994 with. (Rus)
- 4 . Korobejnikov O.P, Havin D.V, Nikiforova E.P, Basheva A.V. *Jekonomika obshhestvennogo sektora* [Public Economics]. Nizhny Novgorod, 2003. pp.87- 88. (Rus)
- 5 . Vilensky PL *Evaluation of Investment Projects : Theory and Practice. Ocenka jeffektivnosti investicionnyh proektov: Teorija i praktika* [Evaluation of Investment Projects : Theory and Practice.] – 2 – ebridles . , Rev . And extra. Moscow: Delo, 2002. 888 p. (Rus)
6. Mikheyev N.N., Novikova T.S., Suslov V.I. Ocenka investicionnyh proektov na osnove kompleksa mezhotraslevykh mezhregional'nykh modelej [Evaluation of investment projects on the basis of complex cross-sectoral inter-regional models]. *Problemy prognozirovaniya* [Problems of Forecasting], 2011, issue. 4, pp. 78-90. (Rus)
7. Mishan, E.J. Cost-benefit analysis. - London, George Allen and Unwin, 1971, 364 pp.
8. Dinwiddy, C. L. Principles of Cost-Benefit Analysis for Developing Countries/ Published by

Cambridge University Press, 1996. 302 pp.

9. Williams, A., Giardina, E. Efficiency in the Public Sector: The Theory and Practice of Cost-Benefit Analysis, E. Elgar Pub., 1993. 176 p.

11. Metodyka vymirjuvannja regional'nogo ljuds'kogo rozvytku [Method of measuring regional human development]. *Zatv. rishennjam Prezydii' NAN Ukrainy ta kolegii' Derzhavnoi' sluzhby statystryky Ukrainy* 13.06.2012 № 123-m // *Regional'nyj ljuds'kyj rozvytok. Statystrychnyj bjuleten'. Derzhavna sluzhba statystryky Ukrainy* [Regional Human Development. Statistical Bulletin. State Statistics Service of Ukraine, 2013], 2013. – 60 p. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Бондар Н.М. Концептуальні засади оцінювання суспільної ефективності проектів державно-приватного партнерства на транспорті / Н.М. Бондар // *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. – К.: НТУ, 2013. – Вип. 12.

В статті запропоновано концептуальний, принципово новий підхід до оцінювання суспільної ефективності проектів державно-приватного партнерства у транспортній галузі.

Об'єкт дослідження – методичні підходи до оцінювання суспільної ефективності інвестиційних проектів у транспортній галузі, що реалізуються на засадах державно-приватного партнерства.

Мета роботи – запропонувати новий, більш зручний підхід до отримання об'єктивної оцінки суспільної ефективності транспортного інвестиційного проекту.

Метод дослідження – системний аналіз, формулювання гіпотези та розробка концептуальної моделі.

Дослідження базувалося на гіпотезі про існування залежності зростання індексу регіонального людського розвитку від зростання індексу інвестицій у транспортну галузь регіону. Для оцінювання суспільної ефективності проектів державно-приватного партнерства у транспортній галузі пропонується використовувати узагальнений коефіцієнт суспільної ефективності, що обчислюється як відношення зростання індексу регіонального людського розвитку до зростання індексу інвестицій у транспортну галузь регіону. Для прогнозування очікуваного зростання індексу регіонального людського розвитку від інвестицій у транспортну галузь регіону слід визначити показники, що входять до бази обчислення значення індексу регіонального людського розвитку та мають значимі коефіцієнти кореляції із здійсненими раніше інвестиціями. Далі на основі регресійно-кореляційної моделі визначаються очікувані значення таких показників у разі нових інвестицій. Решта показників, що входять до бази обчислення індексу регіонального людського розвитку і не мають значимих коефіцієнтів кореляції із обсягами інвестицій у транспортну галузь приймаються для обчислення очікуваного значення цього індексу без змін. Далі обчислюється нове значення індексу, що очікується від впливу інвестицій у транспортну галузь. Відношення коефіцієнту приросту індексу до коефіцієнту приросту інвестицій дає змогу визначити, наскільки корисними для суспільства даного регіону виявились інвестиції у конкретний транспортний проект.

Результати статті можуть бути упроваджені на рівні державних органів управління під час визначення очікуваної ефективності транспортних інвестиційних проектів.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – розробка методики врахування у показнику суспільної ефективності приросту розміру податкових надходжень до бюджету регіону.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СУСПІЛЬНА ЕФЕКТИВНІСТЬ, ТРАНСПОРТ, ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО, ІНВЕСТИЦІЇ

ABSTRACT

Bondar N. Conceptual framework for the assessment of public efficiency projects public - private partnerships in transport. *Management of projects, system analysis and logistics*. Kyiv. National Transport University. 2013. Vol. 12.

This paper proposes a concept, a new approach to assessing the effectiveness of public projects of public - private partnerships in the transport sector.

Object of research - methodological approaches to evaluating the effectiveness of public investment projects in the transport sector, implemented on a public - private partnership.

The work purpose – the offer of the new, more convenient approach to reception of an objective estimation of public efficiency of the transport investment project.

Research method – the system analysis, the formulation of a hypothesis and working out of conceptual model.

The research was based on the hypothesis of the existence of dependence of growth of regional human development index of the growth of investment in the transport sector in the region. To assess the effectiveness of public projects of public - private partnerships in the transport sector are encouraged to use the generalized social efficiency ratio, calculated as the ratio of growth of the index of regional human development index to the growth of investment in the transport sector in the region. To predict the expected growth of the regional human development index of investment in the transport industry in the region is necessary to define the indicators included in the base for calculation of the index of regional human development and have significant correlation coefficients with the implementation of previous investments. Then based on the regression- correlation model determined the expected values of these indicators in the case of new investments. Other indicators included in the Index of regional human development and have no significant correlation coefficients with the volume of investment in the transport sector are taken when calculating the expected due to the impact of investment in the transport sector. The relation of factor of a gain of an index of regional human development to factor of a gain of investments allows to define, how much useful to a society of the given region there were investments into the concrete transport project.

Our results can be used at the level of the public administration in determining the expected effectiveness of transport investment projects.

Look-ahead assumptions of development of object of research - working out of a technique of the account in an indicator of public efficiency of a gain of the size of tax revenues in the region budget.

KEYWORDS: SOCIAL EFFICIENCY, TRANSPORT, PUBLIC - PRIVATE PARTNERSHIP INVESTMENT.

РЕФЕРАТ

Бондарь Н. Н. Концептуальные основы оценки общественной эффективности проектов государственно – частного партнерства на транспорте / Н. Н. Бондарь // Управление проектами, системный анализ и логистика. - К.: НТУ, 2013. – Вып. 12.

В статье предложен концептуальный, принципиально новый подход к оценке общественной эффективности проектов государственно – частного партнерства в транспортной отрасли.

Объект исследования – методические подходы к оценке общественной эффективности инвестиционных проектов в транспортной отрасли, реализуемых на принципах государственно – частного партнерства.

Цель работы – предложение нового, более удобного подхода к получению объективной оценки общественной эффективности транспортного инвестиционного проекта.

Метод исследования – системный анализ, формулировка гипотезы и разработка концептуальной модели.

Исследование базировалось на гипотезе о существовании зависимости роста индекса регионального человеческого развития от роста инвестиций в транспортную отрасль региона. Для оценки общественной эффективности проектов государственно – частного партнерства в транспортной отрасли предлагается использовать обобщенный коэффициент общественной эффективности, исчисляемый как отношение роста индекса регионального человеческого развития к росту индекса инвестиций в транспортную отрасль региона. Для прогнозирования ожидаемого роста индекса регионального человеческого развития от инвестиций в транспортную отрасль региона необходимо определить показатели, входящие в базу расчета значения индекса регионального человеческого развития и имеющие значимые коэффициенты корреляции с осуществленными ранее инвестициями. Далее на основе регрессионно-корреляционной модели определяются ожидаемые значения таких показателей в случае новых инвестиций. Остальные показатели, входящие в базу расчета индекса регионального человеческого развития и не имеющие значимых коэффициентов корреляции с объемами инвестиций в транспортную отрасль принимаются при вычислении ожидаемого в результате влияния инвестиций в транспортную отрасль. Отношение коэффициента прироста индекса регионального человеческого развития к коэффициенту прироста инвестиций позволяет определить, насколько полезными для общества данного региона оказались инвестиции в конкретный транспортный проект.

Результаты статьи могут быть использованы на уровне государственных органов управления

при определении ожидаемой эффективности транспортных инвестиционных проектов.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – разработка методики учета в показателе общественной эффективности прироста размера налоговых поступлений в бюджет региона.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ОБЩЕСТВЕННАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ, ТРАНСПОРТ, ГОСУДАРСТВЕННО - ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО, ИНВЕСТИЦИИ.

АВТОР:

Бондар Наталія Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри менеджменту і туризму, e-mail: Ruta2000@ukr.net, тел. +380667192340, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к.240.

AUTHOR:

Bondar Nataliia N., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of management and tourism. e-mail: Ruta2000@ukr.net, тел. +380667192340, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 240.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Єрмаков О.Ю., доктор економічних наук, професор, Національний університет біоресурсів і природокористування України, професор кафедри економіки, Київ, Україна

Бідняк М.Н., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри менеджменту і туризму, Київ, Україна.

REVIEWER:

Ermakov A.E., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine, professor, department of economics, Kiev, Ukraine

Bednyak M. N., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, National Transport University, Head of the Department of Management and Tourism, Kiev, Ukraine.