

УДК 334.012

UDC 334.012

ІДЕНТИФІКАЦІЯ ТА УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОМУ КОМПЛЕКСІ

Ніжнік А.А., Національний транспортний університет, Київ, Україна,
nastasiia.anatoliivna@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0527-4727

IDENTIFICATION AND MANAGEMENT OF RISKS OF THE PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE ROAD-TRANSPORT COMPLEX

Nizhnik A.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine, nastasiia.anatoliivna@gmail.com,
orcid.org/0000-0002-0527-4727

ИДЕНТИФИКАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ

Нижник А.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина,
nastasiia.anatoliivna@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0527-4727

Постановка проблеми. В умовах прийнятого державою курсу на підвищення рівня модернізації та інновацій саме інфраструктурні проекти в області дорожньо-транспортного комплексу мають виняткову важливість. Відомо, що без достатнього рівня розвитку інфраструктури освоєння території і нових напрямків діяльності втрачає сенс.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблему ризиків при здійсненні механізмів державно-приватного партнерства досліджують Н.Безбах [1], В.Варнавський [2], А.Чефранов [3]; механізм розподілу ризиків між партнерами проектів державно-приватного партнерства пропонує П.Клімов [4]; напрями подолання ризиків розкриває О.Головатенко [5]; галузеві аспекти ризиків державно-приватного партнерства досліджують Н.Клевцевич [6] і А.Штефанюк [7]; системне дослідження ризиків бізнесу у проектах державно-приватного партнерства здійснено Асоціацією менеджерів.

Постановка завдання. Метою є дослідження причин виникнення та управління ризиками державно-приватного партнерства у дорожньо-транспортному комплексі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Проекти державно-приватного партнерства заохочуються в силу того, що вони дозволяють передати якусь складову ризиків проекту партнеру в приватному секторі. При вирішенні питання про передачу ризиків приватному партнеру, головне, щоб були передані ті ризики, які краще управляються приватним у угоді, і не закріплений за будь-якої зі сторін, виникне маса проблем, таких як збільшення терміну будівництва, залучення додаткових коштів і аж до скасування сектором і за які він несе відповідальність. У разі виникнення ризику, що не прописаний угоди між сторонами. Щоб уникнути зупинки проекту і створення судових розглядів між учасниками, необхідно заздалегідь правильно зафіксувати ризики за кожним з учасників.

Варнавський В.Г., Клименко А.В. і Корольов В.А. в своїй роботі [2] виділяє чотири основні категорії ризиків при здійсненні проектів ДПП: 1) політичні та правові; 2) технічні; 3) комерційні; 4) економічні, валютні і фінансові.

Ризик виникає в силу невпевненості в припущеннях, на яких ґрунтувалися оцінки проектною прибутку і витрат, а також внаслідок несприятливих умов. Ризик характеризується двома компонентами: ймовірністю його виникнення і його величиною.

На етапах реалізації проектів державно-приватного партнерства в області транспортної інфраструктури слід виділити кілька ключових груп ризиків: фінансові, політичні, економічні, соціальні, фіскально-монетарні, комерційні, ризики проектування і будівництва, ризик бізнес-події, форс-мажор.

Більш детально слід зупинитися на фінансових ризиках, так як участь в конкурсних процедурах, підготовка необхідної тендерної документації та участь в здійсненні проектів, а також проектування і будівництво пов'язане з необхідністю в значних обсягах фінансування, а також в можливостях отримання прибутку і рядом інших фінансових аспектів важливих, як для інвесторів, так і для держави.

Ключовими джерелами фінансових ризиків в масштабних інфраструктурних проектах дорожньо-транспортного комплексу виступають наступні:

- невикордані витрати на підготовку і розробку документації з метою отримання державної підтримки;
- перевищення витрат по будівництву, викликане, урядом, клієнтом, адміністрацією, підрядником;
- істотне зростання витрат на фінансування, викликане коливаннями процентної та валютної ставки;
- прогнозування доходів, нижче очікуваних внаслідок коливань в обсягах перевезень та стягування плати за одиницю транспорту.

Фінансовий ризик пов'язаний з експлуатаційними витратами, витратами на обслуговування та управління. З економічної точки зору головні ризики – перевитрата коштів, затримки і попит нижче прогнозованого.

Доцільно виділити найбільш важливі типи ризику у фінансовій та економічній перспективі:

- ризик, специфічний для даного проекту;
- ринкові ризики;
- ризики галузевої політики (включаючи форс-мажорні обставини);
- ризики ринку цінних паперів.

Ризики, специфічні для кожного конкретного проекту, мають на увазі під собою те, що їх наслідків можна уникнути, шляхом об'єднання ризиків або розподілу ризику між учасниками проекту.

До ринкових ризиків, запропонований механізм не відноситься, тому що вони обумовлені більш фундаментальними подіями, також зачіпають економічну діяльність, в даному випадку в якості прикладу можна вказати – загальний економічний розвиток в країні.

Галузеві ризики виникають через те, що результат проекту залежить від галузевої політики. Наприклад, для проектів в області інфраструктури автодорожнього комплексу можуть виникнути додаткові ризики, пов'язані з інвестиційною діяльністю, оподаткуванням.

Частина перерахованих ризиків можна усунути при забезпеченні належних контрактних відносин. Ризики ринку цінних паперів пов'язані в першу чергу з кредитами під фінансування проектів, особливо на міжнародних ринках. Зазначені ризики зазвичай включають в себе два елемента – процентні ризики і валютні ризики. Ринок цінних паперів сьогодні здатний забезпечити фінансування на умовах, що дозволяють позичальникам захеджуватись від регульованої валютної і процентної ставки на різні терміни.

У великих транспортних інфраструктурних проектах широко поширене перевищення витрат над початковим планованим рівнем. Різниця між фактичними і плановими витратами на капіталовкладення в більшості випадків досягають 50-100 відсотків. Першим напрямком в зниженні перевитрати коштів може стати визнання того, що значний ризик перевитрати існує і його неможливо повністю усунути, але можна зменшити. Наступним заходом стане розподіл ризику перевитрати між учасниками партнерства та виборі того з них, хто володіє компетенцією по його управлінню та контролю.

Ключовим фактором перевищення витрат служить невірна оцінка первісної вартості реалізації проекту. Часто невірно враховується тривалість і можливі витрати, пов'язані з затримкою в реалізації проекту, недооцінюються непередбачені витрати, в належній ступені не беруться до уваги зміни технічних вимог до проекту, недооцінюються зміни валютних курсів, геологічні ризики, кількісні та цінові коливання, вартість відчуження і вимоги по безпеці і захисту навколишнього середовища.

Більшість великих проектів включає в себе вагомий відсоток високоризикованих технологічних інновацій. Такий ризик зазвичай призводить до збільшення витрат, які при попередній оцінці вартості часто визначаються некоректно. Проблема перевищення витрат ускладнюється тим фактом, що в паралелі з нею відбувається отримання доходів нижче прогнозованих. У результаті перелічених вище причин, проекти стають ще більш ризикованими з фінансової точки зору.

Тим самим, можна сформулювати сім основних причин неточності прогнозів:

1. Застосовувана методологія при побудовуванні прогнозів. При формуванні прогнозів використовується багатовимірне моделювання. Не применшуючи значення методів і економетричних пакетів програм, можна стверджувати, що застосування неправильного методу зазвичай не найважливіша причина провалу прогнозу. Необхідно визнати, що, незважаючи на всю складність економетричних методів, існують недоліки моделювання, що ведуть до невизначеності результатів прогнозів. Це найбільш важливо при моделюванні вантажопотоків. Моделі вантажопотоку можуть з легкістю коригуватися і стати підсумком спільного планування виробництва і логістики в межах

кожного конкретного проекту. Внаслідок цього моделі укладаються в рамки специфічних вимог, які не завжди можна згрупувати при описі глобальних тенденцій з необхідною точністю.

2. Неповна база даних. Відсутність і неповнота даних представляють головну причину неточності прогнозів на відміну від використовуваної методології. У більшості регіонів відсутня система постійного збору та аналізу первинної інформації. Все це призводить до того, що моделі попиту на транспорт неможливо з високою точністю перевірити на основі зібраних спостережень по дорожньому режиму. Проблема також полягає в тому, що реальна поведінка людей може значно відрізнятися від заявленими уподобаннями.

3. Невизначеність поведінки і вплив додаткових чинників. В формуванні величини попиту на транспорт можуть виникати різні події, наприклад, при зміні додаткових чинників, які не можуть бути точно змодельовані функціями попиту. Наприклад, від наявності магазинів, парковок, безпеки споживача і до інформації та путівників.

4. Раптові зміни екзогенних факторів. раптові зміни екзогенних факторів не можуть піддаватися контролю, як приклад можна привести зміну політичного режиму. Ще одним прикладом може виступати коливання цін на енергоносії, що є важко передбачуваним.

5. Несподівана політична кон'юнктура. Несподівана політична кон'юнктура являє собою проблему так як в прогнозуванні стали популярні методи сценаріїв. Як приклади можна привести – політику оподаткування, взаємодоповнюючі напрями діяльності в рамках реалізованого проекту (наприклад, під'їзні шляхи, плани щодо розвитку міста або регіону, міжнародні угоди). Перераховані політичні переваги і фактичні політичні дії дуже часто різняться.

6. Прихована упередженість при оцінці консультантами. проводячи аналіз помилок при прогнозуванні і порівнюючи їх з переважаючими громадськими уподобаннями, слід зазначити що фахівці систематично включають політичні прагнення до структури прогнозів.

7. Упередженість в оцінці проекту. Оцінка майбутнього транспортного потоку, надана ключовим ініціатором проекту, може бути більш упередженою, ніж оцінка, надана консультантами, так як засновник має очевидний інтерес в позиціонуванні проекту в найбільш сприятливому вигляді і може відчувати менше тиску, ніж консультанти, які повинні діяти відповідно до професійних стандартів.

Обидва перерахованих разом чинники можуть пояснити вразливість прогнозування попиту в рамках великих проектів. Вони також можуть пояснити чому відмінності між прогнозованим і фактичним розвитком не є статистичної випадковістю, а наслідком упередженості, все це в кінцевому рахунку може загрожувати життєздатності проекту.

В ході проведеного аналізу можна виділити кілька тенденцій впливу великих проектів інфраструктури дорожньо-транспортного комплексу на регіональний та економічний розвиток.

Інвестиції в інфраструктуру дорожньо-транспортного комплексу можуть вплинути на розвиток в наступних ситуаціях:

- існують серйозні проблеми потужності транспортної мережі;
- в ситуаціях, коли інвестиції в різні типи інфраструктури відбуваються паралельно з інвестиціями в соціальний капітал.

Що стосується ризику впливу на регіональний і економічний розвиток – то це не основна проблема при розробці великої транспортної інфраструктури, якщо такий розвиток не було переоцінено ініціаторами проекту.

Істотний ризик можуть представляти несприятливі наслідки для зайнятості і може знадобитися його компенсація. Тим самим при управлінні ризиками для успішної реалізації проектів державно-приватного партнерства слід проводити моніторинг на всіх стадіях життєвого циклу проекту державно-приватного партнерства: виділення і класифікація основних пріоритетів – вибір найбільш відповідної моделі державно-приватного партнерства – вибір і формування елементів партнерства – здійснення управління конкурсом – вибудовування системи по управлінню контрактом – проведення оцінки ефективності.

Політичний ризик враховується при оцінюванні ризику країни у більшості методиках. Але, на думку фахівців, рівні політичного ризику та ризику країни не завжди є односпрямованими: рівень політичного ризику може бути високим, а ризику країни – достатньо помірним [8].

Так, за підходами БАПІ (MIGA), політичний ризик – це ризик, який пов'язують з діями уряду, спрямованими: по-перше, на заборону або обмеження прав інвесторів/власників щодо використання чи отримання прибутку від власних активів; по-друге, зменшення вартості фірми [9].

При виборі моделі державно-приватного партнерства необхідно врахувати розподіл ризиків. Як методики проведення аналізу економічної доцільності проекту, що фінансується організаціями

державного сектора, може бути аналіз сценаріїв несприятливого розвитку подій – метод, найбільш широко використовуваний в приватному секторі.

Основна суть методу: виявити негативні умови, що впливають на проект і провести аналіз їх значення на життєздатність проекту і фінансування. Даний підхід важливий при визначенні стійкості проекту та для визначення необхідного набору дій з метою мінімізації ризиків. Зазначений підхід корисний для виявлення проектів, від яких слід відмовитися в силу занадто значних ризиків.

На додаток до визначення ризиків, найбільш важливим способом для зниження вартості ризику служить план з управління ризиками як одна з частин аналізу економічної доцільності.

Його принцип полягає в побудові механізму управління ризиком. В державному секторі наявність надійного плану управління ризиком має бути в переліку необхідної документації до прийняття висновку про реалізацію проекту.

Розрізняються і інструменти управління ризиками, які є в розпорядженні партнерів. Наприклад, держава має можливість управління політичними, правовими, макроекономічними ризиками, приватний партнер може більш ефективно користуватися інструментами хеджування і страхування. Тому найбільш ефективно управління ризиками, яке дозволяє забезпечити фінансову стійкість проекту і залучити необхідне фінансування на прийнятних умовах, можливо лише шляхом оптимального розподілу потенційних ризиків між обома партнерами [4].

Головне завдання при підготовці плану управління ризиком – повністю виявити сферу управління ризиком.

До зазначених вище методик можна вдаватися також на етапі підготовки вилучення такої інформації для залучення підтримки з боку держави. З огляду на масштабність проектів державно-приватного, необхідно хеджувати ризик неотримання державної підтримки і вести постійний моніторинг проекту – від подачі документів на отримання державної підтримки до повної реалізації проекту.

Перерахуємо ряд ключових підходів щодо управління ризиками. Перший підхід має на увазі виключення ризику в цілому. До цього можна віднести те, що до деяких ризиків галузевої політики, при яких, в силу певних обставин, юридичні особи, що несуть відповідальність за виконання інфраструктурних проектів дорожньо-транспортного комплексу, можуть вступити в угоду з урядом з метою отримання гарантії, що частина політичних дій не буде зроблена, чи не буде зроблена без компенсації.

Другий підхід представляє під собою придбання послуг в області управління ризиками. Даний підхід можна використовувати при роботі з ризиком ринку цінних паперів і при форс-мажорних ризиках.

Третій підхід передбачає розподіляти ризик між учасниками проекту державно-приватного партнерства, що володіють мотивацією зменшити негативний вплив ризику, або, мінімізуючи ймовірність його настання, або ж знижуючи негативний вплив, якщо подія відбудеться. До цього можна віднести і форс-мажорні обставини. Як приклад слід розглянути виникнення несподіваних геологічних явищ, що викликають тимчасові зрушення при будівництві об'єкта.

У свою чергу, питання зниження ризиків можуть бути заплутаними необхідно враховувати глобальний рівень проектного ризику, який являє собою суму всіх індивідуальних ризиків проекту незалежно від того, серед кого вони були розподілені. Уряду слід дотримуватися такого глобального погляду при ухваленні рішення про реалізацію проекту і можливих варіантів ДПП.

Як зазначалося вище, кожна сторона ДПП буде оцінювати вартість своїх послуг, виходячи з передбачуваної компенсації за ризики і розмірів премій, виплачуваних за передачу ризиків іншому учаснику. В кінцевому підсумку сума всіх премій за ризики включається в загальну вартість проекту, що покривається платниками податків або користувачами.

Загальний ризик проекту включає ризик того, що будь-який учасник не зможе надати свої послуги. Добре відомо, що заміна учасника проекту ДПП призводить до збільшення загальної вартості проекту, що в кінцевому підсумку ляже на платників податків або користувачів доріг.

Учасники проекту також мають доступ до засобів та інструментів зниження визначених для них ризиків. Методи фінансування проекту передбачають можливість безрегресивного або обмежено регресивного фінансування. У таких випадках виплати кредиторам виробляються з валової маржі самофінансування проекту. Якщо проект не генерує достатньо коштів для погашення боргу, то у кредиторів з'являється доступ до проектних активів за умови, що вони мають ринкову цінність і не повертаються наймати органу по завершенню проекту. При цій методиці кредитори є повноцінними партнерами в рамках проекту, несуть значну частину ризиків.

Пов'язані з будівництвом і експлуатацією технічні ризики, можуть бути знижені шляхом проведення попередніх досліджень. Найчастіше держава поспішає перейти до ідентифікаційної стадії

і ігнорує проведення необхідних досліджень. Особливу увагу слід приділяти геотехнічних умов проекту, які можуть мати вирішальне значення для його вартості. Подібні дослідження повинні проводитися надійними консультантами, що володіють достатнім досвідом. Найчастіше, набагато важливіше провести надійні попередні дослідження, ніж детальний аналіз, заснований на неспроможних вихідних даних.

Висновки. Як підсумки аналізу і класифікації ризиків слід зазначити, що ризики, пов'язані з великими інфраструктурними проектами в області дорожньо-транспортного комплексу, найбільш значні. Основні фактори, призводять до ризику, – це неможливість відкриття інвестиційного і зв'язку життєздатності проекту від загального економічного розвитку. Неможливо піти від ризиків у великих проектах, але їх можна визнати і зменшити їх вплив завдяки ретельному визначенню і розподілу серед учасників партнерства, які найкраще володіють їх управлінням.

По відношенню до управління ризиками можна сформулювати ряд висновків:

1. Державний, приватний партнер і ЗМІ некоректно інформуються щодо ризиків, пов'язаних з великими проектами.

2. Майже в кожному великому проекті державним партнером повинен забезпечуватися загальний аналіз ризику. Необхідно запропонувати план управління ризиком. Даний аналіз і управління ризиком виявляють найризикованіші блоки проекту. Мета полягає в мінімізації ризику і внесення змін або відмову від самих високоризикових блоків проекту.

3. Аналіз економічної доцільності та ризиків реалізованих в майбутніх проектах слід виконувати паралельно з розглядом можливих організаційних і фінансових схем проекту. Правильне визначення схеми проекту надає високий вплив на ризики і витрати, в той час як самі ризики і витрати можуть впливати на фінансові схеми проекту.

4. Державне фінансування або фінансування з незалежної гарантією і без вкладення капіталу з ризиком, що не зменшує ризик або величину втрат унаслідок ризику. Воно тільки перерозподіляє ризики від кредиторів до платників податків та здатне вплинути на збільшення загальних ризиків і витрат по реалізованим проектам.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Безбах Н.В. Ризики в системі державно-приватного партнерства / Н.В. Безбах // Актуальні проблеми регіонального управління та місцевого самоврядування : матеріали наук.-практ. конф. за міжнар. участю (Київ, 8 квіт. 2011 р.): у 2 ч. / за заг. ред. В.К. Присяжнюка. В.Д. Бакуменка, Т.А. Іванової. – К. : Вид.-поліграф. центр АМУ, 2011. – Ч. 2. – С. 153–155.

2. Варнавский В.Г., Клименко А.В., Королев В.А. Государственно-частное партнерство. Теория и практика: учебное пособие. – М.: Издательский дом ГУ-ВШЭ, 2010. – С. 112.

3. Чефранов А.С. Риски в проектах государственно-частного партнерства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dspace.susu.ac.ru/bitstream/handle/0001.74/1486/52.pdf?sequence=1>.

4. Климов П.Е. Распределение рисков в проектах государственно-частного партнерства // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2012. № 44. С. 18–25.

5. Головатенко О.С. Ризики та напрями їх подолання при розвитку державно-приватного партнерства у житлово-комунальному господарстві / О.С. Головатенко // Науковий вісник. – К., 2010. – Вип. 2 (4) : Державне та муніципальне управління. – С. 264–270.

6. Клевцевич Н.А. Ризики проектов державно-приватного партнерства в комунальному господарстві України / Н.А. Клевцевич // Науковий вісник. – Одеса, 2010. – № 9 (87). – С. 37–42.

7. Штефанюк А.А. Можливі ризики державного партнера при реалізації проектів публічно-приватного партнерства в сфері розвитку муніципальної транспортної інфраструктури / А.А. Штефанюк // Сучасна регіональна політика: освіта, наука, практика. – Одеса, 2011. – Т. 2. – С. 130–131.

8. Братерский М.В. Экономические инструменты внешней политики и политические риски / М.В. Братерский. – М.: Изд. дом Гос. ун-та – Высшей школы экономики, 2010. – 231 с.

9. Glossary of Terms Used in the Political Risk Insurance Industry – URL: https://www.miga.org/Documents/Glossary_of_Terms_Used_in_the_Political_Risk_Insurance_Industry.pdf.

REFERENCES

1. Bezbach N.V. Risks in the system of public-private partnership / N.V. Bezbah // Current problems of regional governance and local self-government: materials of sciences. conf. behind the international Participation (Kyiv, April 8, 2011): 2 hours / per constituency. Ed. V.K. Prysazhnyuk. V.D. Bakumenko, T.A. Ivanova. K.: View-polygraph. AUC Center, 2011. Ch.2. P. 153–155 [in Ukrainian].

2. Varnavsky V.G., Klymenko A.V., Korolyov V.A. Public-private partnership. Theory and practice. Moscow: Publishing House of the Higher School of Economics, 2010. P. 112 [in Russian].

3. Chefranov A.S. Risks in public-private partnership projects [Electronic resource]. Access mode: <http://dspace.susu.ac.ru/bitstream/handle/0001.74/1486/52.pdf?sequence=1> [in Russian].
4. Klimov P.E. Raspredelenie riskov v proektakh gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Risk allocation in public-private partnership projects] Upravlenie ekonomicheskimi sistemami: elektronnyi nauchnyi zhurnal. [Management of Economic Systems: Scientific Electronic Journal], 2012, no. 44, pp. 18–25 [in Russian].
5. Golovatenko O.S. Risks and directions of their overcoming in the development of public-private partnership in housing and communal services / O. S. Golovatenko // Scientific herald. K., 2010. Vip. 2 (4): State and municipal government. P. 264–270 [in Ukrainian].
6. Klyevtsevich N.A. Risks of public-private partnership projects in the communal economy of Ukraine / N.A. Klyevtsevich // Scientific herald. Odessa, 2010. No. 9 (87). P. 37–42 [in Ukrainian].
7. Shtefanyuk A. Possible risks of the state partner in implementing public-private partnership projects in the field of municipal transport infrastructure development / A. Shtefanyuk // Modern regional policy: education, science, practice. Odessa, 2011. T. 2. P. 130–131 [in Ukrainian].
8. Braterskij M.V. 'Ekonomicheskie instrumenty vneshnej politiki i politicheskie riski / M.V. Braterskij. M.: Izd. dom Gos. un-ta. Vysshej shkoly 'ekonomiki, 2010. 231 p. [in Russian].
9. Glossary of Terms Used in the Political Risk Insurance Industry. URL: https://www.miga.org/Documents/Glossary_of_Terms_Used_in_the_Political_Risk_Insurance_Industry.pdf.

РЕФЕРАТ

Ніжнік А.А. Ідентифікація та управління ризиками державно-приватного партнерства у дорожньо-транспортному комплексі / А.А. Ніжнік // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 7.

У статті досліджено найбільш істотні ризики для проектів державно-приватного партнерства в дорожньо-транспортному комплексі; виявлена галузева специфіка проекту державно-приватного партнерства, яка впливає на ранжування ризиків за силою їх впливу на проект; надані обґрунтовані пропозиції щодо управління ними та мінімізації їх негативних наслідків.

Об'єкт дослідження – процес державно-приватного партнерства.

Мета дослідження – ідентифікація та управління ризиками і способів їх розподілу між партнерами державно-приватного партнерства в проектах розвитку дорожньо-транспортного комплексу.

Методи дослідження – абстрагування, аналіз і синтез, індукція та дедукція, системний підхід.

Результати дослідження: дослідження присвячене ідентифікації найбільш істотних ризиків для проектів державно-приватного партнерства в дорожньо-транспортному комплексі; уточнена і визначена теоретико-методологічна база по ідентифіковані та фільтрації груп ризиків. Дослідження виявляє, що галузева специфіка проекту державно-приватного партнерства впливає на ранжування ризиків за силою їх впливу на проект, що посилює актуальність поставлених для дослідження питань. Результатом дослідження є сформований перелік найбільш критичних для дорожньо-транспортного комплексу ризиків проектів державно-приватного партнерства, обґрунтованих пропозицій щодо управління ними або мінімізації їх негативних наслідків.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО, ІНВЕСТУВАННЯ, ІНВЕСТИЦІЇ, ІНФРАСТРУКТУРА, ДЕРЖАВНИЙ ТА ПРИВАТНИЙ ПАРТНЕР, РИЗИКИ

ABSTRACT

Nizhnik A.A. Identification and management of risks of the public-private partnership in the road-transport complex. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2018. Vol. 7.

The article examines the most significant risks for public-private partnership projects in the road transport complex; the branch specificity of the public-private partnership project is revealed, which affects the ranking of risks by the strength of their impact on the project; provided reasonable proposals for managing them and minimizing their negative consequences.

Object of the research – the process of public-private partnerships.

Purpose of the study – identification and management of risks and ways of their distribution among partners of public-private partnership in development projects of the road transport complex.

Methods of research – method of abstracting, analysis and synthesis, induction and deduction, system approach.

The study is devoted to identifying the most significant risks for public-private partnership projects in the road transport complex; the theoretical and methodological basis for identifying and filtering risk groups

has been refined and defined. The study reveals that the sector specific nature of the public-private partnership project affects the ranking of risks by the strength of their impact on the project, reinforces the relevance of the issues raised for research. The result of the research is the list of risks of public-private partnership projects most critical for the road transport complex, reasonable proposals for their management or minimization of their negative consequences.

KEYWORDS: PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP, INVESTMENT, INFRASTRUCTURE, THE STATE AND THE PRIVATE PARTNER, RISKS.

РЕФЕРАТ

Нижник А.А. Идентификация и управление рисками государственно-частного партнерства в дорожно-транспортном комплексе / А.А. Нижник // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 7.

В статье исследованы наиболее существенные риски для проектов государственно-частного партнерства в дорожно-транспортном комплексе; обнаружена отраслевая специфика проекта государственно-частного партнерства, которая влияет на ранжирование рисков по силе их воздействия на проект; предоставлены обоснованные предложения по управлению ими и минимизации их негативных последствий.

Объект исследования – процесс государственно-частного партнерства.

Цель исследования – идентификация и управление рисками и способов их распределения между партнерами государственно-частного партнерства в проектах развития дорожно-транспортного комплекса.

Методы исследования – абстрагирование, анализ и синтез, индукция и дедукция, системный подход.

Исследование посвящено идентификации наиболее существенных рисков для проектов государственно-частного партнерства в дорожно-транспортном комплексе; уточнена и определена теоретико- методологическая база по идентифицированию и фильтрации групп рисков. Исследование обнаруживает, что отраслевая специфика проекта государственно-частного партнерства влияет на ранжирование рисков по силе их воздействия на проект, усиливает актуальность поставленных для исследования вопросов. Результатом исследования является сформирован перечень наиболее критичных для дорожно-транспортного комплекса рисков проектов государственно-частного партнерства, обоснованных предложений по управлению ими или минимизации их негативных последствий.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО, ИНВЕСТИРОВАНИЕ, ИНВЕСТИЦИИ, ИНФРАСТРУКТУРА, ГОСУДАРСТВЕННЫЙ И ЧАСТНЫЙ ПАРТНЕР, РИСКИ.

АВТОРИ:

Ніжнік Анастасія Анатоліївна, Національний транспортний університет, аспірант кафедри «Економіка», e-mail: nastasiia.anatoliivna@gmail.com, тел. +380954216144, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314, orcid.org/0000-0002-0527-4727.

AUTHOR:

Nizhnik Anastasiia A., National Transport University, postgraduate, department of Economics, e-mail: nastasiia.anatoliivna@gmail.com, tel. +380954216144, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 314, orcid.org/0000-0002-0527-4727.

АВТОРЫ:

Нижник Анастасия Анатольевна, Национальный транспортный университет, аспирант кафедры экономики, e-mail: nastasiia.anatoliivna@gmail.com, тел. +380954216144, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314, orcid.org/0000-0002-0527-4727.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондар Н.М., доктор економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, декан факультету економіки та права, Київ, Україна.

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, президент Української академії інвестицій в науку і будівництво, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bondar N.M., Ph.D., Economics (Dr.), associate professor, National Transport University, dean, faculty of Economics and Law, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, President of Ukrainian Academy of Investment in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.