

підприємств. Комплексний аналіз транспортного ринку є відправним пунктом маркетингового дослідження і розрізняється за видами діяльності, ступеня охоплення ринку, періодам проведення і глибині часового горизонту прогнозу.

За видами діяльності розрізняють ринки: вантажних перевезень, пасажирських перевезень, підсобно-допоміжної діяльності транспортних підприємств.

За ступенем охоплення розрізняють ринки: глобальний (світова транспортна система, наприклад, для морського і повітряного транспорту); загальнодержавний або міждержавний (у масштабі території країни, наприклад мережа залізниць); регіональний (у межах економічного району, великого регіону або адміністративного утворення — країни, області, краю); локальний (у районі тяжіння залізниці, відділення дороги, станції, автотранспортного підприємства, пароплавства); спеціальний або вибіркового, що охоплює певну частину, полігон або напрямок транспорту, перевезення окремого роду вантажу або виду сполучення пасажирських перевезень (приміських, далеких, міжміських, зарубіжних, туристичних).

За періодичністю проведення аналізу транспортного ринку розрізняють: регулярний, плановий аналіз, проведений через заздалегідь встановлені проміжки часу (один раз на рік, один раз на два роки, один раз на п'ять років); періодичний або ситуаційний аналіз, проведений періодично по мірі зміни економічної ситуації на ринку; оперативний аналіз, що припускає постійне спостереження за ринковою кон'юнктурою [4].

За глибиною часового горизонту прогнозу аналіз ринку ділиться: на короткостроковий (не більше року); середньостроковий (до 2—5 років); довгостроковий (до 5—10 років і більше).

Отже, основними питаннями, які потребують подальшого дослідження є: оцінка ємності транспортного ринку, встановлення тенденцій його розвитку, визначення якісних запитів на транспортне обслуговування споживачів, а також вивчення сфер діяльності конкуруючих видів транспорту.

Література

1. *Бабаченко Л.В.* Регулювання процесів підвищення ефективності організації транспортного обслуговування населення / Л. В. Бабаченко // Науковий журнал «Молодий вчений»: зб. — Херсон: ТОВ «Видавничий дім «Гельветика», 2014. — №9(12). — С. 36—38.

2. *Жидок В.В.* Вплив організаційно-економічних факторів на управління конкурентоспроможністю підприємства / В.В. Жидок // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки»: наук. зб. — Чернігів: ЧДТУ, 2012. — № 1 (56). — С. 80—87.

3. *Бабаченко Л.В.* Аналіз якісних та кількісних показників функціонування пасажирського автомобільного транспорту регіону / Л.В. Бабаченко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. — 2010. — №46. — С. 164—168.

4. *Транспортный маркетинг: учебник / В.Г. Галабурда, Г.В. Бубнова, Е.А. Иванова и др.; под ред. В.Г. Галабурды.* — Изд. перераб. и доп. — М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. — 452 с.

УДК 334:338.246

**Наталія БОНДАР,
Надія ЩЕРБАКОВА ***

АСПЕКТИ ТА КРИТЕРІЇ ОЦІНЮВАННЯ ГОТОВНОСТІ ДЕРЖАВИ ДО РЕАЛІЗАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТІВ НА ЗАСАДАХ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

АСПЕКТЫ И КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ГОТОВНОСТИ ГОСУДАРСТВА К РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ НА ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

ASPECTS AND CRITERIA OF ASSESSMENT OF A STATE'S READINESS TO IMPLEMENT INFRASTRUCTURE PROJECTS BASED ON PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Анотація. Представлено основні аспекти, критерії та показники оцінювання готовності держави до використання механізму державно-приватного партнерства для реалізації інфраструктурних проектів.

* *Наталія Миколаївна БОНДАР / Наталія БОНДАРЬ / Nataliia BONDAR* — к.е.н., доцент кафедри менеджменту, ДВНЗ «Національний транспортний університет», e-mail: ruta2000@ukr.net

Надія Олександрівна ЩЕРБАКОВА / Надежда ЩЕРБАКОВА / Nadejda SHCHERBAKOVA — к.е.н., доцент кафедри туризму, в.о. завідуючого кафедрою туризму, ДВНЗ «Національний транспортний університет»

Аннотация. Представлены основные аспекты, критерии и показатели оценки готовности государства к использованию механизма государственно-частного партнерства для реализации инфраструктурных проектов

Abstract. The main aspects of the criteria and indicators for assessing the state of readiness for use of public-private partnerships for infrastructure projects.

Успішність реалізації інфраструктурних проектів на умовах державно-приватного партнерства (ДПП) потребує створення необхідних передумов, однією з важливіших з яких є готовність держави до використання партнерських взаємодій у реалізації суспільно значущих проектів. ДПП потребує не тільки об'єднання ресурсів і зусиль державного та приватного партнерів, а й розподіл між ними ризиків. При цьому часто виникає потреба у додатковій підтримці проектів з боку держави у вигляді різноманітних державних гарантій. У свою чергу, надання таких гарантій пов'язано із необхідністю формування в бюджеті країни відповідних стабільних джерел фінансування або створення спеціальних позабюджетних фондів гарантування виконання прийнятих на себе державою за проектами ДПП фінансових зобов'язань.

Реалізація інфраструктурних інвестиційних проектів (зокрема у транспорті, енергетиці, туризмі), через високу капіталомісткість і ризикованість, значні експлуатаційні витрати та державне регулювання рівня тарифів часто є комерційно неефективною для приватних інвесторів. З іншого боку, реалізація капіталомістких інфраструктурних проектів силами держави неможлива через обмеженість бюджетних ресурсів. До того ж через стратегічний характер більшості інфраструктурних галузей (транспорт, енергетика) їх об'єкти повинні залишатись у державній власності.

Прийняття на себе урядом країни надмірних зобов'язань за проектами ДПП може призвести до неефективної роботи приватних учасників партнерства, що в кінцевому рахунку не забезпечить досягнення мети створення такого партнерства: надання суспільству якісних послуг за доступною вартістю. У разі, якщо держава залишає необгрунтовано високі ризики приватному партнеру, проект може бути зупинений як неефективний для останнього. Це призведе до втрати довіри до надійності оголошеної урядом країни політики партнерства з бізнесом і механізму ДПП у цілому.

Усе це пояснює необхідність виваженого застосування органами влади механізму ДПП і готовність саме держави до партнерства з бізнесом. Отже постає завдання виявлення основних аспектів і визначення готовності держави до використання механізму партнерських взаємодій з бізнесом.

Враховуючи складність як механізму державно-приватного партнерства, так і передумов його успішної реалізації, пропонується розглядати такі основні аспекти для оцінювання готовності держави до партнерських взаємодій з бізнесом:

1. Наявність політичної підтримки урядом. Для оцінювання рівня політичної підтримки партнерських взаємодій держави з бізнесом можуть використовуватись такі критерії, як:

– визнання ролі державно-приватного партнерства в інвестиційній підтримці розвитку інфраструктурних галузей. Це відображається в таких характеристиках дій уряду, як активне просування ДПП у різних сферах соціально-економічного розвитку та розвитку регіонів, розроблення «дорожньої карти» реалізації механізму ДПП в інфраструктурних галузях;

– наявність проектів для реалізації на засадах ДПП. Втілюється у таких показниках, як достатність наявних проектів і надійність пропозицій для приватних партнерів, прозорість політики ДПП для усіх зацікавлених сторін;

– наявність правової бази. Її розвиненість і відповідність потребам сьогодення оцінюється за такими показниками, як: стабільність і чіткість правового середовища реалізації механізму ДПП, чіткі критерії до розподілу обов'язків між державними і приватними партнерами, законодавча підтримка надання державних гарантій приватним партнерам;

– сприйняття політики ДПП у суспільстві. Оцінюється за такими показниками, як: позитивне ставлення до політики ДПП усіх зацікавлених сторін, задоволеність споживачів наданими в результаті реалізації проектів на засадах ДПП послугами.

2. Здатність уряду до управління процесом ДПП. Для оцінювання здатності уряду до управління процесом партнерських взаємодій з бізнесом можуть використовуватись такі критерії, як:

– процедура відбору проектів ДПП. Оцінюється за такими показниками, як: чіткі та відкриті вимоги та критерії до проектів, що можуть бути реалізовані на засадах ДПП, забезпечення стандартизації моделей реалізації проектів у галузі на засадах ДПП, стандартизація процедури перевірки проекту ДПП на життєздатність і забезпечення кращого співвідношення ціни та якості.

– інституційне забезпечення. Його якість оцінюється за такими показниками, як: забезпеченість збалансування інтересів централізованого управління розвитком галузі з місцевими потребами територіальних громад, чіткий розподіл функцій і відповідальності між усіма учасниками інституційного середовища, висока фахова підготовка спеціалістів, зайнятих у підготовці та реалізації проектів ДПП як з боку державного, так і приватного партнерів.

3. Організація виконання (реалізації) проектів. Для оцінювання рівня організації виконання проектів ДПП можуть використовуватись такі критерії, як:

— бізнес-плани проектів і розподіл ризиків між учасниками. Їх повнота та якість оцінюється за такими показниками, як: наявність у контрактах усіх комерційних аспектів проекту (обсягу інвестицій, вартості очікуваних послуг, рівень доходів, тривалість проекту, розміри та випадки надання проекту державних гарантій тощо), чіткий і справедливий розподіл ризиків і доходів між учасниками проекту, чіткий опис зобов'язань виконавців і процедур звітності перед урядом;

— процедура тендеру. Її відкритість оцінюється за такими показниками як: надання повної інформації усім зацікавленим сторонам перед і під час проведення тендерних процедур, справедлива та прозора процедура тендеру, стандартизація проведення тендерної процедури;

— контроль реалізації проекту та зворотній зв'язок. Оцінюється за такими показниками, як: забезпечення контролю громадськості та усіх зацікавлених сторін за реалізацією проекту та його окремих етапів, а також якості одержуваних послуг, вчасне коригування одержаних результатів з метою усунення негативних відхилень на подальших етапах реалізації проекту.

Отже, виявлення готовності держави до використання механізму ДПП у реалізації інфраструктурних проектів необхідно проводити комплексно, ураховуючи як наявність політичної підтримки, так і здатність уряду до управління процесом ДПП, організацію виконання (провадження) проектів. Врахування зазначених аспектів дає, на нашу думку, змогу отримати об'єктивну оцінку готовності держави до реалізації інфраструктурних проектів на умовах державно-приватного партнерства.

Література

1. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія / Бондар Н.М. — К.: НТУ, 2014. — 336 с.

2. Винницький Б. Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном / Винницький Б., Лендбел М., Онищук Б., Сегварі П. — К.: К.І.С., 2008. — 146 с.

3. A Guide to Promoting Good Governance in Public Private Partnerships. // presented to the International conference on knowledge sharing and capacity building on promoting successful public-private partnerships in the unece region. Tel Aviv, Israel, 5—8 June 2007. — United Nations Economic Commission for Europe. — 96 pp.

4. Dailami M. Government support to private infrastructure projects in emerging markets. / Dailami M., Klein M. — In: Dealing with Public Risk in Private Infrastructure (eds Irwin, Klein, M, Perry, G. E. & Thobani, M.), The World Bank, Washington D.C., 1997. — pp.21—42.

УДК 336.01

Інеса ВДОВІНА *

РОЛЬ ФІНАНСОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У СУЧАСНІЙ ФІНАНСОВІЙ АРХІТЕКТУРІ

РОЛЬ ФИНАНСОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СОВРЕМЕННОЙ ФИНАНСОВОЙ АРХИТЕКТУРЕ

THE ROLE OF FINANCIAL INFRASTRUCTURE IN THE MODERN FINANCIAL ARCHITECTURE

Анотація: У статті розглянуто питання сутності, призначення та ролі фінансової інфраструктури в архітектурі сучасної фінансової системи.

Аннотация: В статье рассматриваются вопросы сущности, назначения и роли финансовой инфраструктуры в архитектуре современной финансовой системы.

Abstract: The article deals with the nature, purpose and role of the financial infrastructure in the architecture of the modern financial system.

Проблемам розвитку інфраструктури науковці приділяли увагу ще з кінця XIX століття, адже умовою якісного розвитку ринку є розвиток його інфраструктури. Сьогодні, коли в світовій економіці посилюються тенденції фінансіалізації, особливої гостроти набувають проблеми розвитку саме фінансової інфраструктури. Сучасна фінансова інфраструктура повинна оперативного реагувати на зміни у фінансовій сфері, забезпечуючи стабільне та ефективне функціонування всієї фінансової системи країни. Саме ці міркування обумовлюють актуальність даного дослідження.

* ВДОВІНА Інеса Олексіївна / Инеса ВДОВИНА / Inesa VDOVINA — старший викладач кафедри фінансів, ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана», e-mail: vdovinaio@mail.ru