

Натомість, за обсягами капітальних інвестицій у будівництво транспортної та складської інфраструктури спостерігалася тенденція до поступового зростання протягом 2015-2021 рр. майже в 6 разів, тоді як у 2022 р. спостерігався різкий обвал капітальних інвестицій, що пов'язано з початком війни РФ проти України.

Обсяги капітальних інвестицій у транспортну інфраструктуру, не дивлячись на більшу стабільність, були недостатніми протягом досліджуваного періоду.

[1] Статистичний збірник “Транспорт України 2022”. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

УДК 658:656.2

УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ПРОЄКТІВ РОЗБУДОВИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

RISK MANAGEMENT INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR DEVELOPMENT PROJECTS

докт. екон. наук І.В. Токмакова¹, канд. екон. наук К.В. Солянник²

¹*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

²*Міністерство інфраструктури України (м. Київ)*

DSc (Econ.) I.V. Tokmakova¹, PhD (Econ.) K.V. Solyanik²

¹*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

²*Ministry of Infrastructure of Ukraine (Kyiv)*

Міжнародні транспортні коридори відіграють важливу роль у формуванні розвиненої транспортної мережі між країнами, сприяючи зміцненню міжнародного співробітництва та підвищенню ефективності економічних, науково-технічних і культурних зв'язків. Міжнародні транспортні коридори охоплюють багато країн і регіонів, стикаючись із багатьма відмінностями в політичних системах, економічних умовах, культурному розмаїтті, релігійних переконаннях, екологічних правилах, соціальному управлінні, регулятивних нормах, що призводить до виникнення низки політичних, економічних, безпекових, релігійних та інших видів ризиків. Будівництво міжнародних транспортних коридорів потребує реалізації складних технічних рішень і значних фінансових інвестицій. Недостатня увага до ризикоутворюючих факторів під час будівництва та експлуатації міжнародних транспортних коридорів може

обумовити спротив впровадженню даних проєктів в країнах-учасницях [1]. Отже, щоб реалізувати закладений в міжнародних транспортних коридорах потенціал у повній мірі необхідно враховувати відповідні фактори ризику та сформулювати цільову політику управління ними.

Проєктам розбудови міжнародних транспортних коридорів притаманні ризики, що загалом характерні для інфраструктурних проєктів [2], серед яких слід виділити управлінські ризики, в тому числі ризики корупції та збоїв механізмів державних закупівель, екологічні та соціальні ризики для країни та місцевих громад, а також ризики великих інвестицій, які пов'язані з фінансування за рахунок кредитних коштів і несуть в собі ризики зниження економічної прийнятності заборгованості. Специфічні технічні ризики міжнародного транспортного коридору можна розділити на природні небезпеки, ризик технічної спроможності (пропускної здатності) та ризик підключення. Ключові ризики ефективного функціонування міжнародних транспортних коридорів включають: ризики, яким піддаються вантажі при транспортуванні; ризики, характерні для об'єктів транспортної інфраструктури; екологічні ризики; ризики для життя і здоров'я персоналу, водіїв і пасажирів.

До основних методів управління ризиками розбудови і ефективного функціонування міжнародних транспортних коридорів слід віднести:

1. Ухилення від ризиків. Стосовно міжнародних транспортних коридорів ухилення в першу чергу означає відмову від обраного маршруту перевезення, або відмову від здійснення фінансових операцій, рівень ризику яких надзвичайно високий. Такий підхід найбільш простий і радикальний, оскільки він дозволяє повністю уникнути вірогідних втрат, пов'язаних з підприємницькими ризиками, але, з іншого боку, не дозволяє отримати прибуток, пов'язаний з ризикованою діяльністю. Тому в системі внутрішніх механізмів нейтралізації ризиків їх позбавлення повинно бути реалізовано дуже зважено.

2. Прийняття ризику. Головна мета даного напрямку - це пошук джерел ресурсів, потрібних для покриття вірогідних втрат. У концепції міжнародних транспортних коридорів цей підхід є малоприйнятним внаслідок високої вартості вантажів, транспортних засобів, об'єктів інфраструктури, які пов'язані з міжнародною структурою прав власності.

3. Передача (або трансфер) ризику партнерам за окремими угодами або господарськими операціями шляхом заключення контрактів. При цьому економічним контрагентам передається велика частина ризиків, а страхування є найбільш прийнятною та економічно обґрунтованою формою такої передачі.

4. Об'єднання і диверсифікація ризику. Така форма управління поєднує елементи розподілу ризиків між різними суб'єктами міжнародних транспортних коридорів, які безпосередньо не пов'язані між собою. Об'єднання партнерів, які мають комплементарні ресурси, дозволяє

покращити транспортно-логістичні та супутні бізнес-процеси. Стосовно системи міжнародних транспортних коридорів дана форма найкраща при управлінні екологічними ризиками, як найбільш складними з точки зору законодавства, розрахунку екологічних та економічних наслідків.

Ефективне управління ризиками проєктів міжнародних транспортних коридорів потребує активізації співпраці країн для посилення політичної взаємної довіри, розбудови міжнародних механізмів координації, інтенсифікації розвитку внутрішніх можливостей для реагування на ризики, створення системи обміну інформацією для завчасного попередження ризику.

[1] Дикань В.Л., Обруч Г.В. Управління реалізацією спільних інвестиційних проєктів за участю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 69. С. 9-21.

[2] Токмакова І.В., Овчиннікова В.О., Корінь М.В. Стейкхолдерський підхід до реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту. *Ensuring national economic security in the context of geopolitical transformations: monograph / under the general editorship of Doctor of Economics, Professor L.L. Kalinichenko / Higher School of Social and Economic. Przeworsk: WSSG, 2019. С. 134-148.*

УДК:656.072

ВІДПОВІДНІСТЬ СУСПІЛЬНИХ ПОСЛУГ СУЧАСНИМ ВИКЛИКАМ

SUITABILITY OF SOCIETIES SERVICES TO MODERN CHALLENGES

*канд. екон наук О.М.Тройнікова, канд. екон наук Т.В.Машошина
Український державний університет залізничного транспорту (Харків)*

***O.M.Troinikova PhD(Econ.), T.V.Mashoshyna PhD(Econ.)**
Ukrainian State University of Railway Transport(Kharkiv)*

Процес євроінтеграції передбачає дотримання певних вимог та стандартів щодо суспільних потреб. Для більш ефективного результату застосовується механізм PSO (Public Service Obligation), який полягає у покладенні державою спеціальних обов'язків на окремих учасників ринку для досягнення певної мети — захисту загальносуспільних інтересів.[1]

Зобов'язання можуть діяти в будь-якій галузі суспільних послуг, але найактуальніше застосування цієї моделі в конкретних секторах економіки, послуг, а саме: поштові послуги, соціальні послуги, енергетика, транспорт, банківська справа.