

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ НА ЗАСАДАХ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

© 2015 БУДНИК В. А., ЛЕРНІЧЕНКО К. В.

УДК 656.629:334.723

Будник В. А., Лерніченко К. В. Оцінка ефективності функціонування підприємств міського водного транспорту на засадах державно-приватного партнерства

Метою статті є розробка методичного підходу до оцінки ефективності функціонування підприємств міського водного транспорту на засадах державно-приватного партнерства. Проаналізовано форми партнерства міських органів влади та бізнесу, які варто використовувати у сфері міських водних перевезень, та обґрунтовано доцільність укладання концесійних угод при формуванні системи міського водного транспорту на засадах державно-приватного партнерства. Розроблено методичний підхід до оцінки ефективності функціонування підприємств міського водного транспорту на засадах державно-приватного партнерства. Апробація запропонованого методичного підходу показала, що використання вказаного інструменту формування системи міського водного транспорту дозволить досягти прибутковості діяльності підприємств у розмірі 20–109 %, отримати додаткові надходження до місцевих бюджетів та збільшити соціальний ефект.

Ключові слова: міський водний транспорт, приватний оператор, державно-приватне партнерство.

Рис.: 2. **Табл.:** 3. **Бібл.:** 12.

Будник Вікторія Анатоліївна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри транспортних технологій і логістики, Київська державна академія водного транспорту ім. Гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: alexdbuddom@mail.ru

Лерніченко Катерина Валеріївна – старший викладач кафедри транспортних технологій і логістики, Київська державна академія водного транспорту ім. Гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: qwer-12@yandex.ru

УДК 656.629:334.723

UDC 656.629:334.723

Будник В. А., Лерніченко К. В. Оценка эффективности функционирования предприятий городского водного транспорта на основе государственно-частного партнерства

Целью статьи является разработка методического подхода к оценке эффективности функционирования предприятий городского водного транспорта на основе государственно-частного партнерства. Проанализированы формы партнерства городских органов власти и бизнеса, которые следует использовать в сфере городских водных перевозок, и обоснована целесообразность заключения концессионных соглашений при формировании системы городского водного транспорта на основе государственно-частного партнерства. Разработан методический подход к оценке эффективности функционирования предприятий городского водного транспорта на основе государственно-частного партнерства. Апробация предложенного методического подхода показала, что использование указанного инструмента формирования системы городского водного транспорта позволит достичь прибыльности деятельности предприятий в размере 20–109 %, получить дополнительные поступления в местные бюджеты и увеличить социальный эффект.

Ключевые слова: городской водный транспорт, частный оператор, государственно-частное партнерство.

Рис.: 2. **Табл.:** 3. **Библ.:** 12.

Будник Виктория Анатольевна – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры транспортных технологий и логистики, Киевская государственная академия водного транспорта им. Гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного (ул. Фрунзе, 9, Киев, 04071, Украина)

E-mail: alexdbuddom@mail.ru

Лерніченко Катерина Валеріївна – старший преподаватель кафедры транспортных технологий и логистики, Киевская государственная академия водного транспорта им. Гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного (ул. Фрунзе, 9, Киев, 04071, Украина)

E-mail: qwer-12@yandex.ru

Budnik V. A., Lernerchenko K. V. Evaluating the Performance Efficiency of the Urban Waterway Transport Enterprises, Based on Public-Private Partnership

The article is aimed at developing a methodological approach to evaluate the performance efficiency of the urban waterway transport enterprises, based on public-private partnership. Forms of partnerships between urban authorities and businesses, which should be used in the field of urban waterway transportations, have been analyzed and the expediency of concluding concession agreements during the formation of the urban waterway transport system on the basis of public-private partnership has been substantiated. A methodical approach to assessing the performance efficiency of urban waterway transport enterprises, based on public-private partnership, has been developed. Approbation of the suggested methodological approach has showed that using the indicated tool in establishing a system of the urban waterway transport can contribute to achieving profitability of enterprises in the amount of 20-109%, getting additional revenues in local budgets and increasing the positive social impact.

Keywords: urban waterways transport, private operator, public-private partnership.

Fig.: 2. **Tabl.:** 3. **Bibl.:** 12.

Budnik Victoriya A. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Transport Technology and Logistics, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy (vul. Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: alexdbuddom@mail.ru

Lernerchenko Kateryna V. – Senior Lecturer of the Department of Transport Technology and Logistics, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy (vul. Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: qwer-12@yandex.ru

Транспортна інфраструктура мегаполісу, що має водну артерію, потребує постійного розвитку, вдосконалення й оновлення. Реалії функціонування великих річкових і морських міст України свідчать про відсутність міського водного транспорту (МВТ) як елементу комунальної транспортної інфраструктури. Функ-

* Роботу виконано в межах Господоговірної теми «Формування механізму державно-приватного партнерства на транспорті» № 47Б-2015 (номер держреєстрації 0115 У 00028), що виконується в Київській державній академії водного транспорту ім. Гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного Міністерства освіти і науки України (2015–2016 рр..).

ціонування підприємств міського водного транспорту має реалізовуватися на засадах державного приватного партнерства (ДПП), оскільки світовий досвід розвитку об'єктів транспортної інфраструктури свідчить, що саме ДПП є ефективним інструментом підвищення якості та конкурентоздатності транспортних послуг, залучення позабюджетних інвестиційних ресурсів у розвиток інфраструктури в умовах дефіциту коштів державного та місцевого бюджетів, створення нових і модернізації діючих інфраструктурних об'єктів та досягнення значного соціально-економічного ефекту. Водночас відсутність у даний час прикладів успішного надання послуг МВТ пояснюється, з одного боку, значними фінансовими витратами на придбання й утримання пасажирського флоту та обслуговуючої інфраструктури, з іншого – тим, що відсутній дієвий механізм виходу приватних підприємств на ринок даних перевезень, не розроблено економічні та організаційні аспекти партнерства місцевих органів влади та приватного бізнесу в указаній сфері. Цей факт визначає необхідність наукового обґрунтування інструментарію формування та розвитку підприємств міського водного транспорту на засадах ДПП.

Численними науковцями, а саме: С. Боняра, В. Коба, І. Аксьонов, О. Артинов, М. Біленький, М. Громов, В. Ільчук, Г. Кондратьєв, Ф. Кравець, В. Краєв, Б. Парахонський, Ю. Пащенко, Ю. Цветов, Є. Сич та ін. досліджені проблемні питання розвитку транспортної галузі, у тому числі – річкового транспорту.

Проблематика запровадження державно-приватного партнерства в різних галузях знайшла відображення в наукових працях закордонних та вітчизняних дослідників: М. Віліса, Дж. Гелбрейта, А. Кеслера, У. Мерса, Дж. Ролза, М. Фліндерса, І. Брайлівського, І. Бураковського, В. Варнавського, З. Варналія, А. Гальчинського, В. Геєця, І. Запатріної, К. Павлюк, Т. Єфіменко, Ю. Зворикіної, С. Сосни, П. Шелепницького та багатьох інших.

Достатня увага приділена дослідженню питань функціонування системи комунального громадського пасажирського транспорту [1], впливу різних факторів на розвиток міського транспорту [2], раціональної організації руху на маршрутах комунального пасажирського транспорту [3], оптимізації міських пасажирських перевезень [4] тощо.

Проте на сьогоднішній день залишаються невирішеними завдання побудови системи міського водного транспорту, формування механізму функціонування та розвитку підприємств міського водного транспорту на засадах державно-приватного партнерства, визначення ефективності партнерства місцевих органів влади та приватних операторів у системі МВТ.

Мета статті полягає в розробці методичного підходу до оцінки ефективності функціонування підприємств міського водного транспорту на засадах державно-приватного партнерства.

Зростання кількості населення міста приводить до збільшення густоти і диференціації транспортної мережі. Сьогодні будь-яке місто України з власною акваторією має розгалужену інфраструктуру наземного, а подекуди і підземного транспорту, але зовсім

уникає розвитку міського водного транспорту. Звісно, у деяких містах (Запоріжжя, Херсон, Миколаїв, Севастополь та ін.) водні пасажирські перевезення присутні, проте виконуються приватними особами без співпраці з комунальними органами влади, що має свої негативні сторони для приватних підприємців, містян і міської влади. Приватні перевізники не здатні надавати якісні послуги через брак коштів, місто втрачає потенційний дохід від такого роду діяльності, пасажери отримують транспортні продукти невизначеної якості через відсутність контролюючого органу.

Пропонується створити систему МВТ, в якій приватні оператори перевозитимуть пасажирів у міському і приміському сполученнях за оголошеними маршрутами за графіком і на замовлення. У міру конструктивних особливостей суден МВТ такий транспорт здатен перевозити значну кількість пасажирів і за умови грамотної й злагодженої роботи може скласти конкуренцію міському наземному транспорту або не конкурувати з ним, а працювати у взаємозлагодженій транспортній системі міста.

Перевантаженість наземних шляхів викликає постійні затори і забруднення атмосфери густонаселених міст, що не можна змінити ніякими заходами міської влади (збільшення кількості мостів, будівництво естакад, розширення доріг за рахунок появи нових смуг руху, контроль віку автомобільного транспорту, що рухається містом). Недарма, наприклад, у «Стратегії розвитку Києва до 2025 року» обумовлено впровадження альтернативних видів транспорту, зокрема, пасажирського водного транспорту, у транспортній інфраструктурі міста. Надання послуг МВТ матиме позитивний вплив на сталий розвиток міської транспортної системи; туризму; діяльність приватного бізнесу у системі МВТ; сприятиме підвищенню іміджу міста і надходженню у бюджет додаткових доходів без значних капіталовкладень; досягненню соціального ефекту.

Функціонування та розвиток підприємств МВТ можна реалізувати лише на засадах державно-приватного партнерства, що дозволить вирішити низку складних завдань: ефективне функціонування транспортної галузі міста, залучення позабюджетних інвестиційних ресурсів у розбудову транспортної мережі, зменшення бюджетних витрат на утримання та експлуатацію флоту та берегової бази обслуговування, збільшення надходжень у бюджет, надання можливостей приватному бізнесу вести операційну діяльність у сфері міських пасажирських перевезень на легальних засадах, розподіл ризиків при реалізації проектів впровадження МВТ.

Тому доцільно визначити форми ДПП, що будуть використовуватись при формуванні механізму функціонування та розвитку підприємств МВТ. Ознайомлення з працями Брайлівського І. А. [5], Журби О. О. [6], Рибакіна А. П. [7], Запатріної І. В. [8], Шелепницького П. І. [9] та інших науковців дозволило систематизувати форми здійснення ДПП і типи концесій, за якими можуть укладатись угоди партнерства (оскільки концесія – найбільш прийнятна форма ДПП у транспортній галузі та у МВТ зокрема), що наведено на рис. 1. При цьому в системі МВТ доцільно використовувати всі з наведених типів концесій залежно від домовленостей сторін ДПП.

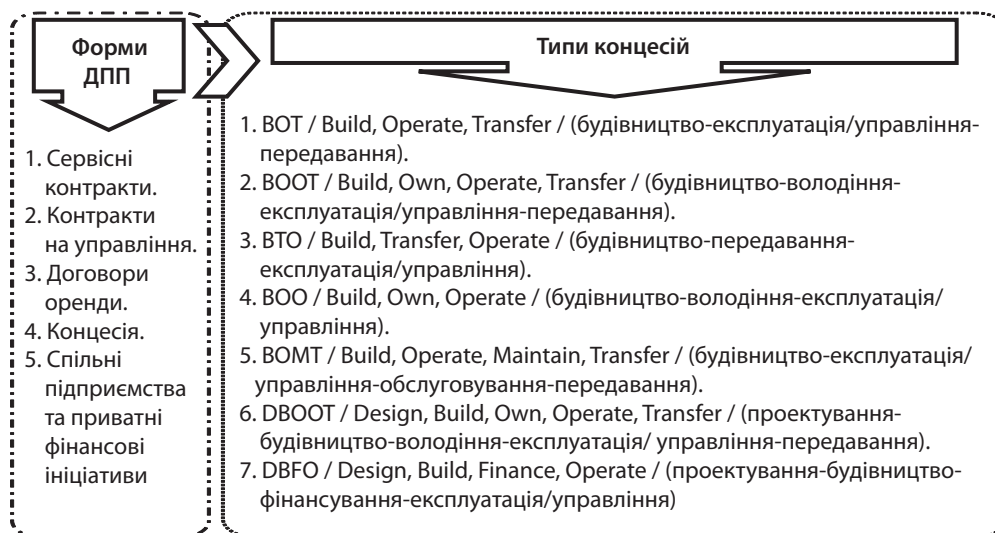


Рис. 1. Систематизація форм ДПП і типів концесій

Джерело: систематизовано авторами за результатами [5–9].

Запровадження механізму функціонування та розвитку підприємств МВТ дозволить погодити економічні інтереси міста та підприємницьких структур у сфері МВТ, створити сприятливі умови для забезпечення інвестиційної привабливості МВТ з метою оновлення та модернізації матеріально-технічної бази флоту. Побудову системи МВТ пропонуємо формувати з використанням таких принципів: надання послуг МВТ на засадах ДПП, шляхом укладання концесійних угод; погодження умов надання послуг МВТ; на конкурентних засадах шляхом вибору переможця концесійного конкурсу; шляхом перегляду складових параметрів ДПП на етапах формування системи МВТ, розподілу ризиків і відповідальності сторін концесії; з використанням розробленого методичного підходу до оцінки ефективності функціонування підприємств МВТ.

Оскільки найсуттєвішою складовою частиною побудови системи МВТ є оцінка ефективності вказаного елемента міської транспортної інфраструктури, слід розглянути поетапно аналіз доцільності функціонування підприємств МВТ. Вважаємо доцільним здійснювати визначення ключових параметрів угод надання послуг МВТ на засадах ДПП на основі багатоваріантної оцінки ефективності ДПП, що дозволить обґрунтувати та оптимізувати значення таких параметрів угоди партнерства: концесійні платежі; умови інвестування/фінансування; період відтермінування платежів; розподіл відповідальності учасників; ціноутворення; компенсаційні механізми; способи генерування грошових потоків; період здійснення ДПП; форми ДПП; оптимізація маршрутів міського річкового транспорту; зміна кількості суден; оптимізація роботи берегової бази обслуговування; зміна графіків роботи суден; розширення асортименту послуг, що надаються на судах і на березі.

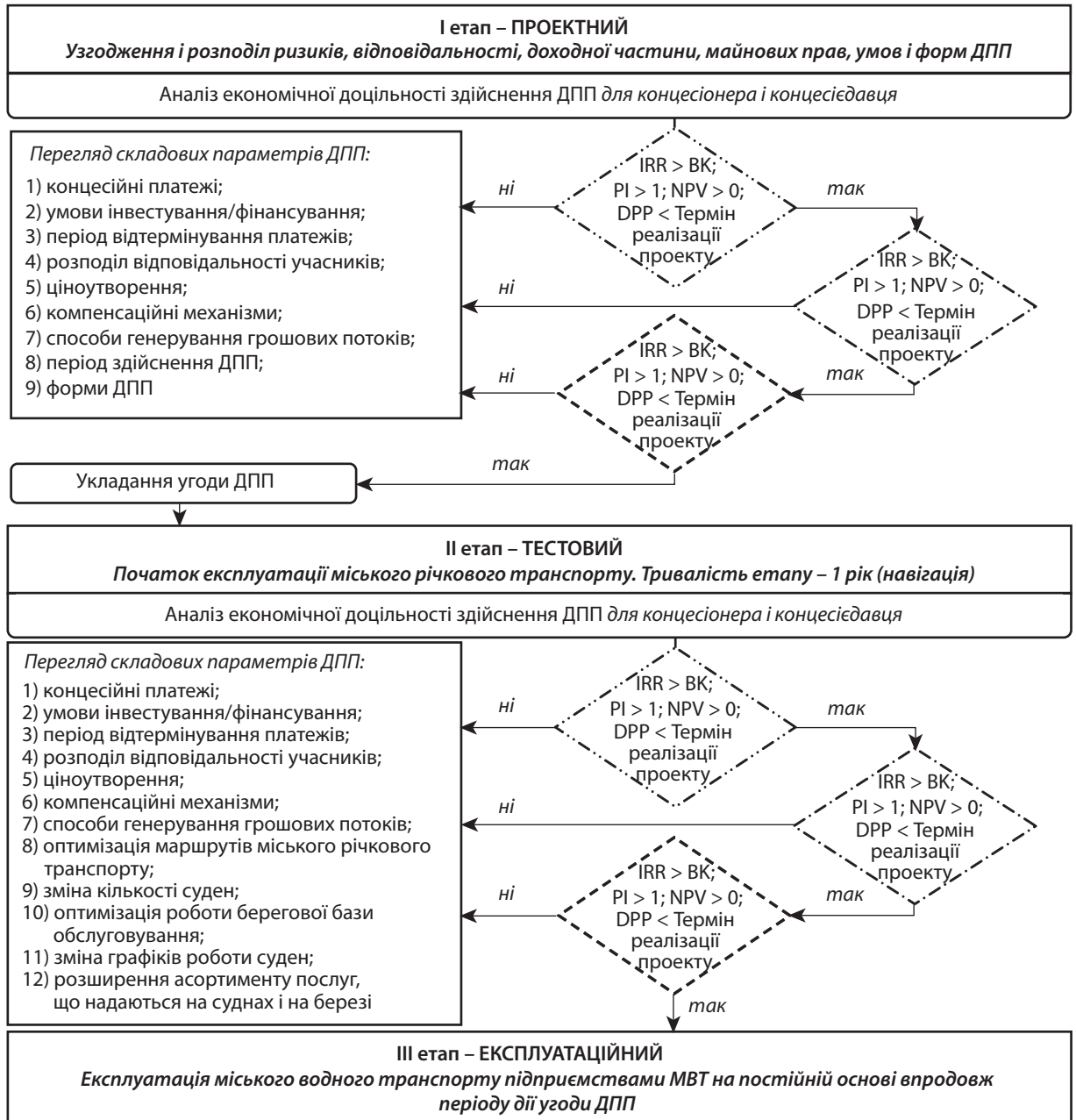
Оцінка ефективності діяльності підприємств МВТ здійснюватиметься з використанням загальноприйнятих показників: внутрішньої норми рентабельності (*IRR*), індексу прибутковості (*PI*), чистої приведеної вар-

тості (*NPV*), дисконтованого періоду окупності (*DPP*) [10]. Залежно від отриманих значень даних показників можна зробити висновок щодо доцільності здійснення ДПП на кожному етапі проведення розрахунків.

Для узгодження параметрів угод ДПП у сфері МВТ було розроблено та апробовано методичний підхід до оцінки ефективності функціонування та розвитку підприємств МВТ на засадах ДПП, схема якого наведена на рис. 2.

Даний методичний підхід ґрунтується на поетапному формуванні системи МВТ. Так, на першому етапі здійснюється узгодження і розподіл ризиків, відповідальності, доходної частини, майнових прав, умов і форм ДПП шляхом аналізу економічної доцільності здійснення ДПП для концесіонера і концесіодавця на основі розрахунку показників внутрішньої норми рентабельності, індексу прибутковості, чистої приведеної вартості, дисконтованого періоду окупності. Концесіонер здійснюватиме багатоваріантні розрахунки показників ефективності інвестицій за різними значеннями параметрів власної діяльності доти, доки не будуть отримані допустимі величини фінансових показників з позитивним значенням. Далі, так само, концесіонер оцінює ефективність угод ДПП з позиції концесіодавця шляхом перегляду значень параметрів ДПП. Концесіодавець погоджує такі умови або переглядає параметри ДПП, доки не будуть погоджені усі проблемні питання і укладено угоду ДПП.

На другому етапі приватні підприємства – індивідуальні оператори – починають експлуатувати МВТ у тестовому режимі, тривалість цього етапу – 1 рік (одна навігація). Поєднуються тимчасові та існуючі об'єкти берегової бази обслуговування, розробляється операційна концепція підприємств МВТ спільно з місцевими органами влади та бізнес-спільнотою, зосередженою в районі берегової інфраструктури. Будівельні об'єкти, об'єкти оренди, сайт тощо будуть експлуатуватися на тимчасовій основі, якщо система МВТ не діятиме в наступному сезоні. Тестовий режим передбачає наявність таких обов'язкових елементів берегової інфраструктури, як:



Примітка 1: – розрахунок показників оцінки ефективності з позиції концесіонера (підприємства МВТ);
 – розрахунок показників оцінки ефективності з позиції концесієдавця;
 – узгодження умов угоди ДПП з місцевими органами влади.

Примітка 2: Граничні значення показників ефективності інвестицій:
 $IRR < \text{вартість капіталу}$, $PI < 1$, $DPP > \text{Термін реалізації проекту}$: проект є неприйнятним для приватного партнера, але прийнятним для державного партнера, якщо при цьому можливе досягнення певних соціально-економічних цілей;
 $IRR \geq \text{вартість капіталу}$, $PI > 1$, $DPP < \text{Термін реалізації проекту}$: проект є прийнятним;
 $NPV < 0$: проект є неприйнятним;
 $NPV \geq 0$: проект є прийнятним для приватного партнера, якщо буде отримано більше значення NPV ; для державного партнера проект є прийнятним навіть, якщо NPV дорівнює нулю, але при цьому можливе досягнення певних соціально-економічних цілей.

Рис. 2. Методичний підхід до оцінки ефективності функціонування та розвитку підприємств МВТ

Джерело: складено авторами.

доки (стоянки флоту, ремонт тощо), мобільні офіси, каси, туалети, зони відпочинку, парковка для співробітників і пасажирів (забезпечена освітленням, інформаційними знаками, синхронізацією), обладнання пішохідних доріжок до усіх зазначених об'єктів. У тестовому режимі один приватний оператор (а їх може бути велика кількість) може використовувати таку кількість одиниць флоту:

- ✦ два судна (+ одне в резерві) середньої пасажиромісткості 18–29 осіб з можливістю перевезення пасажирів на інвалідних колясках, велосипедів для забезпечення маршрутних перевезень за графіком;
- ✦ два судна (+ одне в резерві) малої пасажиромісткості 3–12 осіб з можливістю перевезення пасажирів на інвалідних колясках для забезпечення перевезень за викликом;
- ✦ одне судно великої пасажиромісткості 30–90 осіб з можливістю перевезення пасажирів на інвалідних колясках, велосипедів для забезпечення маршрутних перевезень великих груп туристів або для здійснення особливих замовлень.

Існуючі причали мають бути максимально відремонтовані або використовуватимуться плавучі причали, дебаркадери. Маршрути: «круговий» (рух судна здійснюється по одному берегу річки в прямому напрямку і по іншому берегу – в зворотному), «зупинка-зупинка» (рух судна здійснюється від однієї до іншої зупинки, що можуть розміщуватись як на одному березі, так і на інших), «за викликом». Графік роботи: «круговий» і «зупинка-зупинка» – з 6:30 до 23:00; «за викликом» –

цілодобово. Вартість проїзду визначається приватними операторами на основі кон'юнктури ринку.

По закінченню дії другого етапу здійснюється перегляд параметрів угоди ДПП в порядку, аналогічному першому етапу, з урахуванням досвіду річної навігації, доки не будуть отримані позитивні значення показників ефективності угоди ДПП і прийняте рішення щодо доцільності впровадження та експлуатації МВТ на постійній основі.

На третьому етапі підприємства МВТ займаються господарською діяльністю у сфері водних пасажирських перевезень на постійній основі впродовж періоду дії угоди ДПП, відбувається доповнення берегової інфраструктури необхідними елементами і поповнення флоту (якщо це необхідно), беручи до уваги досвід попередньої навігації. Приватні оператори вдосконалюють маршрути і графіки руху; за потреби переглядають тарифну політику; розробляють пропозиції надання різноманітних транспортних послуг та ін.

Розрахунки за розробленим методичним підходом до оцінки ефективності функціонування підприємств МВТ на засадах ДПП виконано за вихідними даними щодо надання послуг МВТ, наведеними в *табл. 1*.

Результати розрахунку ефективності експлуатації катамарана (*табл. 2*) свідчать, що при виконанні базових умов внутрішня норма рентабельності матиме значення 3,5%, а чиста приведена вартість (*NPV*) – від'ємне значення. Такий варіант є недоцільним, тому необхідно здійснити перегляд складових параметрів ДПП.

Таблиця 1

Вихідні дані для розрахунків за розробленим методичним підходом

Показник	Катамаран (30 місць)	Глісуючий катер (5 місць)
Швидкість, км/год	17	68
Мотор	2 · 99 кВт	80 к. с.
Навігація	15 березня – 15 листопада (8 міс.)	
Графік роботи	7:00 – 23:30	цілодобово
Фактичний робочий час, год	12	12
Кількість перевезених пасажирів за день (за навігацію), осіб	180 (43 920) (при 50 % навантажені)	–
Пробіг судна за день (за навігацію), км	–	816 (199 104) (1/2 доби)
Вартість перевезення за рейс/осіб, грн	40	–
Вартість перевезення за км/судно., грн	–	10
Вартість судна, дол. (грн за курсом 24,2 грн/\$)	385 000 (9 317 000)	5 800 (140 360)
Екіпаж, осіб	4 (2 (1 капітан-механік, 1 матрос-моторист) за 6-годинну зміну)	3 (1 капітан-механік за 8-годинну зміну)
Витрати палива, л/год	22	9
Витрати на стоянку, грн/міс (рік)	1 000 (12 000)	300 (3 600)
Характер стоянки	нічна і міжнавігаційна	міжзмінна і міжнавігаційна
Витрати на стоянку на швартових на день (навігацію), грн/год/погон. метр	1213,20 (296020,80)	367,20 (89596,80)
Концесійні платежі (10 % від прибутку), грн	11 370,72	128 185,92

Джерело: визначено авторами за даними [11, 12] на основі власних розрахунків.

Результати розрахунків ефективності експлуатації катамарана

Умови експлуатації катамарана	Показники ефективності інвестицій		Висновок і пропозиції
	IRR, %	NPV, тис. грн	
Базові умови	3,5	-6 944,00	Недоцільний варіант. Перегляд складових параметрів ДПП, методичного підходу
Вартість судна 98 000 дол.	20	~ 0	Доцільний варіант. Досягається беззбитковість
Дотації вартості проїзду з міського бюджету: при вартості поїздки 70 грн сума дотації становитиме 30 грн/людину	20	~ 0	Доцільний варіант. Досягається беззбитковість
При 100% використання провізних можливостей судна згідно з базовими умовами	21	+ 328,1	Доцільний варіант. Досягається беззбитковість. Достатня ефективність діяльності підприємства МВТ

При зменшенні закупівельної вартості катамарана до 98 тис. дол. США діяльність приватного оператора за базових умов надання послуг МВТ характеризуватиметься беззбитковістю. Такі ж результати економічної діяльності досягаються за рахунок дотації вартості проїзду: при встановленні вартості проїзду в сумі 70 грн досягається беззбитковість при 50% використанні провізної спроможності, а сума дотацій з міського бюджету становитиме 30 грн за людину. Можливі варіанти інших значень використання провізної спроможності (більше 50%), тоді суму дотацій можна зменшити. Скоригувати це можна після першої навігації та перегляду умов ДПП.

Результати розрахунків ефективності експлуатації катера (табл. 3) свідчать, що при виконанні базових умов внутрішня норма рентабельності матиме надвисоке значення (310%), а чиста приведена вартість NPV становитиме 3838,00 тис. грн. Це оптимістичний сценарій попиту на водне таксі з надзвичайно високими показниками ефективності.

Зменшення кількості платних кілометрів пробігу на 50% не погіршить ситуацію: внутрішня норма рентабельності дорівнюватиме 109%, а чиста приведена вартість (NPV) буде отримана в розмірі 552,20 тис. грн, що теж говорить про надзвичайно високу ефективність діяльності підприємства МВТ і доцільність такого варіанта розвитку – такий сценарій є цілком реалістичним. Проведеними розрахунками встановлено, що критичне значення платного пробігу катера, при якому досягається беззбитковість діяльності з урахуванням чинника

вартості грошей у часі, становить 1/15 від планового – близько 50 км за день.

Отже, апробація запропонованого методичного підходу до оцінки ефективності функціонування підприємств МВТ на засадах ДПП показала, що використання вказаного інструменту формування системи міського водного транспорту дозволить досягти прибутковості діяльності підприємств МВТ у розмірі 20–109%, отримати додаткові надходження до міських бюджетів та досягти соціального ефекту.

ВИСНОВКИ

Як показало дослідження, приватним операторам МВТ слід розвивати свою господарську діяльність саме на засадах ДПП шляхом укладання концесійних договорів. При укладанні угод партнерства у сфері МВТ запропоновано використовувати розроблений методичний підхід до оцінки ефективності функціонування підприємств МВТ, що передбачає: поетапне формування системи МВТ шляхом проведення оцінки економічної доцільності надання послуг на засадах ДПП; перегляд складових параметрів ДПП, доки не будуть отримані позитивні значення показників ефективності угод для обох сторін партнерства; укладання угоди ДПП; тестову експлуатацію МВТ протягом першої навігації; за потреби – перегляд умов ДПП; експлуатацію МВТ на постійній основі протягом дії угод ДПП.

Подальші дослідження слід здійснити у сфері імітаційного моделювання процесу перегляду складових параметрів угод партнерства щодо надання послуг місь-

Таблиця 3

Результати розрахунків ефективності експлуатації катера

Умови експлуатації катера	Показники ефективності інвестицій		Висновок і пропозиції
	IRR, %	NPV, тис. грн	
Базові умови	310	+ 3 838,00	Доцільний варіант. Досягається беззбитковість. Надзвичайно висока ефективність діяльності підприємства МВТ
Зменшення кількості платних кілометрів пробігу на 50%	109	+ 552,20	
Критичне значення платного пробігу (при якому досягається беззбитковість діяльності з урахуванням чинника вартості грошей за часом) становить близько 50 км за день			

кого водного транспорту, що розглянуті в розробленому методичному підході до оцінки ефективності функціонування та розвитку підприємств МВТ на засадах ДПП. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Грабельников В. А. Організація регулювання системою міського громадського пасажирського транспорту / В. А. Грабельников, О. В. Шевченко // Вісник Донецької академії автомобільного транспорту. – 2013. – № 4. – С. 4–9.

2. Мельянцова Ю. П. Вплив різних факторів на розвиток міського транспорту / Ю. П. Мельянцова // Проблеми економіки транспорту. – 2012. – № 3. – С. 58–61.

3. Лежнева О. І. Рациональна організація руху на маршрутах міського пасажирського транспорту / О. І. Лежнева // Вісник НТУ «ХП». Сер. : Нові рішення в сучасних технологіях. – 2014. – № 17. – С. 37–42.

4. Бараш Ю. С. Методичний підхід щодо оптимізації діяльності міських пасажирських перевезень / Ю. С. Бараш, Ю. П. Адамьян // Проблеми економіки транспорту. – 2014. – № 8. – С. 70–77.

5. Брайловський І. А. Аналіз підходів до класифікації моделей державно-приватного партнерства / І. А. Брайловський // Вісник ОНУ. Економіка. – 2013. – Т. 8, Вип. 3(1). – С. 60–63.

6. Журба О. О. Особливості застосування механізму державно-приватного партнерства в діяльності туристичних підприємств / О. О. Журба // Актуальні проблеми державного управління. – 2014. – № 2. – С. 49–58.

7. Рыбаков А. П. Государственно-частное партнерство: основные особенности и нормативное регулирование / А. П. Рыбаков [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://nch-spb.ru/about/gchp/aboutppp/>

8. Запатріна І. В. Публічно-приватне партнерство в Україні: перспективи застосування для реалізації інфраструктурних проектів і надання публічних послуг / І. В. Запатріна // Економіка та прогнозування. – 2010. – № 4. – С. 62–86.

9. Шелепницький П. І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика : монографія / П. І. Шелепницький. – Чернівці : Інститут регіональних досліджень НАН України, 2011. – 454 с.

10. Методика проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства. Затверджена Наказом Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 27.02.2012 р. № 255 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0399-12/page>

11. Катамаран «Елена» [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://plasma.fis.ru/product/12509417-rechnoe-passazhirs-koe-sudno-katamaran-30-mest>

12. Катер «Strelka-M Open» [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://newboats.ru/view.php?boat=60567>

REFERENCES

Barash, Yu. S., and Adamian, Yu. P. "Metodychnyi pidkhd shchodo optymizatsii diialnosti miskykh pasazhyrskykh perevezen" [The methodical approach to the optimization of urban passenger transport]. *Problemy ekonomiky transportu*, no. 8 (2014): 70-77.

Brailovskyi, I. A. "Analiz pidkhodiv do klasyfikatsii modelei derzhavno-pryvatnoho partnerstva" [Approaches to classification models of public-private partnerships]. *Visnyk ONU. Ekonomika*, vol. 8, no. 3 (1) (2013): 60-63.

Hrabelnykov, V. A., and Shevchenko, O. V. "Orhanizatsiia rehuliuвання systemoiu miskoho hromadskoho pasazhyrskoho transportu" [Organization regulation of urban public passenger transport]. *Visnyk Donetskoi akademii avtomobilnoho transportu*, no. 4 (2013): 4-9.

"Katamaran «Elena»" ["Elena" Catamaran]. <http://plasma.fis.ru/product/12509417-rechnoe-passazhirs-koe-sudno-katamaran-30-mest>

"Kater «Strelka-M Open»" [The boat «Strelka-M Open»]. <http://newboats.ru/view.php?boat=60567>

[Legal Act of Ukraine] (2012). <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0399-12/page>

Lezhneva, O. I. "Ratsionalna orhanizatsiia rukhu na marshrutakh miskoho pasazhyrskoho transportu" [Rational organization of traffic on the routes of public passenger transport]. *Visnyk NTU «KhPl»*. Seriya "Novi rishennia v suchasnykh tekhnolohiakh", no. 17 (2014): 37-42.

Meliantsova, Yu. P. "Vplyv riznykh faktoriv na rozvytok miskoho transportu" [The influence of various factors on the development of urban transport]. *Problemy ekonomiky transportu*, no. 3 (2012): 58-61.

Rybakov, A. P. "Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: osnovnye osobennosti i normativnoe regulirovanie" [Public-private partnership: the main features and normative regulation]. <http://nch-spb.ru/about/gchp/aboutppp/>

Shelepnytskyi, P. I. *Derzhavno-pryvatne partnerstvo: teoriia i praktyka* [Public-private partnerships: Theory and Practice]. Chernivtsi: Instytut rehionalnykh doslidzhen NAN Ukrainy, 2011.

Zhurba, O. O. "Osoblyvosti zastosuvannia mekhanizmu derzhavno-pryvatnoho partnerstva v diialnosti turystychnykh pidpryemstv" [Features of the application of public-private partnership of tourism enterprises]. *Aktualni problemy derzhavnoho upravlinnia*, no. 2 (2014): 49-58.

Zapatrina, I. V. "Publichno-pryvatne partnerstvo v Ukraini: perspektyvy zastosuvannia dlia realizatsii infrastrukturykh proektiv i nadannia publicznykh posluh" [Public-private partnership in Ukraine: prospects of application for the implementation of infrastructure projects and public services]. *Ekonomika ta prohnozuвання*, no. 4 (2010): 62-86.