

ІДЕНТИФІКАЦІЯ РИЗИКІВ ПРИ РЕАЛІЗАЦІЇ КОНЦЕСІЙНИХ ПРОЄКТІВ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

© 2018 КАРПЕНКО О. О., ВЛАСОВА В. П.

УДК 330.111.62

Карпенко О. О., Власова В. П.

Ідентифікація ризиків при реалізації концесійних проєктів у морських портах України

На сучасному етапі розвитку морських портів тісна співпраця держави та приватного бізнесу є запорукою успішної реалізації інвестиційних проєктів. Для посилення конкурентних переваг портової сфери України сьогодні необхідно внести кардинальні зміни в діяльність морських портів України з метою зростання привабливості портової сфери для іноземних і національних інвесторів і підвищення ефективності використання механізму державно-приватного партнерства. Проаналізовано динаміку переробки вантажів морськими торговельними портами України за 2005–2017 рр. Досліджено основні підходи до класифікації концесійних ризиків і запропоновано етапи реалізації концесійного проєкту у морських портах із урахуванням ризиків. Наведено техніко-економічні характеристики, ключові переваги, а також виділено основні ризики при реалізації пілотних концесійних проєктів у морських портах України. Визначено, що управління ризиками при реалізації проєктів державно-приватного партнерства має бути спрямоване на виявлення, запобігання, стримування та зниження ризиків і має тривати протягом усього періоду реалізації. При цьому доцільно забезпечити партнерам належні умови для виконання своїх зобов'язань.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, морський порт, концесія, ризики.

Рис.: 2. **Табл.:** 5. **Бібл.:** 18.

Карпенко Оксана Олександрівна – доктор економічних наук, доцент, завідувач кафедри управління та економіки водного транспорту, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: karp_o_2012@ukr.net

Власова Валентина Петрівна – кандидат економічних наук, старший викладач, кафедра управління та економіки водного транспорту, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: vp067vlasova@gmail.com

УДК 330.111.62

Карпенко О. А., Власова В. П. Идентификация рисков при реализации концессионных проектов в морских портах Украины

На современном этапе развития морских портов тесное сотрудничество государства и частного бизнеса является залогом успешной реализации инвестиционных проектов. Для усиления конкурентных преимуществ портовой сферы Украины сегодня необходимо внести кардинальные изменения в деятельность морских портов Украины с целью увеличения привлекательности портовой сферы для иностранных и национальных инвесторов и повышения эффективности использования механизма государственно-частного партнерства. Проанализирована динамика переработки грузов морскими торговыми портами Украины за 2005–2017 гг. Исследованы основные подходы к классификации концессионных рисков, и предложены этапы реализации концессионного проекта в морских портах с учетом рисков. Приведены технико-экономические характеристики, ключевые преимущества, а также выделены основные риски при реализации пилотных концессионных проектов в морских портах Украины. Определено, что управление рисками при реализации проектов государственно-частного партнерства должно быть направлено на выявление, предотвращение, сдерживание и снижение рисков и должно продолжаться в течение всего периода реализации. При этом целесообразно обеспечить партнерам надлежащие условия для выполнения своих обязательств.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, морской порт, концессия, риски.

Рис.: 2. **Табл.:** 5. **Библ.:** 18.

Карпенко Оксана Александровна – доктор экономических наук, доцент, заведующий кафедрой управления и экономики водного транспорта, Государственный университет инфраструктуры и технологий (ул. Кирилловская, 9, Киев, 04071, Украина)

E-mail: karp_o_2012@ukr.net

Власова Валентина Петровна – кандидат экономических наук, старший преподаватель, кафедра управления и экономики водного транспорта, Государственный университет инфраструктуры и технологий (ул. Кирилловская, 9, Киев, 04071, Украина)

E-mail: vp067vlasova@gmail.com

UDC 330.111.62

Karpenko O. O., Vlasova V. P. Identifying Risks in the Implementation of Concession Projects in the Sea Ports of Ukraine

At the present stage of development of sea ports, close cooperation of the State and private business is the key to successful implementation of investment projects. In order to increase the competitive advantages of the port sphere of Ukraine today it is necessary to make drastic changes in the activity of seaports of Ukraine with the aim of increasing the attractiveness of the port sphere for both the foreign and the national investors and enhancing the efficiency of use of the public-private partnership mechanism. Dynamics of processing of cargoes by the sea trade ports of Ukraine for 2005–2017 were analyzed. The basic approaches to classification of concession risks have been researched, and stages of implementation of the concession project in seaports taking into account risks have been offered. The technical-economic characteristics, key advantages have been provided, also the main risks in the implementation of the pilot concession projects in the sea ports of Ukraine have been allocated. It has been determined that risk management in the implementation of public-private partnership projects should be aimed at identifying, preventing, deterring and reducing risks, and should continue throughout the entire implementation period. It is advisable to ensure that partners have adequate conditions to meet their obligations.

Keywords: public-private partnership, sea port, concession, risks.

Fig.: 2. **Tbl.:** 5. **Bibl.:** 18.

Karpenko Oksana O. – Doctor of Sciences (Economics), Associate Professor, Head of the Department of Management and Economics of Water Transport, State University of Infrastructure and Technology (9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: karp_o_2012@ukr.net

Vlasova Valentyna P. – Candidate of Sciences (Economics), Senior Lecturer, Department of Management and Economics of Water Transport, State University of Infrastructure and Technology (9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: vp067vlasova@gmail.com

На сучасному етапі розвитку морських портів тісна співпраця держави та приватного бізнесу є запорукою успішної реалізації концесійних проектів. Державно-приватне партнерство (ДПП) може здійснюватися у різних формах. На сьогодні концесія позиціонується як один із найуспішніших інструментів залучення інвестицій в інфраструктурні проекти [1–3]. Концесії в морських портах поєднують елементи таких типів контрактів, як лізингові угоди та контракти на управління. Відповідно до концесійної угоди приватний партнер (концесіонер) має право використовувати інфраструктурний об'єкт для надання послуг безпосередньо споживачам і отримує прибуток залежно від якості та кількості наданих послуг. Співпрацюючи з державою на засадах концесії, концесіонер бере на себе більшу частину ринкових та операційних ризиків. Питання ідентифікації, ранжування ризиків при реалізації концесійних проектів у морських портах на сьогодні є першочерговим, що й зумовило актуальність статті.

Питання використання механізму державно-приватного партнерства в різних галузях інфраструктури досліджувались такими зарубіжними та вітчизняними фахівцями, як Бабина О. [1], Боняр С. М., Будник В. [3; 7], Корнійко Я. [3], Брайловський І. [6; 9], Лерніченко К. [7], Екінтой Е., Бек М., Хардкасл К. [11], Абедего М.,

Огунлана С. [12], Мостепанюк А. [13], Заскалкін А. [14], Черевиков Є., Єрофеева Т. [18] та ін.

Однак, віддаючи належне попереднім розробкам, слід зазначити, що питання управління концесійними ризиками у вітчизняних морських портах досліджені недостатньо.

Метою статті є дослідження концесійних ризиків у вітчизняних морських портах з урахуванням ймовірності їх виникнення та рівня впливу наслідків кожного з них.

Портова галузь виступає зв'язуючою ланкою на світовій арені транспортних послуг та основою в розвитку всієї економіки країни. Можливості портів у конкурентній боротьбі на міжнародному ринку перевезень не в останню чергу залежать від того, як уряд управляє цим сектором і які закони приймаються в цій галузі. Крім того, такі критерії, як фінансування розвитку інфраструктури, доступність портових потужностей, можливість розширення бізнесу, також значно впливають на рівень конкурентоспроможності портів України [3].

Динаміку перевезень морськими торговельними портами України з 2005 по 2017 рр. зображено на рис. 1.

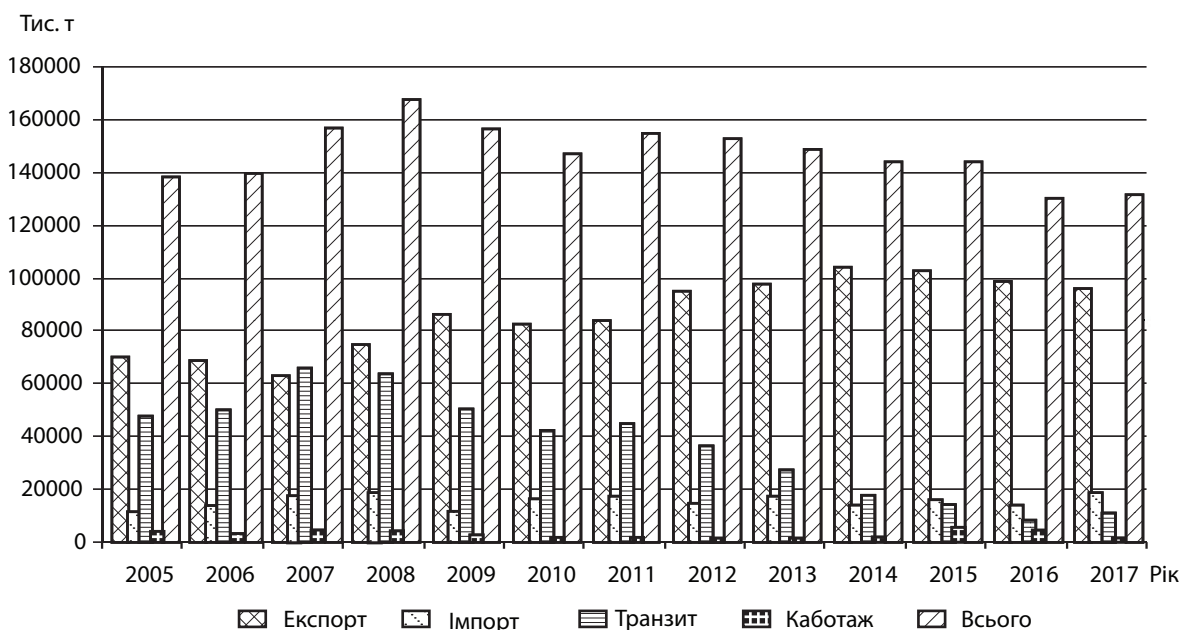


Рис. 1. Динаміка переробки вантажів морськими торговельними портами України, тис. т

Джерело: складено за [4; 5].

Морські торговельні порти України в 2017 році збільшили вантажооборот порівняно з 2016 роком на 0,6 % – до 132,578 млн т. Переробка експортних вантажів скоротилася на 1,7 % – до 98,517 млн т, у внутрішньому сполученні – у 2,8 разу, до 1,838 млн т. Перевалка імпорتنних вантажів зросла на 27,8% – до 20,417 млн т, транзитних – на 14,3%, до 11,804 млн т [5].

Для посилення конкурентних переваг портової сфери України сьогодні необхідно внести кардиналь-

ні зміни в діяльність морських портів України з метою зростання привабливості портової сфери для іноземних і національних інвесторів і найбільш ефективного використання механізму державно-приватного партнерства.

ДПП є набором моделей побудови стосунків між державою і приватним сектором для спільної реалізації проектів зі створення інфраструктури суспільного сектора або надавання послуг на його основі, в рамках яких відбувається розподіл обов'язків, прав, ризиків, а також заходи фінансового залучення сторін до проекту [6].

Світовий досвід реалізації проектів ДПП свідчить про наявність потенційних ризиків для обох партнерів – як держави, так і приватного бізнесу (табл. 1).

Отже, участь у проектах ДПП для обох партнерів обтяжена низкою ризиків, що потребує обґрунтованого розподілу ризиків і відповідальності між партнерами.

Таблиця 1

Ризики реалізації проектів державно-приватного партнерства

Для держави	Для приватного партнера
1) технічні помилки на стадії розробки проекту	1) ризики, зумовлені діяльністю державних органів влади
2) вибір нерациональної форми ДПП	2) ризики, пов'язані з участю держави як партнера у проектах ДПП
3) недобросовісність з боку приватного партнера	3) бізнес-ризики проектів ДПП
4) низька якість послуг, що надаються споживачам приватним партнером (концесіонером)	4) ризики, пов'язані з протестами населення, громадських і міжнародних організацій.

Джерело: складено за [7].

Методологічною основою управління ризиками реалізації проектів ДПП є Методика виявлення ризиків здійснення державно-приватного партнерства, їхньої оцінки та визначення форми управління ними, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від

16.02.2011 № 232 [8]. У цій методиці ризик визначається як «можлива подія, дія та/або бездіяльність партнера, що можуть призвести до негативних наслідків».

Аналіз досліджень концесійних ризиків показав, що існують різні підходи до їхньої класифікації (табл. 2).

Таблиця 2

Основні підходи до класифікації концесійних ризиків

Підходи до класифікації	Групи ризиків
PEST-класифікація ризиків [9]	Політичні, економічні, соціокультурні, технічні
Класифікація Міжнародного рейтингового агентства «Standard & Poor's» [10]	Проектні ризики, урядові ризики, інституційні ризики, форс-мажорні ризики, можливість отримання додаткових гарантій (Credit enhancement)
Класифікація за рівнями охоплення [11]	Макрорівень, мезорівень, мікрорівень
Факторний [12]	Політичні, правові, економічні, ринкові, інвестиційні, ризики будівництва та робочої сили, тендерні, ризики природних факторів
За ступенем загрози для проекту [13]	Ризик із низьким, середнім і високим ступенем загрози
За особливістю розподілу ризиків між партнерами [14, с. 40]	Ризики органів публічного управління, суб'єктів приватного підприємництва та представників громадянського суспільства

Джерело: систематизовано авторами.

Для управління концесійними ризиками необхідно провести їхню ідентифікацію – визначення окремих ризиків і їхніх груп, які впливають на реалізацію концесійного проекту та його фінансові результати, а також задокументовані характеристики цих ризиків. Ідентифікація ризиків повинна проводитися на регулярній основі протягом усього строку реалізації концесійного проекту, оскільки можуть змінюватись їх види, ймовірність настання та сила впливу їхніх наслідків (рис. 2).

При ідентифікації концесійних ризиків у морських портах за основу покладено класифікацію ризиків, побудовану за допомогою відомих маркетингових інструментів бізнесу, які дозволяють оцінювати ринок, позицію компанії, потенціал і напрямки бізнесу. Таким інструментом є PEST-аналіз. Саме такий підхід до класифікації концесійних ризиків дозволить максимально відобразити всі ризики, згрупувати їх.

Міністерством інфраструктури України визначені морські порти, в яких реалізуватимуться концесійні проекти, а саме: Херсонський морський торговельний порт (МТП), Державне підприємство «Стивідорна

компанія «Ольвія» та Залізничний поромний комплекс МТП «Чорноморськ». За офіційними прогнозами очікується, що лише прями інвестиції в ці три порти складуть близько 400 млн дол. США (табл. 3) [15].

Завданням дослідження було визначити з кожної групи ризиків по три основні ризики при реалізації пілотних концесійних проектів у морських портах. На основі детального аналізу вищенаведених ризиків був визначений їхній вплив на реалізацію проектів ДПП у морських портах на концесійних умовах. У процесі оцінки були використані два основні критерії: ймовірність виникнення та рівень впливу наслідків. За допомогою методу експертних оцінок серед групи показників вибрано ті, які мають найбільшу ймовірність настання та високий вплив. Ймовірність виникнення оцінювалась за такими критеріями, як низька (Н), помірна (П), вище середньої (ВС), висока (В). Рівень впливу наслідків визначали як низький (Н), помірний (П), значний (З), високий (В).

Експерти визначили ймовірність виникнення та рівень впливу наслідків кожного із запропонованих груп

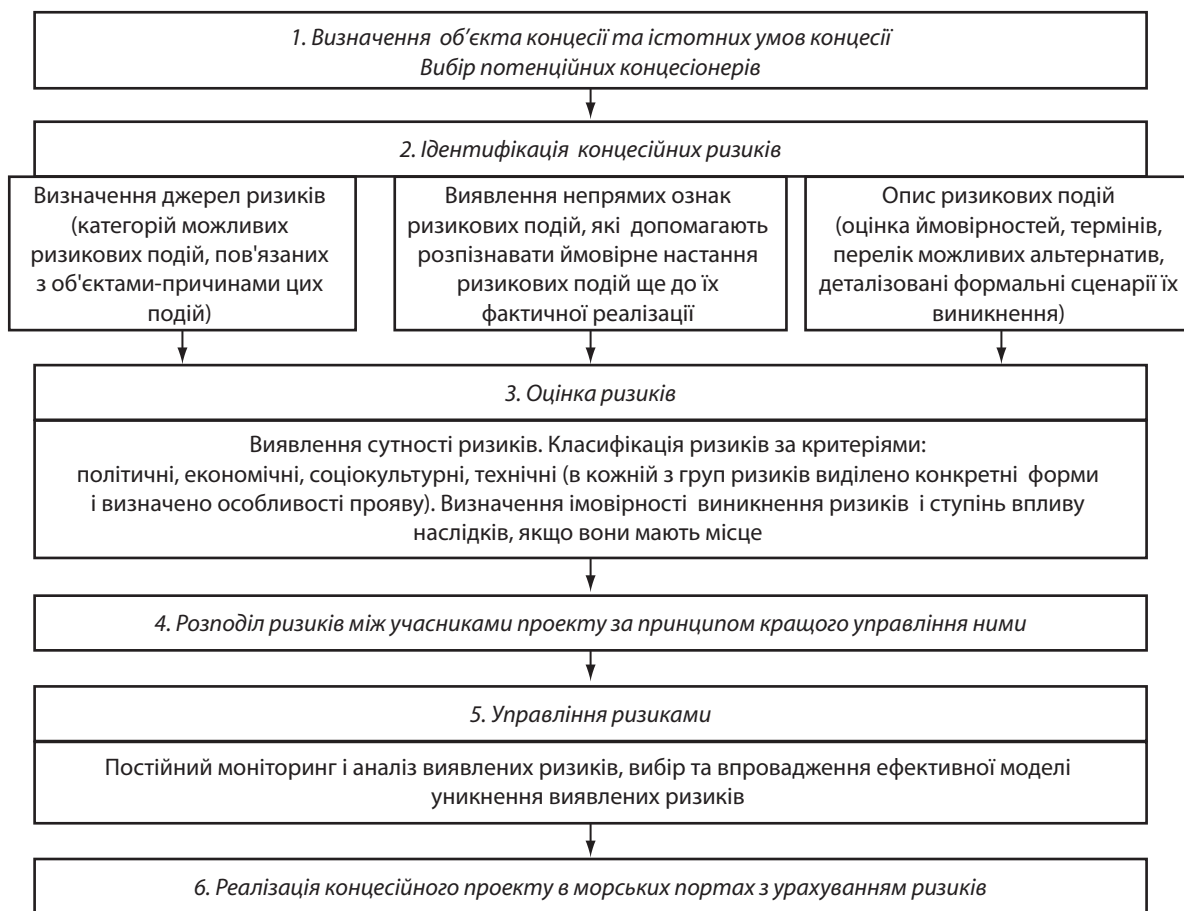


Рис. 2. Етапи реалізації концесійного проекту у морських портах із урахуванням ризиків

Джерело: авторська розробка.

Таблиця 3

Техніко-економічні характеристики та ключові переваги пілотних концесійних проектів у морських портах

Проекти	Техніко-економічні характеристики	Ключові переваги проектів
1	2	3
Залізничний поромний комплекс є частиною МТП «Чорноморськ», що розташований у Сухому лимані, 12 миль на Південний Захід від Одеси	Загальна площа 12 га, 3 причали, довжина причальної лінії 690 м, максимальна глибина 9,6 м. Річна потужність терміналу: 4,5 млн т у залізничних вагонах, 35000 вантажних автомобілів та 250000 легкових автомобілів. У 2016 році перевантажено 1,8 млн т вантажів, отримано 3,7 млн дол. США виручки, 41 % рентабельність EBITDA	Унікальний термінал, який поєднує можливості перевалки залізничних вагонів та автотранспорту. Частка на внутрішньому ринку з перевалки вантажних автомобілів – 71 %, автотехніки – 95 % та залізничних вагонів – 100 %. Диверсифікований вантажопотік переважно представлений швидкокоштовними продовольчими товарами, лісом, будівельними матеріалами й іншими вантажами, що перевозяться малими партіями. Стабільно працюючий бізнес, що не потребує значних капітальних інвестицій, має додаткові потужності для збільшення вантажообороту та значний потенціал до підвищення операційної ефективності, а також розвитку додаткових послуг
Державне підприємство «Стивідорна компанія «Ольвія»	Загальна площа 79 га, 7 причалів, довжина причальної лінії 1,53 км, максимальна глибина 10,3 м. У 2016 році перевантажено 2,2 млн т. вантажів. 98 % вантажообороту припадає на експортні операції. Виручка 15,4 млн дол. США, 47 % рентабельність EBITDA. Необхідні капітальні інвестиції 45–300 млн дол. США	Вигідне розташування в одному з основних аграрних регіонів України, з виходом до річки Дніпро, значна вільна територія для подальшого розвитку дозволяє реалізувати проекти грінфілд і браунфілд, розвивати припортове виробництво та розширювати територію в подальшому. Диверсифікований вантажопотік представлений 3 основними вантажами: метали, будівельні матеріали та зерно. Стабільна фінансова позиція вдало структурована транзакція за підтримки міжнародних фінансових організацій
Херсонський МТП	Загальна площа 47 га, 4 причали, довжина причальної лінії 600 м, максимальна глибина 7,6 м. У 2016 році пере-	Вигідне розташування для розвитку мультимодального вантажного хабу. Значні можливості операційної оптимізації шляхом запровадження нової системи планування

1	2	3
	вантажено 1,2 млн т вантажів. 78 % вантажообороту припадає на експортні операції Виручка 8 млн дол. США, 14 % рентабельність EBITDA. Необхідні капітальні інвестиції 25–45 млн дол. США	логістики, ефективнішого використання наявної території порту та модернізації обладнання. Перспективи зростання вантажообороту підкріплені прогнозами зростання експорту зерна та подальшим розвитком внутрішніх водних шляхів. Вдало структурована транзакція за підтримки міжнародних фінансових організацій

Джерело: складено за [16; 17].

ризиків. У табл. 4 наведено загальні ризики, пов'язані з реалізацією концесійних проектів у морських портах, які мають найбільшу ймовірність настання та високий рівень впливу наслідків.

У процесі дослідження ризиків при реалізації концесійних проектів у морських портах було виділено ряд ризиків, які притаманні саме концесії та специфіці її реалізації у морських портах (табл. 5).

Ключовим у ефективному розподілі ризиків є принцип, відповідно до якого певні види ризиків мають закріплюватися за тими учасниками, які найбільш пристосовані до оцінки, контролю та управління ризиками. Якщо держава прагне перекласти на приватну компанію певні додаткові ризики, якими вона

нездатна управляти, це збільшить тривалість переговорів і винагороду компанії. Якщо ж приватна сторона намагається зняти з себе відповідальність за технічні, комерційні та фінансові ризики, то має ставитися під сумнів корисність контракту чи компетенція приватної компанії [18].

ВИСНОВКИ

Управління ризиками при реалізації проектів державно-приватного партнерства має бути спрямоване на виявлення, запобігання, стримування та зниження ризиків і має тривати протягом усього періоду реалізації. При цьому доцільно забезпечити партнерам належні умови для виконання своїх зобов'язань. Дотримання цього принципу дозволить обрати найефективнішу мо-

Таблиця 4

Загальні ризики, пов'язані з реалізацією концесійних проектів у морських портах

Види ризиків	Ймовірність виникнення / рівень впливу наслідків	Управління ризиками	
		Концесіонер	Концесіодавець
<i>1. Політико-правові ризики</i>			
1.1. Внесення змін до податкового, митного та валютного законодавства	В/В		+
1.2. Встановлення цін і тарифів у розмірі, що не відповідає економічно обґрунтованим витратам	В/В		+
1.3. Експортно-імпортна політика держави	П/З		+
<i>2. Економічні ризики</i>			
2.1. Недостатній попит	ВС/В		+
2.2. Неконкурентні тарифи на залізничні перевезення	П/В		+
2.3. Внутрішня та зовнішня конкуренція	ВС/В		+
<i>3. Техніко-екологічні ризики</i>			
3.1. Виникнення аварійних ситуацій внаслідок високої зношеності обладнання	П/З	+	
3.2. Недотримання термінів будівництва та реконструкції об'єктів	П/П	+	
3.3. Посилення забруднення навколишнього середовища	П/П	+	
<i>4. Соціальні ризики</i>			
4.1. Соціальна напруга у зв'язку з невиконанням концесійних обов'язків	П/П	+	+
4.2. Звільнення внаслідок технічного переоснащення виробництва	П/П	+	+
4.3. Нещасні випадки на підприємстві, виникнення професійних захворювань	П/П	+	

Джерело: складено авторами за результатами експертного опитування.

Специфічні ризики, пов'язані з реалізацією концесійних проектів у морських портах

Види ризиків	Ймовірність виникнення / рівень впливу наслідків	Концесіонер	Концесіодавець
1. Недостатня урегульованість концесійних відносин	П/В		+
2. Несвоєчасне або не в повному обсязі здійснення фінансування	ВС/З		+
3. Виникнення форс-мажорних обставин	П/В	+	+

Джерело: складено авторами за результатами експертного опитування.

дель контролю та управління ризиками, сприятиме мінімізації ймовірності їх виникнення та зниження рівня впливу негативних наслідків кожного з них.

Подальші дослідження будуть спрямовані на розробку моделі управління концесійними ризиками в морських портах. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. **Бабина О. Є., Власова В. П.** Економічний механізм визначення концесійних платежів при реалізації проектів ДПП в морських торговельних портах України. *Бізнес Інформ*. 2015. № 2. С. 162–168.

2. **Карпенко О. О., Власова В. П.** Аналіз європейського досвіду впровадження концесійної форми державно-приватного партнерства у морських портах. *Бізнес Інформ*. 2015. № 6. С. 43–46.

3. **Карпенко О. О., Боняр С. М., Будник В. А., Корнійко Я. Р.** Формування мультимодальних транспортно-логістичних центрів на засадах державно-приватного партнерства: монографія. Київ: ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2015. 152 с.

4. **Карпенко О. О., Переверзєва І. Ф.** Європейський досвід формування кластерів у приморських регіонах. *Економіка та держава*. 2017. № 12. С. 93–99.

5. В 2017 г. Морпорты увеличили грузооборот на 0,6 %. URL: <https://ports.com.ua/news/v-2017-g-morporty-uvlichili-gruzooborot-na-06>

6. **Брайловський І. А.** Аналіз підходів до класифікації моделей ДПП. *Вісник ОНУ ім. І. І. Мечнікова*. 2013. Т. 18, № 3/1. С. 60–63.

7. **Карпенко О. О., Боняр С. М., Будник В. А., Лерніченко К. В.** Механізм державно-приватного партнерства на транспорті: монографія. Київ: ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2016. 158 с.

8. Методика виявлення ризиків, пов'язаних з державно-приватним партнерством, їх оцінки та визначення форми управління ними: Постанова Кабінету Міністрів України від 16.02.2011 № 232 // Офіційний вісник України. 2011. № 18. Ст. 769.

9. **Брайловський І. А.** Державно-приватне партнерство: методологія, теорія, механізми розвитку: дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.01. Харків, 2015. 462 с.

10. Standard & Poors. URL: www.standardandpoors.com/ratingsdirect

11. **Akintoye A., Beck M., Hardcastle C.** Public-Private Partnerships: Managing Risks and Opportunities. Malden, MA: Blackwell Science, 2003. P. 27–28.

12. **Abednego M. P., Ogunlana S. O.** Good project governance for proper risk allocation in public-private partnerships in Indonesia. *International Journal of Project Management*. 2006. № 24 (7). P. 622–634.

13. **Мостепанюк А. В.** Ризики реалізації проектів державно-приватного партнерства: причини виникнення та

механізм управління. *Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України*. 2011. № 1. С. 356–367.

14. **Заскалкін А. С.** Механізми розвитку державно-приватного партнерства на регіональному рівні: дис. ... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02. Харків, 2017. 226 с.

15. **Юрій Гусев:** «Прямые инвестиции в три порта составят 400 млн долларов». URL: http://cfts.org.ua/articles/yuriy_gusev_pryamy_e_investitsii_v_tri_porta_sostavyat_400 mln_dollarov_1317

16. Проектний офіс з розвитку державно-приватного партнерства. Проекти. URL: <http://www.spilno.in.ua>

17. ТЭО концессии Херсонского МТП будет готово до июня, – Омелян. URL: http://cfts.org.ua/news/2018/02/22/teo_kontsessii_khersonskogo_mtp_budet_gotovo_do_ilyunya_omelyan_45769

18. **Черевиков Є. Л., Єрофеєва Т. А.** Управління ризиками проектів державно-приватного партнерства. *Наукові праці НДФІ*. 2010. Вип. 4. С. 48–53.

REFERENCES

Abednego, M. P., and Ogunlana, S. O. "Good project governance for proper risk allocation in public-private partnerships in Indonesia" *International Journal of Project Management*, no. 24 (7) (2006): 622-634.

Akintoye, A., Beck, M., and Hardcastle, C. *Public-Private Partnerships: Managing Risks and Opportunities* Oxford, UK; Malden, MA: Blackwell Science, 2003.

Babyna, O. Ye., and Vlasova, V. P. "Ekonomichniy mekhanizm vyznachennia kotsesiinykh platezhiv pry realizatsii proektiv DPP v morskikh torhovelnikh portakh Ukrainy" [Economic mechanism for the determination of concession payments for the implementation of PPP projects in the sea commercial ports of Ukraine]. *Biznes Inform*, no. 2 (2015): 162-168.

Brailovskyi, I. A. "Analiz pidkhodiv do klasyfikatsii modelei DPP" [Analysis of approaches to the classification of PPP models]. *Visnyk ONU im. I. I. Mechnikova* vol. 18, no. 3/1 (2013): 60-63.

Brailovskyi, I. A. "Derzhavno-pryvatne partnerstvo: metodolohiia, teoriia, mekhanizmy rozvytku" [Public-private partnership: methodology, theory, mechanisms of development]: *dys. ... d-ra ekon. nauk*: 08. 00. 01, 2014.

Cherevykov, Ye. L., and Yerofeieva, T. A. "Upravlinnia ryzykamy proektiv derzhavno-pryvatnoho partnerstva" [Risk management of public-private partnership projects]. *Naukovi pratsi NDFI*, no. 4 (2010): 48-53.

Karpenko, O. O. et al. *Formuvannia multymodalnykh transportno-lohistychnykh tsestriv na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva* [Formation of multimodal transport and logistics centers on the basis of public-private partnership]. Kyiv: TOV «СІК HRUP UKRAINA», 2015.

Karpenko, O. O. et al. *Mekhanizm derzhavno-pryvatnoho partnerstva na transporti* [The mechanism of public-private partnership in transport]. Kyiv: TOV «SIK HRUP UKRAINA», 2016.

Karpenko, O. O., and Pereverzieva, I. F. "Yevropeyskyi dosvid formuvannia klasteriv u prymorskykh rehionakh" [European experience of cluster formation in coastal regions]. *Ekonomika ta derzhava*, no. 12 (2017): 93-99.

Karpenko, O. O., and Vlasova, V. P. "Analiz yevropeiskoho dosvidu vprovadzhennia kontsesiinoi formy derzhavno-pryvatnoho partnerstva u morskykh portakh" [Analysis of the European experience of introducing concessional forms of public-private partnership in seaports]. *Biznes Inform*, no. 6 (2015): 43-46.

[Legal Act of Ukraine] (2011). <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/232-2011-%D0%BF>

Mostepaniuk, A. V. "Ryzyky realizatsii proektiv derzhavno-pryvatnoho partnerstva: prychny vynyknennia ta mekhanizm upravlinnia" [Risks of realization of public-private partnership projects: causes and management mechanism]. *Zbirnyk naukovykh prats Natsionalnoho universytetu derzhavnoi podatkovoi sluzhby Ukrainy*, no. 1 (2011): 356-367.

"Proektnyi ofis z rozvytku derzhavno-pryvatnoho partnerstva. Proekty" [Project Office for the Development of Public-Private Partnership. Projects]. <http://www.spilno.in.ua>

Standard & Poors. www.standardandpoors.com/ratingsdirect

"TEO kontsessii Khersonskogo MTP budet gotovo do iunia, - Omelian" [The feasibility study of the concession of Kherson MTP will be ready until June, - Omelian]. http://cfts.org.ua/news/2018/02/22/teo_kontsessii_khersonskogo_mtp_budet_gotovo_do_iyunya_omelian_45769

"V 2017 g. Morporty uvelichili gruzooborot na 0,6%" [In 2017, the Morport increased the turnover by 0.6%]. <https://ports.com.ua/news/v-2017-g-morporty-uvelichili-gruzooborot-na-06>

"Yuriy Gusev: «Pryamyie investitsii v tri porta sostavyat 400 mln dollarov»" [Yuri Gusev: "Direct investments in three ports will amount to \$ 400 million"]. http://cfts.org.ua/articles/yuriy_gusev_pryamyie_investitsii_v_tri_porta_sostavyat_400 mln_dollarov_1317

Zaskalkin, A. S. "Mekhanizmy rozvytku derzhavno-pryvatnoho partnerstva na rehionalnomu rivni" [Mechanisms for the development of public-private partnership at the regional level]: *dys. ... kand. nauk z derzh. upr.*, 2017.