

О.В. Калінін,

докт. екон. наук, професор
ORCID: 0000-0001-5238-0525

В.В. Гончар,

докт. екон. наук, професор
ORCID: 0000-0002-8765-6656

Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, м. Київ

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ІНСТРУМЕНТ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ В БУДІВЕЛЬНІЙ ІНДУСТРІЇ

Державно-приватне партнерство (ДПП) стає дедалі важливішим інструментом для розвитку інфраструктури, покращення якості публічних послуг та стимулювання економічного зростання в Україні. У статті проаналізовано поточний стан ДПП в Україні, визначено основні проблеми, запропоновано елементи антикризового управління, а також окреслено перспективи розвитку ДПП в майбутньому. Досліджено типи та термінологія договорів ДПП. Надано основні характеристики ДПП в Україні, серед яких: тривалість контрактів: 20-30 років, що забезпечує стимул для приватної сторони врахувати витрати на надання послуг на етапі розробки проекту; типи проектів, обов'язки приватної сторони; механізм оплати. Ключовою особливістю ДПП є те, що активи чи послуги, що надаються, визначаються в термінах результатів, а не вхідних даних, тобто визначають, що потрібно, а не те, як це робити. Аналіз ДПП в Україні довів, що існує низка проблем, які ускладнюють реалізацію проектів ДПП. Головними з них є недосконалість законодавства, відсутність чітких механізмів розподілу ризиків, бюрократія та корупція. Протягом 2010-2023 років в Україні було прийнято низку нормативно-правових актів, які регулюють державно-приватне партнерство (ДПП) та концесії. Періодами активного законодавчого регулювання були 2010-2011 та 2019-2023 роки. Нормативно-правові акти відіграють важливу роль у мінімізації ризиків та ефективному антикризовому управлінні в цій сфері. Зазначено про наявність обмеженої кількості ефективних механізмів розподілу ризиків між державою та приватними інвесторами, що призводить до перекладання основного тягаря на одну зі сторін, що знижує привабливість ДПП для інвесторів. Дослідження показують, що лише 35% проектів ДПП у будівельній галузі мають адекватні механізми розподілу ризиків. надано структуру та можливі наслідки основних ризиків, з якими можуть зіткнутися проекти державно-приватного партнерства (ДПП) у різних фазах їх реалізації. Рекомендовано під час розподілу ризиків враховувати їх важливість. Доведено, що на практиці використовують частіше якісний підхід оцінки. Державно-приватне партнерство є потужним інструментом для розвитку інфраструктури та антикризового управління в будівельній індустрії. Проте, для його успішної реалізації необхідно вдосконалити нормативно-правову базу, підвищити інституційну спроможність та забезпечити прозорість процесів.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, будівельне підприємство, нормативно-правова база, антикризове управління, ризик, фактори ризику.

Постановка проблеми. Будівельна індустрія є однією з найважливіших галузей економіки будь-якої країни. Вона не лише забезпечує населення житлом, інфраструктурою та робочими місцями, але й відіграє значну роль у стимулюванні економічного зростання. Однак будівельна галузь також є однією з найуразливіших до криз. Фінансові кризи, політична нестабільність, природні катаклізми та інші фактори можуть призвести до різкого скорочення обсягів будівництва, зростання цін на матеріали та послуги, а також до втрати робочих місць. У цих умовах державно-приватне партнерство (ДПП) може стати ефективним інструментом антикризового управління в будівельній індустрії. ДПП передбачає співпрацю держави та приватного сектору у реалізації інфраструктурних проєктів.

Завдяки ДПП держава може залучати приватні інвестиції, знання та досвід до реалізації важливих проєктів, а також розподіляти ризики та відповідальність з приватним сектором. Незважаючи на значний потенціал державно-приватного партнерства як інструменту антикризового управління, його застосування у будівельній індустрії стикається з низкою проблем. Основні проблеми включають:

Недостатній розвиток нормативно-правової бази, так як в Україні існують значні прогалини в законодавстві, що ускладнюють реалізацію проєктів на основі ДПП. Відсутність чітких правових норм, які регулюють відносини між державою та приватними інвесторами, створює додаткові ризики для обох сторін.

Низький рівень інституційної спроможності у зв'язку з тим, що державні органи та приватні компанії часто не мають достатнього досвіду та кваліфікації для ефективної реалізації проєктів на основі ДПП. Це призводить до затримок у реалізації проєктів, перевищення бюджетів та низької якості виконання.

Фінансові ризики та недовіра інвесторів, що призводить до економічної нестабільності. Високі фінансові ризики можуть стримувати приватних інвесторів від участі у проєктах на основі ДПП. Недовіра між державою та приватними партнерами також ускладнює реалізацію спільних проєктів.

Відсутність ефективних механізмів розподілу ризиків між державою та приватними інвесторами, що призводить до перекидання основного тягаря на одну зі сторін, що знижує привабливість ДПП для інвесторів.

Недостатня прозорість процедур відбору та реалізації проєктів на основі ДПП може призводити до корупції та неефективного використання ресурсів.

Розв'язання цих проблем вимагає комплексного підходу, який включає вдосконалення нормативно-правової бази, підвищення інституційної спроможності, забезпечення фінансової стабільності та прозорості процесів. Наукове дослідження даної теми дозволить розробити рекомендації щодо вдосконалення механізмів державно-приватного партнерства, що сприятиме стійкому розвитку будівельної індустрії в умовах економічних криз.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. ДПП було прийнято в багатьох сферах, особливо в галузі архітектури, інженерії та будівництва. В роботі Guamfi розглядається вплив управління ризиковими ресурсами на управління ризиками в проєктах ДПП у будівельній індустрії [1]. Науковці Петренко, Рижакова та інш. визначають інноваційний науково-аналітичний засіб ризик-контролінгу операційних систем будівельних підприємств і мультиагентних середовищ будівельних проєктів на основі концепції та методичної платформи комплаєнс-менеджменту [2]. М. Крупка та В. Костецькій досліджують вплив державно-приватного

партнерства на зміцнення фінансової безпеки суб'єктів господарювання [3]. Дослідники Ampratwum, G., Tam та Osei-Kyei здійснюють аналіз факторів ризику у використанні ДПП для створення стійкості критичної інфраструктури [4]. Аналіз останніх досліджень доводить, що ДПП може бути ефективним інструментом для подолання кризових явищ у будівельній галузі. Основні дослідження фокусуються на розробці нових методів управління проектами ДПП, управлінні ризиками, стратегіях конфліктного управління та адаптації до глобальних криз. Однак ДПП у сфері стійкості будівельних підприємств не привернуло необхідної уваги, навіть незважаючи на те, що воно було визнано панацеєю для створення стійкості інфраструктури.

Мета статті. Здійснити систематичний огляд для активного визначення факторів ризику, які стосуються використання ДПП як механізму для антикризового управління будівельних підприємств.

Виклад основного матеріалу. У будівельній індустрії, як і в будь-якій іншій сфері, існують ризики, які можуть негативно вплинути на успішність проекту. Ці ризики можуть бути пов'язані з різними факторами, такими як зміни цін на матеріали, затримки в постачанні, несприятливі погодні умови, політична нестабільність, тощо. Державно-приватне партнерство (ДПП) може стати ефективним інструментом антикризового управління в будівельній індустрії за допомогою чіткого розподілу ризиків між державним та приватним партнерами.

Тривалість договорів ДПП, як правило, становить від 20 до 30 років. Цей тривалий період дає приватній стороні значні стимули для ретельного планування проекту, враховуючи всі витрати, пов'язані з наданням послуг, на етапі розробки. Це включає не лише будівництво, але й технічне обслуговування протягом усього терміну експлуатації. Стратегія "життєвого циклу" ґрунтується на аналізі витрат та вигод за весь період, дозволяючи оптимізувати баланс між першопочатковими інвестиціями та поточними витратами на обслуговування та експлуатацію. Це максимізує ефективність надання послуг, роблячи ДПП привабливим інструментом для реалізації державних проектів. Конкретна тривалість контракту залежить від специфіки проекту, політичних міркувань та доступності фінансування. Умови фінансування, такі як процентні ставки та терміни погашення, також можуть впливати на тривалість договору ДПП.

Багато ДПП включають нові активи, які часто називають проектами з нуля. ДПП також можна використовувати для передачі відповідальності за модернізацію існуючих активів та управління ними приватній компанії або проектам із забудови. Ключовою особливістю ДПП є те, що активи чи послуги, що надаються, визначаються в термінах результатів, а не вхідних даних, тобто визначають, що потрібно, а не те, як це робити. Основною характеристикою контракту ДПП є те, що він об'єднує кілька етапів або функцій проекту. Тим не менш, функції, за які несе відповідальність приватна сторона, відрізняються та залежать від типу залучених активів і послуг. Типові функції включають:

Проектування (також називається інженерною роботою) – включає розробку проекту від початкової концепції та вихідних вимог до проектних специфікацій, готових до будівництва.

Будувати або відновлювати – коли ДПП використовуються для нових об'єктів інфраструктури, вони зазвичай вимагають від приватної сторони будівництва об'єкта та встановлення всього обладнання. Якщо ДПП включає існуючі активи,

приватна сторона може нести відповідальність за відновлення або розширення активу.

Фінансування – у проєктах ДПП, що передбачають будівництво або реконструкцію об'єкта, приватна сторона зазвичай несе відповідальність за фінансування всієї або частини необхідних капітальних витрат. Це може включати витрати на проєктування, будівництво, закупівлю обладнання та фінансування протягом будівництва.

Обслуговування – істотною характеристикою договорів ДПП є те, що вони покладають на приватну сторону відповідальність за підтримку об'єкта інфраструктури в належному стані протягом усього терміну дії контракту. Це включає заходи з технічного обслуговування, ремонту, модернізації та забезпечення функціонування об'єкта згідно з встановленими стандартами.

Експлуатація – операційні обов'язки приватної сторони в ДПП можуть суттєво відрізнятися залежно від характеру базового активу та пов'язаної з ним послуги. Наприклад, у проєктах з будівництва доріг це може включати збір мита, забезпечення безпеки руху та підтримку дороги в чистоті. У проєктах з надання послуг водопостачання це може включати очистку води, розподіл її споживачам та обслуговування водопровідних мереж. Розподіл відповідальності за фінансування, обслуговування та експлуатацію в проєктах ДПП чітко визначається в договорі про державно-приватне партнерство. Це забезпечує чіткий розподіл ризиків та стимулює ефективне управління проєктом протягом усього його життєвого циклу.

Механізм оплати ДПП є визначальною особливістю. Приватна сторона може бути оплачена шляхом збору плати з користувачів послуг, урядом або комбінацією обох, із загальною визначальною характеристикою, що оплата залежить від ефективності. Варіанти механізму оплати можуть залежати від функцій приватної сторони.

На кінець 2023 року, згідно з даними центральних та місцевих органів виконавчої влади в Україні, на умовах державно-приватного партнерства було укладено 198 договорів. З них реалізуються 22 договори (10 концесійних договорів, 6 договорів про спільну діяльність та 6 інших договорів). Нереалізованими залишаються 166 договорів, з яких 115 не виконуються, а 51 договір був розірваний або термін його дії закінчився. Крім того, 10 договорів призупинені у зв'язку зі збройною агресією російської федерації [5].

Як вже було зазначено, в Україні існують значні прогалини в законодавстві, що ускладнюють реалізацію проєктів на основі ДПП. Протягом 2010-2023 років в Україні було прийнято низку нормативно-правових актів, які регулюють державно-приватне партнерство (ДПП) та концесії. Ці акти поступово розширювали та уточнювали рамки ДПП та концесійної діяльності, встановлюючи нові правила та процедури. Періодами активного законодавчого регулювання були 2010-2011 та 2019-2023 роки. В період 2010-2011 було прийнято Закон "Про державно-приватне партнерство" та перші підзаконні акти, які заклали фундамент для розвитку ДПП та концесій в Україні [6, 7]. Період 2019-2023 характеризується прийняттям нового Закону "Про концесію", а також низки підзаконних актів, які деталізують та вдосконалюють регулювання ДПП та концесійної діяльності [8, 9].

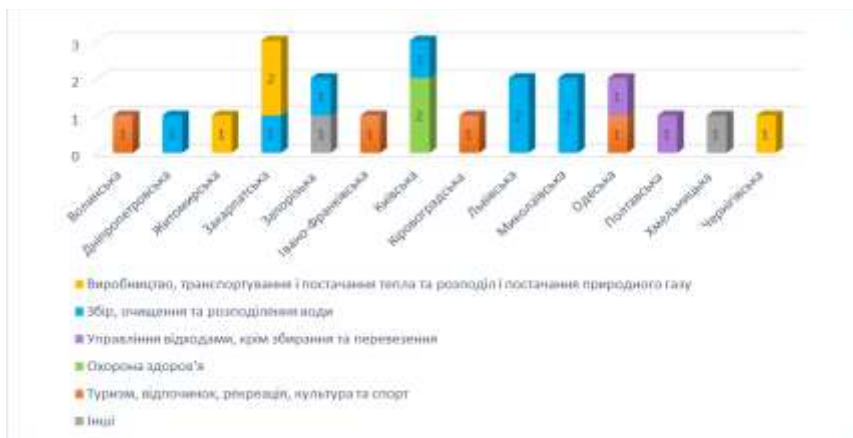


Рис. 1. Договори, укладені на умовах ДПП, які реалізуються в 2023 році [5]

Нерівномірність прийняття нормативно-правових актів пояснюється наступним:

В різні періоди часу питання ДПП та концесій могли мати різний рівень пріоритетності для держави. Це могло впливати на те, скільки ресурсів та уваги приділялося цій сфері, а отже, й на кількість та частоту прийняття нормативно-правових актів.

Економічні кризи, політичні події та інші зовнішні фактори також впливають на законодавчі процеси.

З часом з'являються нові проблеми та виклики, які потребують законодавчого регулювання. Це може стимулювати прийняття нових нормативно-правових актів.

Прийняття законів, які стосуються ДПП та концесій, може потребувати внесення змін до вже існуючих нормативно-правових актів. Це свідчить про прагнення держави до вдосконалення системи ДПП та концесій, підвищення її прозорості та ефективності.

Нормативно-правові акти, що регулюють та концесії відіграють важливу роль у мінімізації ризиків та ефективному антикризовому управлінні в цій сфері. По-перше їх наявність впливає на мінімізацію ризиків через встановлення чітких правил та процедур для реалізації проектів ДПП та концесій. Це допомагає зменшити ризики, пов'язані з невизначеністю, непрозорістю та можливістю зловживань.

Розробка єдиних правил та процедур щодо визначення та оцінка ризиків, пов'язаних з проектами ДПП та концесій допомагає партнерам краще зрозуміти напрями дій. Регламентация застосування системи моніторингу та контролю також є одним з заходів з пом'якшення ризиків.

Також удосконалення нормативно-правової бази сприяє розвитку системи антикризового управління через встановлювання чітких механізмів вирішення спорів, запровадження заходів реагування на форс-мажорні обставини.

Однак, незважаючи на значний прогрес, нормативно-правова база ДПП та концесій в Україні все ще потребує вдосконалення. Деякі часові рамки, визначені

в нормативних актах, можуть бути занадто жорсткими або не відповідати сучасним потребам. За даними Міністерства економіки України, лише 30% проектів ДПП у будівельній галузі були реалізовані успішно через правові недоліки [5].

Дослідження довело, що існує необхідність у більш чіткому та однозначному тлумаченні деяких положень актів. Рекомендовано провести комплексний аналіз існуючих часових термінів та ввести необхідні зміни.

При вдосконаленні нормативно-правової бази ДПП та концесій важливо враховувати міжнародний досвід, що допоможе Україні створити систему ДПП та концесій, яка відповідає кращим світовим практикам та сприяє залученню інвестицій.

Здійснювати постійний моніторинг та аналіз ситуації, а також співпраця з усіма зацікавленими сторонами, щоб нормативно-правова база враховувала мінливі потреби та виклики.

Наступною проблема, яка була зазначена є відсутність ефективних механізмів розподілу ризиків між державою та приватними інвесторами, що призводить до перекладання основного тягаря на одну зі сторін, що знижує привабливість ДПП для інвесторів. Дослідження показують, що лише 35% проектів ДПП у будівельній галузі мають адекватні механізми розподілу ризиків.

Першим кроком до структурування ДПП часто є складання вичерпного списку всіх ризиків, пов'язаних з проектом. Такий список відомий як реєстр ризиків. У цьому контексті ризик – це непередбачувана зміна вартості проекту – з точки зору деяких або всіх зацікавлених сторін – що виникає внаслідок певного основного фактора ризику. Наприклад, ризик попиту – це ризик того, що вартість проекту та доходи проекту будуть нижчими (або вищими), ніж очікувалося, оскільки попит на результат нижчий (або вищий), ніж очікувалося.

Ризики ДПП відрізняються залежно від країни, де реалізується проект, характеру проекту, активів і послуг, які залучаються. Тим не менш, певні ризики є спільними для багатьох типів проектів ДПП. Зазвичай вони групуються в категорії ризиків, які часто пов'язані з певною функцією (наприклад, будівництвом, операціями чи фінансуванням) або з певним етапом проекту (наприклад, припинення). В таблиці 1 надано структуру та можливі наслідки основних ризиків, з якими можуть зіткнутися проекти державно-приватного партнерства (ДПП) у різних фазах їх реалізації, які є загальними для багатьох країн:

Запропонована категоризація ризиків може бути корисними ресурсами під час визначення проектних ризиків для конкретного ДПП. Проте проекти ДПП часто мають унікальні особливості чи обставини, наприклад, конкретні геологічні умови на маршруті запропонованої дороги. Це означає, що агенції-виконавці повинні використовувати досвідчених консультантів, щоб допомогти визначити вичерпний перелік проектних ризиків.

Щоб зосередити зусилля під час розподілу ризиків, часто корисно враховувати їх важливість. Деякі ризики будуть більш значущими, ніж інші, з точки зору ймовірності та тяжкості впливу на результати проекту або обох. Ризик можна оцінити як кількісно, так і якісно.

Категорії ризику державно-приватного партнерства

Фактор ризику	Характеристика	Можливі наслідки
Ділянка	Ризики, пов'язані з доступністю та якістю ділянки проекту, такі як вартість і терміни придбання, необхідні дозволи або забезпечення прав проїзду для дороги, вплив геологічних чи інших умов ділянки, вартість зустрічі екологічні стандарти	Затримки у реалізації проекту, підвищення вартості, складності в отриманні дозволів
Проектування, будівництво та введення в експлуатацію	Ризик того, що будівництво триватиме довше або коштуватиме більше, ніж очікувалося, або що якість проекту чи будівництва означає, що актив не відповідає вимогам проекту	Перевищення бюджету, затримки у введенні в експлуатацію, необхідність додаткових робіт
Експлуатація	Ризики для успішної роботи, включаючи ризик переривання послуги або доступності активів, ризик того, що будь-який мережевий інтерфейс не працює належним чином, або що вартість експлуатації та обслуговування активу відрізняється від очікуваної	Зниження якості послуг, збільшення витрат на обслуговування, зупинки в роботі
Попит та інший комерційний ризик	Ризик того, що використання послуги відрізняється від очікуваного, або що доходи не збираються належним чином	Зниження доходів, фінансова нестабільність проекту
Регуляторний або політичний	Ризик регуляторних або політичних рішень, які негативно впливають на проект	Зупинка проекту, додаткові витрати на відповідність новим вимогам
Зміна законодавчої чи нормативної бази	Ризик того, що зміна загального законодавства чи нормативних актів негативно вплине на проект	Збільшення податкового навантаження, необхідність змін у проекті
Дефолт	Ризик того, що приватна сторона, яка бере участь у договорі ДПП, виявиться неспроможною фінансово чи технічно реалізувати проект	Зупинка проекту, фінансові втрати для партнерів
Економічний або фінансовий	Ризик того, що зміни процентних ставок, обмінних курсів або інфляції негативно вплинуть на результати проекту	Збільшення витрат на фінансування, зниження прибутковості
Форс-мажор	Ризик того, що зовнішні події поза контролем сторін контракту, такі як стихійні лиха, які не підлягають страхуванню, війна чи громадські заворушення, вплинуть на проект	Зупинка проекту, зниження активів, фінансові втрати
Право власності на активи	Ризики, пов'язані з правом власності на активи, включаючи ризик того, що технологія застаріє або що вартість активів наприкінці контракту відрізняється від очікуваної	Зниження вартості активів, необхідність інвестування у нові технології

Джерело: сформовано автором на основі [1, 4, 8, 10]

На практиці багато установ-виконавців на цьому етапі використовують більш якісний підхід. Кожен ризик класифікується як низький, середній або високий як

за статусом (ймовірністю), так і за впливом. Найбільше зусиль слід спрямувати на управління ризиками, визначеними як такі, що мають високу ймовірність і високий вплив.

Після повної ідентифікації проектних ризиків має відбуватися процес пом'якшення, під час якого, на основі аналізу витрат та прибутку, деякі характеристики проекту або процедурні кроки можуть бути скориговані. Наприклад, перед тендером можуть бути проведені додаткові геологічні дослідження або дослідження трафіку, щоб зменшити невизначеність і стримати витрати на тендер. Вимоги до продуктивності, які не є критичними для успіху проекту та можуть створити неприйнятний ризик для приватних операторів, можуть бути усунені.

Аналіз діяльності будівельних підприємств на засадах ДПП дозволив виокремити наступні переваги:

Державно-приватне партнерство набуває дедалі більшої популярності в Україні як інструмент для розвитку інфраструктури, покращення якості публічних послуг та стимулювання економічного зростання.

ДПП може суттєво підвищити ефективність управління об'єктами державної та комунальної власності. Приватні партнери, як правило, володіють кращим досвідом та знаннями у сфері управління активами, що може призвести до збільшення доходів, зниження витрат та зростання вартості активів.

Завдяки ДПП держава може залучити значні інвестиції в розвиток та модернізацію інфраструктури, що також може сприяти прозорості та підзвітності в управлінні активами, адже діяльність приватних партнерів підлягає чітким контрактним зобов'язанням та державному контролю.

Впровадження ДПП може істотно покращити якість публічних послуг для населення та бізнесу, що також може сприяти впровадженню інновацій у сфері надання послуг. Це може призвести до збільшення продуктивності, зниження витрат та підвищення конкурентоспроможності

ДПП може зменшити фінансовий тягар на державний бюджет за рахунок перекладання витрат на будівництво, обслуговування та експлуатацію інфраструктурних об'єктів на приватного партнера. Це може призвести до зменшення дефіциту бюджету та покращення макроекономічної стійкості.

Висновки. Державно-приватне партнерство є потужним інструментом для розвитку інфраструктури та антикризового управління в будівельній індустрії. Проте, для його успішної реалізації необхідно вдосконалити нормативно-правову базу, підвищити інституційну спроможність та забезпечити прозорість процесів.

За результатами дослідження надано рекомендації щодо розвитку ДПП: вдосконалення законодавства, зокрема чітке визначення ризиків та механізмів їх розподілу; запровадження прозорих та конкурентних процедур відбору приватних партнерів, створення сприятливого інвестиційного клімату, збільшення обізнаності про ДПП серед населення та бізнесу.

Список літератури:

1. Adu Gyamfi, T., Aigbavboa, C.O. and Thwala, W.D. (2022), "Risk resources management influence on public–private partnership risk management in construction industry. Confirmatory factor analysis approach", *Journal of Engineering, Design and Technology*, Vol. ahead-of-print No. ahead-of-print. <https://doi.org/10.1108/JEDT-12-2021-0699>

2. Петренко Г., Гриненко І., Ніколаєв Г., Петруха Н., Рижакова Г., Рогач К. (2022). Визначення загальносистемних детермінант динамічного розвитку будівельних підприємств у концептах комплексно- та ризик-менеджменту. *Управління розвитком складних систем*, (49), 105–112. <https://doi.org/10.32347/2412-9933.2022.49.105-112>
3. Krupka, M., & Kostetskyi V. (2023). The influence of public-private partnership on strengthening the financial security of business entities. *Herald of Economics*, 1, 35-49. <https://doi.org/10.35774/visnyk2023.01.035>.
4. Ampratwum, G., Tam, V.W.Y. and Osei-Kyei, R. (2023), "Critical analysis of risks factors in using public-private partnership in building critical infrastructure resilience: a systematic review", *Construction Innovation*, Vol. 23 No. 2, pp. 360-382. <https://doi.org/10.1108/CI-10-2021-0182>
5. Міністерство економіки України. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini>
6. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01.07.2010 р. № 2404-VI : станом на 3 верес. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>
7. Деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства : Постанова Каб. Міністрів України від 11.04.2011 р. № 384 : станом на 1 верес. 2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/384-2011-p#Text>
8. Про затвердження Методики виявлення ризиків здійснення державно-приватного партнерства, їх оцінки та визначення форми управління ними : Постанова Каб. Міністрів України від 16.02.2011 р. № 232 : станом на 30 верес. 2015 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232-2011-p#Text>
9. Про затвердження Порядку прийняття рішення про надання державної підтримки здійснення державно-приватного партнерства : Постанова Каб. Міністрів України від 08.02.2023 р. № 117. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/117-2023-p#Text>
10. Koval, V., Gonchar, V., Udovychenko, V., Kalinin, O., Slobodianiuk, O., & Soloviova, O. (2023). Risk management analysis of environmental investment in economic security. *Journal of Geology, Geography and Geoecology*, 32(3), 540-549. <https://doi.org/https://doi.org/10.15421/112348>

References:

1. Adu Gyamfi, T., Aigbavboa, C.O., & Thwala, W.D. (2022). Risk resources management influence on public-private partnership risk management in construction industry. Confirmatory factor analysis approach. *Journal of Engineering, Design and Technology*. Vol. ahead-of-print No. ahead-of-print. <https://doi.org/10.1108/JEDT-12-2021-0699>
2. Petrenko, G., Hrynenko, I., Nikolaiev, H., Petrukha, N., Ryzhakova, H., & Rohach, K. (2022). Determination of general systemic determinants of the dynamic development of construction enterprises in the concepts of compliance and risk management. *Management of Complex Systems Development*, (49), 105-112. <https://doi.org/10.32347/2412-9933.2022.49.105-112>
3. Krupka, M., & Kostetskyi, V. (2023). The influence of public-private partnership on strengthening the financial security of business entities. *Herald of Economics*, 1, 35-49. <https://doi.org/10.35774/visnyk2023.01.035>

4. Ampratwum, G., Tam, V.W.Y., & Osei-Kyei, R. (2023). Critical analysis of risk factors in using public-private partnership in building critical infrastructure resilience: a systematic review. *Construction Innovation*, Vol. 23 No. 2, pp. 360-382. <https://doi.org/10.1108/CI-10-2021-0182>

5. Ministry of Economy of Ukraine. (n.d.). The state of implementation of PPP in Ukraine. Retrieved from <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini>

6. On Public-Private Partnership: Law of Ukraine of 01.07.2010 No. 2404-VI: as of 03 September 2023. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>

7. Some issues of organizing the implementation of public-private partnership: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 11.04.2011 No. 384: as of 01 September 2021. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/384-2011-п#Text>

8. On approval of the Methodology for identifying risks of public-private partnership implementation, their assessment, and determination of the form of their management: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 16.02.2011 No. 232: as of 30 September 2015. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232-2011-п#Text>

9. On approval of the Procedure for making decisions on providing state support for the implementation of public-private partnership: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 08.02.2023 No. 117. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/117-2023-п#Text>

10. Koval, V., Gonchar, V., Udovychenko, V., Kalinin, O., Slobodianiuk, O., & Soloviova, O. (2023). Risk management analysis of environmental investment in economic security. *Journal of Geology, Geography and Geoecology*, 32(3), 540-549. <https://doi.org/10.15421/112348>

O. Kalinin, V. Gonchar

Public-Private Partnership as a tool for crisis management in the construction industry

Public-private partnerships (PPPs) are becoming an increasingly important tool for infrastructure development, improving the quality of public services, and stimulating economic growth in Ukraine. The article analyzes the current state of PPP in Ukraine, identifies the main problems, proposes elements of crisis management, and outlines the prospects for the development of PPP in the future. The types and terminology of PPP contracts are studied. The main characteristics of PPPs in Ukraine are provided, including: duration of contracts: 20-30 years, which provides an incentive for the private party to take into account the costs of providing services at the stage of project development; types of projects, responsibilities of the private party; payment mechanism. A key feature of PPPs is that the assets or services provided are defined in terms of outcomes rather than inputs, i.e., they define what is needed rather than how to do it. The analysis of PPPs in Ukraine proved that there are a number of problems that complicate the implementation of PPP projects. The main ones are the imperfection of legislation, the lack of clear mechanisms for distributing risks, bureaucracy and corruption. During 2010-2023, Ukraine adopted a number of regulations governing public-private partnerships (PPPs) and concessions. The periods of active legislative regulation were 2010-2011 and 2019-2023. Regulations play an important role in minimizing risks and effective crisis management in this area. It is noted that there is a

limited number of effective mechanisms for distributing risks between the State and private investors, which leads to the shift of the main burden to one of the parties, which reduces the attractiveness of PPPs for investors. Studies show that only 35% of PPP projects in the construction industry have adequate risk-sharing mechanisms. the structure and possible consequences of the main risks that public-private partnership (PPP) projects may face in different phases of their implementation are provided. It is recommended to take into account their importance when allocating risks. It is proved that in practice a qualitative approach to assessment is used more often. Public-private partnership is a powerful tool for infrastructure development and crisis management in the construction industry. However, for its successful implementation, it is necessary to improve the regulatory framework, increase institutional capacity and ensure transparency of processes.

Keywords: *public-private partnership, construction enterprise, regulatory framework, crisis management, risk, risk factors.*