

УДК 330.341.4

МЕХАНІЗМ ІНВЕСТИВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Суворкіна Оксана Олегівна, аспірант каф. Менеджменту та підприємництва на морському транспорті, Азовський морський інститут м. Маріуполь, e-mail: tendernessrose@rambler.ru, тел: +380504761766

Suvorkina Oksana, Post-graduate Student of the Department of Management and business on a sea transport, AZOV MARITIME INSTITUTE, Mariupol, e-mail: tendernessrose@rambler.ru, tel: +380504761766

Suvorkina O. The mechanism of investment of a transport infrastructure.

In article necessity of working out of new, more effective approaches to the maintenance and development of transport systems is underlined. It is underlined that mechanisms of regulation of investments into development of a transport infrastructure assume use of the long-term approach to acceptance of investment decisions which provide achievement of the co-ordinated purposes of a policy. In the article foreign experience of financing of a transport infrastructure is considered. The adjustment form and financings of projects in a transport infrastructure on the basis of experience of Great Britain and other EU countries is recommended. Are reasonable positive and negative sides it is state private partnership. Possible directions of development financing of a transport infrastructure are considered. Advantages of introduction of system RAB - Regulation and the basic making models RAB - Regulations are resulted. It is presented changes of structure of the tariff with transfer of infrastructural service after introduction RAB - Regulation. It is underlined that is necessary both on state, and at regional level to make the decision concerning test of a new method of formation of the tariff. The basic indicator which defines a performance level within the limits of the given method of formation of the tariff - an index of efficiency of operational costs. Further technique RAB due as much as possible to consider interests of all economic agents, to be in details studied and to supply equation of the accepted decisions, considering restrictions and possibilities of its application in actual practice managing.

Суворкіна О.О. Механізм інвестування транспортної інфраструктури.

У статті підкреслюється необхідність розроблення нових, більш ефективних підходів до утримування й розвитку транспортних систем. Наголошується, що механізми регулювання інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури припускають використання довгострокового підходу до прийняття інвестиційних рішень, що забезпечує досягнення погоджених цілей політики. Критерієм вибору країн для аналізу стали поширеність і актуальність механізмів інвестування в транспортний комплекс, а також застосування моделей кількісної і якісної оцінки. Дослідження вітчизняної практики, а також досвіду та практики зарубіжних країн, щодо фінансування крупних інфраструктурних проектів, дозволило дійти висновку, що не існує єдиного, універсального, усіма прийнятого методу фінансування. У статті розглянуто закордонний досвід фінансування транспортної інфраструктури. Рекомендовано схему регулювання та фінансування проектів в транспортній інфраструктурі на основі досвіду Великобританії та інших країн ЄС. Обґрунтовані позитивні та негативні сторони державно-приватного партнерства. Розглянуто можливі напрямки фінансування розвитку транспортної інфраструктури. Наведені переваги впровадження системи RAB-регулювання й головні складові моделі RAB-регулювання. Представлено змінювання структури тарифу на передачу інфраструктурної послуги після впровадження RAB-регулювання. Підкреслюється, що необхідно як на державному, так і на регіональному рівні прийняти рішення щодо випробування нового методу тарифоутворення. Основний показник, що визначає рівень продуктивності в рамках даного методу тарифоутворення – індекс ефективності операційних видатків. Надалі методика RAB повинна максимально враховувати інтереси всіх економічних агентів, бути детально пророблена й забезпечувати збалансованість прийнятих рішень, враховуючи обмеження й можливості її застосування в реальних умовах господарювання.

Суворкіна О.О. Механизм инвестирования транспортной инфраструктуры.

В статье подчеркивается необходимость разработки новых, более эффективных подходов к содержанию и развитию транспортных систем. Подчеркивается, что механизмы регулирования инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры предполагают использование долгосрочного подхода к принятию инвестиционных решений, которые обеспечивают достижение согласованных целей политики. Критерием выбора стран для анализа стали распространенность и актуальность механизмов инвестирования в транспортный комплекс, а также применение моделей количественной и качественной

оценки. Исследование отечественной практики, а также опыта и практики зарубежных стран, относительно финансирования крупных инфраструктурных проектов, позволило прийти к выводу, об отсутствии единого, универсального, всеми принятого метода финансирования. В статье рассмотрен заграничный опыт финансирования транспортной инфраструктуры. Рекомендована схема регулирования и финансирования проектов в транспортной инфраструктуре на основе опыта Великобритании и других стран ЕС. Обоснованы положительные и негативные стороны государственно частного партнерства. Рассмотрены возможные направления финансирования развития транспортной инфраструктуры. Приведены преимущества внедрения системы Rab-Регулирование и главные составляющие модели Rab-Регулирования. Представлена смена структуры тарифа на передачу инфраструктурной услуги после внедрения Rab-Регулирования. Подчеркивается, что необходимо как на государственном, так и на региональном уровне принять решение относительно испытания нового метода тарифообразования. Основной показатель, который определяет уровень производительности в рамках данного метода тарифообразования – индекс эффективности операционных расходов. В дальнейшем методика RAB должна максимально учитывать интересы всех экономических агентов, быть детально проработана и обеспечивать сбалансированность принятых решений, учитывая ограничения и возможности ее применения в реальных условиях хозяйствования.

Постановка проблеми. Аналіз статистичних даних за 2005-2014 рр., показав, що основне джерело інвестування для підприємств транспортної інфраструктури майже не змінилося. Підтримування висококласної транспортної інфраструктури винятково за рахунок власних коштів підприємств і держави неможливо. Так, згідно зі звітом, оприлюдненим на Всесвітньому економічному форумі, недостатнє фінансування інфраструктури входить у десятку самих серйозних економічних ризиків для всіх країн, оскільки від стану інфраструктури залежить добробут і сталий розвиток будь-якого регіону [1].

Урядам різних країн світу доводиться докладати зусиль для реалізації різних пріоритетних ініціатив в умовах обмеженості бюджетних коштів. Це змушує їх розробляти нові, більш ефективні підходи до утримування й розвитку транспортних систем. У ряді країн були розроблені інвестиційні механізми, що встановлюють орієнтири для прийняття рішень і оцінки досягнутих результатів. Механізми регулювання інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури припускають використання довгострокового підходу до прийняття інвестиційних рішень, що забезпечує досягнення погоджених цілей політики [2, 3].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичною та практичною стороною методів фінансування проектів інфраструктури займався чимало науковців: Антонова К., Балашов С., Ємельянов Ю., Лохтина Л., Муковенков А., Рожкова С., Шамбир В. Але регулювання інвестиційних процесів на регіональному та державному рівнях вимагає пошуку сучасних методів управління інвестуванням транспортної інфраструктури, котрі найбільш вдало змогли себе зарекомендувати за кордоном.

Мета статті. Метою статті є визначення напрямків фінансування проектів транспортної інфраструктури на основі аналізу закордонної практики.

Виклад основного матеріалу. Для того щоб проаналізувати, як в інших країнах використовуються механізми інвестування в розвиток транспортної інфраструктури для прийняття рішень про інвестування обмежених бюджетних коштів у першочергові транспортні проекти, були вивчені підходи, застосовувані у Великобританії, Австралії і Японії. Критерієм вибору країн для аналізу стали поширеність і актуальність механізмів інвестування в транспортний комплекс, а також застосування моделей кількісної і якісної оцінки.

Переймаючи такий досвід, рекомендуємо наступну схему регулювання та фінансування проектів в транспортній інфраструктурі [2, 3, 4]:

- На державному, а далі на регіональному слід сформулювати довгостроковий підхід до планування розвитку інфраструктури в якому держава повинна гарантувати, що вона може забезпечити обсяги фінансування, необхідні для задоволення інфраструктурних потреб. Держава повинна використовувати цільовий підхід до інфраструктурних інвестицій

та їх передачу через різні сектори. Це не має бути один підхід для усіх випадків, але слід дотримуватися єдиного контексту й прозорих процедур. Також необхідно намагатися використовувати план як засіб вираження узгодження та вирішення таких питань як потреби, визначення пріоритетів, фінансування, ефективність, співвідношення ціни та якості.

- Поєднання воедино державного бачення розвитку інфраструктури й аналізу потреб інфраструктури у різних секторах у теперішній момент і їх прогнозування для майбутнього, що буде гарантією ефективності державного підходу.

- Аналіз фактичного стану державної інфраструктури.

- Виклад державного загального підходу до розвитку інфраструктури й до кожного сектору з визначенням його стратегічних завдань, загальної політики, ключових результатів, інвестиційних пріоритетів, що є основним для досягнення поставлених цілей.

- Відображення державної політики стосовно розвитку місцевої інфраструктури.

- Відображення державного підходу до пріоритетів, драйверів і моніторингу передачі ключових інвестицій встановлених для кожного сектору, включаючи передбачення більшої кількості деталей чим раніше за станом передачі й ключовим віхам для кожної інвестиції.

- Визначення фінансових періодів на які необхідно звернути увагу державі.

- Встановлення державного підходу до поліпшення навколишнього середовища при передачі інфраструктури в державно-приватне партнерство.

Таким чином, у відмінності від існуючих раніше державних підходів було запропоновано:

- Поєднати разом аналіз потреб державної інфраструктури в різних секторах економіки зараз і в майбутньому.

- Поєднати в державному підході, сектор до сектору для встановлення й передачі необхідної для них інфраструктури.

- Встановити нові напрямки за якими держава буде вести забезпечення відібраних інвестицій.

Отже, досліджуючи вітчизняну практику, а також досвід та практику зарубіжних країн, щодо фінансування крупних інфраструктурних проектів, можна дійти висновку, що не існує єдиного, універсального, усіма прийнятого методу фінансування. До одного з найбільш перспективних методів відносять державно-приватне партнерство. Хоча багато країн звертаються до ДПП у надії прискорити розвиток інфраструктури, ДПП є надзвичайно складним інструментом політики, що навіть розвинені країни докладають зусиль для ефективної реалізації проектів ДПП. Таким чином, необхідно, щоб державні органи здійснили реалістичну оцінку власних інституціональних можливостей, нормативно-правової бази й інших важливих факторів успіху, зокрема, наявності політичної волі й продуманих стратегій галузевого розвитку.

Малоймовірно, що ДПП коли-небудь повністю витіснить традиційну модель за участю державного сектору в наданні суспільних послуг. ДПП - це лише один інструмент, серед багатьох, який є у державних органів для створення інфраструктури й надання послуг.

При цьому, однак, ДПП показали свій потенціал для вирішення питань, пов'язаних з дефіцитом об'єктів інфраструктури, а також для досягнення високої ефективності витрати коштів. Серед деяких явних вигід від ДПП можна назвати наступні [6]:

Прискорена реалізація інфраструктурних проектів: у силу того, що платіж прив'язаний до надання об'єкта інфраструктури або послуги, ДПП має ґрунтовний список досягнень у частині завершення будівництва в строки або з випередженням графіку. Крім цього, беручи до уваги, що ДПП, як правило, дозволяють розподілити вартість вкладень в інфраструктуру на весь строк експлуатації активу, реалізація інфраструктурних проектів може тривати без істотних первісних фінансових вкладень із боку держави. Це дозволяє

громадянам одержувати користь із інвестицій набагато раніше, ніж при традиційному фінансуванні виходячи з бюджетних можливостей.

Одержання додаткових надходжень: новаторство й мотиви одержання прибутку в приватному секторі можуть створити стимули для приватного партнера з розвитку нових і творчих джерел надходжень від об'єктів суспільної інфраструктури. Такі нові джерела доходу можуть бути розділені з державою, що створює додаткові джерела надходжень для інших соціальних пріоритетів.

Підзвітність: послуги ДПП надаються в рамках твердих контрактів між державними органами й приватними партнерами. Державний орган визначає рівні послуг, а потім перевіряє й регулює якість послуг, застосовуючи фінансові стимули до перевищення цільових показників або караючи за незадовільне виконання. Розвиток приватного сектору / інвестиційні можливості: ДПП надає стабільні, довгострокові інвестиційні можливості для приватного сектору, а також можливість входження в сектори надання послуг, які раніше були монополізовані державними органами. ДПП дає можливість державному сектору зосередитися на стратегічних функціях і результатах: шляхом звільнення державного сектору від прямого надання нестратегічних послуг, уряд може зосередити свої незначні ресурси на своїх ключових завданнях.

Незважаючи на наявний потенціал, ДПП не є панацеєю. Державно-приватні партнерства несуть у собі й певні труднощі, які потрібно визнати: є складними й відносно негнучкими структурами; забезпечення й реалізація ДПП можуть мати тривалий характер і бути дорогими, у зв'язку із чим ДПП для деяких проектів неприйнятні; накладає додаткову відповідальність на державний сектор, який повинен бути готовий виступати як компетентна сторона й регулятор; може привести до більш високих зборів з користувачів після скасування явних або неявних субсидій і розкриття реальної вартості послуги; не забезпечує абсолютну передачу ризиків, державний сектор завжди зберігає за собою певні ризики; майже завжди припускає «умовні зобов'язання» для державного сектору; не всі проекти підходять для ДПП [6-7].

Дійсно, незважаючи на те, що ДПП має істотні вигоди як інструмент забезпечення об'єктів інфраструктури, коли воно неправильно організовано, ДПП може викликати значні проблеми. Щоб уникнути «підводних каменів» у ДПП, державі слід застосовувати міжнародні передові практики при організації й реалізації проектів ДПП.

Враховуючи зазначені позитивні й негативні сторони ДПП, а також покладаючись на досвід передових країн світу, пропонуємо використовувати на рівні із уже названими моделями фінансування транспортних інфраструктурних проектів, модель RAB (Regulatory Asset Base – регульована база інвестованого капіталу) – це система довгострокового тарифоутворення, основною метою якої є залучення інвестицій у розширення й модернізацію інфраструктури [7].

Незважаючи на те, що спочатку дана модель використовувалася в мережних компаніях Великобританії, вона досить ефективна для впровадження в таких транспортних секторах як автодороги, підземні системи, лінії високошвидкісної залізної дороги, автомагістралі і т.д.

Першими перейшли на нову модель RAB компанії зв'язку й водопостачання, пізніше експеримент був розповсюджений на електричні й газові мережі, порти, аеропорти й інші сфери бізнесу з обмеженою конкуренцією. Сьогодні методика RAB-регулювання застосовується в багатьох державах Західної й Східної Європи: у Великобританії, Чехії, Угорщині, Румунії, Болгарії, Україні, Німеччині, Швеції, Норвегії [7]. Для вирішення завдання підвищення ефективності функціонування транспортної інфраструктури і її модернізації, пропонується разом із ДПП застосувати нову модель тарифоутворення із застосуванням методу прибутковості на інвестований капітал RAB - регульована база інвестованого капіталу. Дотепер у сфері природних монополій тарифоутворення провадилося за системою «витрати плюс». Це означає, що розглядаються фактичні витрати

компанії за попередній рік і її інвестиційна програма. Із цих двох складових і формується тариф, який затверджується регулювальним органом. Модель RAB - регулювання дозволяє підприємствам залучати капітал у необхідному обсязі й повертати його не одномоментно (у межах року), як у цей час, а протягом тривалого періоду. Ці умови надзвичайно вигідні мережним організаціям, оскільки інакше вони не мають можливості знайти значний обсяг коштів на подібних умовах [7]. Основним принципом методології є забезпечення повернення вкладених в активи компанії коштів за встановлений період і одержання нормованого доходу. Норма прибутковості, обумовлена державою, повинна відповідати рівню ризиків у мережних компаніях і забезпечувати привабливість галузі для інвесторів.

Модель RAB складається із двох частин: первісного RAB і нового RAB. Значення первісного RAB розраховується виходячи із чистої вартості основних коштів і задіяного капіталу, а також даних балансу компанії на момент уведення системи. Новий RAB — це розмір капітальних вкладень, запланований компанією на період регулювання [7].

Тариф у методиці RAB складається із трьох компонентів: по-перше, коштів на покриття операційних витрат компанії, по-друге, коштів на повернення акціонерного й позикового капіталу й, по-третє, коштів на виплату відсотків за позиками. У довгостроковій перспективі тариф знижується у силу наступних обставин [7]: скорочення операційних витрат, тому що регулятор через п'ять років зменшує їхній нормативний рівень на величину зекономлених видатків; здешевлення приваблюваного капіталу, оскільки при довготривалості умов тарифоутворення й щорічної індексації з урахуванням макроекономічних факторів знижуються інвестиційні ризики. Застосування нової методики тарифоутворення буде стимулювати компанії до економії коштів на операційні видатки, прямо пов'язані із забезпеченням процесу надання послуг транспортної інфраструктури. Їхню основу становлять витрати на обслуговування інфраструктури, ремонт, оплату праці співробітників компанії й відрахування на соціальні потреби. Економія від зниження операційних витрат не буде виключена регулювальними органами з тарифу наступних періодів і може бути використана компанією на розвиток мережного комплексу протягом наступного довгострокового періоду. По закінченні довгострокового періоду регулювання тариф для компанії на зекономлену величину знижується. Вигода від підвищення ефективності роботи мережної організації переходить до споживачів. У рамках RAB моделі тарифи знижуються в середньостроковій перспективі (зниження видатків за рахунок росту інвестицій і економічних стимулів).

Висновок. Таким чином, метод RAB виступає стимулюючим фактором зростання продуктивності, при якому буде забезпечена головна концептуальна ідея сучасної парадигми продуктивності організації - висока якість продукції й послуг при одночасному зниженні їх собівартості. Основний показник, що визначає рівень продуктивності в рамках даного методу тарифоутворення – індекс ефективності операційних видатків (ефективність операційних видатків - це величина видатків, що доводиться на одиницю перевезеного вантажу чи пасажирів). Всебічне дотримання й облік цих вимог і факторів, які були розглянуті вище, уможливило успішне застосування RAB - регулювання в вирішенні завдання – підвищення продуктивності в секторі транспортної інфраструктури.

Список використаних джерел:

1. *Отчет о конкурентоспособности регионов Украины [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.feg.org.ua>.*
2. *National Infrastructure Plan 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ice.org.uk/getattachment/14c6a7ec-0a28-432c-b30d-31b241a32db4/National-Infrastructure-Plan-2013-Submission-ICE.aspx>.*
3. *National Infrastructure Plan 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.infrastructure.govt.nz/plan/mar2010/nip-mar10.pdf>.*
4. *Развитие государственно-частного партнерства в странах ЕС // Инициативы XXI века. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ini21.ru/?id=1231>.*

5. *Better Regulation of Public-Private Partnerships for Transport Infrastructure* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/transport/better-regulation-of-public-private-partnerships-for-transport-infrastructure_9789282103951-en#page2.

6. ГЧП в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/>.

7. Модель RAB как фактор повышения стоимости компаний [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.e-m.ru/data/articles_pdf_hidden_3594512/2008/09/Klochkova.pdf.

References:

1. “Otchet o konkurentosposobnosti regionov Ukrainy”. Retrieved from: www.feg.org.ua.

2. “National Infrastructure Plan 2013”. Retrieved from <http://www.ice.org.uk/getattachment/14c6a7ec-0a28-432c-b30d-31b241a32db4/National-Infrastructure-Plan-2013-Submission-ICE.aspx>.

3. “National Infrastructure Plan 2010”. Retrieved from: <http://www.infrastructure.govt.nz/plan/mar2010/nip-mar10.pdf>.

4. “Razvitie gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v stranax ES”. [Development of state-private partnership in the EU countries]. Retrieved from: <http://www.ini21.ru/?id=1231>.

5. “Better Regulation of Public-Private Partnerships for Transport Infrastructure”. Retrieved from: http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/transport/better-regulation-of-public-private-partnerships-for-transport-infrastructure_9789282103951-en#page2.

6. “GCHP v Ukraine” [State-private partnership in Ukraine]. Retrieved from: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/>.

7. “Model RAB kaka faktor povisheniya stoimosty kompanii” [Model RAB as the factor of appreciation of the company]. Retrieved from: http://www.e-m.ru/data/articles_pdf_hidden_3594512/2008/09/Klochkova.pdf.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, RAB-регулювання, транспортна інфраструктура, регіональна інфраструктура, регіональна та державна політика.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, Rab-Регулирование, транспортная инфраструктура, региональная инфраструктура, региональная и государственная политика.

Keywords: state-private partnership, RAB - Regulation, a transport infrastructure, a regional infrastructure, regional and a state policy