

УДК 332.1:338.1

Устинов Р. Г.,

аспірант, кафедра екологічного менеджменту,
Донецький державний університет управління, м. Маріуполь

НАПРЯМИ ФІНАНСУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОНОМІКОЮ

Розглядається міжнародний досвід фінансування регіональної транспортної інфраструктури. Обґрунтовується необхідність пошуку нових шляхів її фінансування. Проаналізовано закордонний досвід фінансування інфраструктури. Наведено оцінку позитивних та негативних рис державно-приватного партнерства. Розглянуто схему регулювання та фінансування проектів в транспортній інфраструктурі на основі досвіду Великобританії та інших країн ЄС. Наведені переваги впровадження системи RAB – регулювання й головні її складові. 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. Методика RAB повинна максимально враховувати інтереси всіх економічних агентів.

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

НАПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК МЕХАНИЗМ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЭКОНОМИКИ

Устинов Р. Г.

Рассматривается международный опыт финансирования региональной транспортной инфраструктуры. Обосновывается необходимость поиска новых путей ее финансирования. Проанализирован заграничный опыт финансирования инфраструктуры. Приведена оценка положительных и негативных черт государственно-частного партнерства. Рассмотрена схема регулирования и финансирования проектов в транспортной инфраструктуре на основе опыта Великобритании и других стран ЕС. Представлены преимущества внедрения системы RAB – регулирование и главные ее составляющие. 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. Методика RAB должна максимально учитывать интересы всех экономических агентов.

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

DIRECTIONS OF FINANCING OF THE REGIONAL INFRASTRUCTURE AS THE MECHANISM OF STATE REGULATION BY ECONOMY

Ustynov R.

International experience of financing of a regional transport infrastructure is considered. Necessity of search of new ways of its financing is proved. Foreign experience of financing of an infrastructure is analyzed. The estimation of positive and negative lines of state-private partnership is resulted. The scheme of regulation and financing of projects in a transport infrastructure on the basis of experience of Great Britain and other EU countries is considered. The State-private partnership gives the chance to public sector to concentrate on strategic functions and results. Advantages of introduction of system Rab-Regulirovanie and its main components are resulted. 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 is an index of efficiency of operational costs. The technique of RAB has to consider interests of all economic agents as much as possible.

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

Постановка проблеми. Соціально-економічні перетворення в Україні, становлення ринкових структур спричиняють зміну принципів організації й функціонування інвестиційних процесів у регіонах. Значимість поглибленого дослідження проблеми регіональної інвестиційної діяльності визначається тим, що управління інвестиціями є найважливішим засобом структурного перетворення виробничого й соціального потенціалу України, підвищення ефективності його використання, проведення діючої державної політики.

Але у результаті аналізу статистичних даних за період 2005-2014 рр. було встановлено, що основне джерело інвестування для підприємств транспортної інфраструктури майже не змінилося. Підтримування висококласної транспортної інфраструктури винятково за рахунок власних коштів підприємств і держави неможливо, тому що з одного боку, державні

бюджети в країні обмежені, як ніколи раніше: нестача фінансування на підтримку й розвиток інфраструктури найчастіше досягає до 100%. З іншого боку, перевезення пасажирів, сировини й готової продукції відіграє усе більш важливу роль в умовах взаємозалежної глобальної економіки. Якість регіональної інфраструктури не тільки свідчить про її значимість для сьогодення, але й надає імпульс майбутньому розвитку. 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]. 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].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Теоретичною та практичною стороною методів фінансування регіональної інфраструктури займалося чимало науковців: Долгалева О.В. [3], Коробова О. В. [4], Максимов В.В. [5], Маннапов Р.Г. [6], Сотниченко Л.Л. [7]. 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. Визначення напрямів фінансування регіональної інфраструктури як механізму державного регулювання економікою.

Основні результати дослідження. 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, можна розглянути наступну схему регулювання та фінансування проектів в транспортній інфраструктурі [2, 8]: на державному, а далі на регіональному слід сформувати 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.

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. В усьому світі ДПП набуває зростаючого значення як механізм надання суспільних послуг, але в той же час масштаби його діяльності лімітовані обсягами державних коштів, що направляються на інвестиційні цілі. Таке становище склалося в країнах з перехідною економікою, але ще в більшій мірі в так званих багатих країнах: у Німеччині, Франції й навіть у Сполучених Штатах усе активніше використовують механізми ДПП для надання суспільних послуг.

ДПП розглядається як стабільна форма довгострокового інвестування за умови правильного оформлення договірних відносин. У цьому плані великою підмогою стають проекти ДПП, у реалізації яких державний партнер виступає в ролі гаранта. Ці види проектів усе активніше залучають до себе інтерес із боку інвесторів, оскільки ступінь ризику цих проектів нижче в порівнянні із проектами суцільно приватного фінансування.

За кількістю угод ДПП безперечним лідером є Великобританія, наступні результати за чисельністю й вартістю угод ДПП у загальному обсязі ЄС за аналогічний період продемонструвала Іспанія, на третій позиції - Франція [9].

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. Малоімовірно, 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.

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.

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.

Враховуючи як позитивні, так і негативні сторони ДПП, а також покладаючись на досвід передових країн світу, пропонуємо використовувати на рівні із уже названими моделями фінансування транспортних інфраструктурних проєктів, модель RAB (Regulatory Asset Base – регульована база інвестованого капіталу) – це система довгострокового тарифоутворення, основною метою якої є залучення інвестицій у розширення й модернізацію інфраструктури [10].

Варто відзначити, що ступінь кореляції між ефективністю державного регулювання й ефективністю функціонування природних монополій (водопостачання, електромережі, автодороги, підземні залізничні сполучення, швидкісні магістралі) є дуже високою. Тому, низька ефективність функціонування інфраструктурного сектору багато в чому обумовлена державним регулюванням і залишає значні резерви для підвищення ефективності організацій інфраструктурного сектору. 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 проводилося 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. Отже, дана методика застаріла. При ринковому ціноутворенні, в умовах конкуренції всі господарюючі суб'єкти прагнуть до зменшення витрат (оскільки при встановленій ціні тільки так можна збільшити прибуток), а при регулюванні «витрати плюс» такої зацікавленості в об'єкта регулювання немає. Тому низька ефективність діяльності організацій природних монополій багато в чому обумовлена методикою тарифоутворення «витрати плюс», що застосовувався протягом останніх років.

Висновки. 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).

1. Отчет о конкурентоспособности регионов Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.feg.org.ua>.
2. National Infrastructure Plan 2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ice.org.uk/getattachment/14c6a7ec-0a28-432c-b30d-31b241a32db4/National-Infrastructure-Plan-2013-Submission-ICE.aspx>.
3. Долгалева О. В. Малий бізнес в Україні / О. В. Долгалева. – Донецьк: ВІК, 2007.
4. Коробова, О. В. Региональная экономика: реструктуризация системы управления развитием региона / О. В. Коробова, Б. И. Герасимов, В. В. Быковский. – Тамбов: ТГТУ, 2002.
5. Максимов В. В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов / В. В. Максимов. – М.: Альпина Паблишерз, 2010.
6. Маннапов Р. Г. Современное развитие системы управления регионом: методология, инструментарий, механизмы: монография / Р. Г. Маннапов, Л. Г. Ахтариева; под науч. ред. Р. Г. Маннапова. – Уфа: УГАЭС, 2010.
7. Сотниченко Л. Л. Інвестиційна забезпеченість транспортної інфраструктури регіонів України / Л. Л. Сотниченко // Інвестиції: практика та досвід. – 2015. – № 10.
8. Transportation & Logistics 2030 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.pwc.com/en_gx/gx/transportation-logistics/tl2030/emerging-markets/pdf/tl2030_vol3_final.pdf.
9. Развитие государственно-частного партнерства в странах ЕС // Инициативы XXI века [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ini21.ru/?id=1231>.
10. Модель RAB как фактор повышения стоимости компаний [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.e-m.ru/data/articles_pdf_hidden_3594512/2008/09/Klochkova.pdf.

Стаття надійшла до редколегії 12.03.2016 р.