

ДЕМ'ЯНЧЕНКО

Аліса Геннадіївна

УДК 334.025



ДОСЛІДЖЕННЯ МЕТОДИК ОЦІНКИ ТРАНСПОРТНИХ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЄКТІВ

RESEARCH OF METHODOLOGIES FOR ASSESSMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE PROJECTS

В статті проаналізовано існуючий методичний інструментарій оцінки інвестиційних та інфраструктурних проєктів, виділено їх недоліки та напрямки вдосконалення; запропоновано використання методики оцінки проєктів, заснованої на співвідношенні цінності та вартості, в рамках якої розроблено етапи і зміст процедур оцінювання.

к.е.н., доцент,
Азовський морський
інститут Одеської
національної
морської академії

В статье проанализирован существующий методический инструментальный оценки инвестиционных и инфраструктурных проектов, выделены их недостатки и направления совершенствования; предложено использование методики оценки проектов, основанной на соотношении ценности и стоимости, в рамках которой разработаны этапы и содержание процедур оценивания.

Existing methodological tools for evaluation of investment and infrastructure projects are analyzed in this article; highlighted their weaknesses and areas for improvement; suggested the use of assessment projects, based on the Value for Money, under which developed stages and content of evaluation.

Ключові слова: інфраструктура, проєкт, оцінка, морський порт

Ключевые слова: инфраструктура, проект, оценка, морской порт

Keywords: infrastructure, project evaluation, seaport

ВСТУП

Процедура підготовки проєктів, що виконують завдання розвитку та модернізації інфраструктури в портовій галузі, вимагає ретельного опрацювання. Одним з ключових моментів є попередня оцінка техніко-економічного обґрунтування проєкту та відбір пропозицій приватних інвесторів у процесі проведення концесійного конкурсу.

У разі реалізації концесійної форми державно-приватного партнерства, представлені техніко-економічні обґрунтування концесійних проєктів модернізації морських портів перевіряються спеціалізованою комісією Міністерства інфраструктури [1], якою визначається якість складання основних структурних елементів ТЕО і оцінюються соціальні, економічні та екологічні ефекти від реалізації проєкту. Більш актуальним для концесійних проєктів є відбір інвестиційних пропозицій, що одержують державні органи влади в рамках конкурсу. У цьому випадку група експертів буде використовувати методику бальної оцінки за розробленими критеріями організаційно-експлуатаційного, організаційного, юридичного та фінансового характеру.

Для оцінки транспортних інфраструктурних проєктів, що реалізуються підприємствами з більш ніж 50% часткою, що належить державі і які, можливо, претендують на державне фінансування, застосовуються положення Порядку відбору інвестиційних проєктів, для реалізації яких у реальному секторі економіки надається державна

підтримка [2], а також Методичні рекомендації з оцінки транспортних інфраструктурних проєктів та складання списку найважливіших інфраструктурних проєктів [3]. При цьому в обох документах пропонуються критерії, за якими можна здійснювати комплексну оцінку, але в Порядку відбору представлено перелік основних з вказівкою на необхідність використання показників, що відповідають специфіці галузі.

Варто також відзначити, що розроблені Методичні рекомендації універсальні і застосовуються для оцінки інфраструктурних проєктів у різних галузях транспорту. Однак особливості портової галузі можуть спотворювати результати оцінювання проєктів по запропонованих критеріях, оскільки аналіз їх змісту показує ухил на користь регіонального економічного та інфраструктурного розвитку. Така думка автора підтверджується і підсумками праць Онищенко С.П. та Літвінової Н.М. [4], Соловйова М.М., Жалкубаєвої К.Г. та Македонської М.М. [5], які також провели дослідження в цьому напрямку та зробили висновок про те, що однією з важливіших проблем концесійних проєктів є відсутність теоретичної та методологічної бази оцінки ефективності, ризиків реалізації інфраструктурних проєктів.

МЕТА СТАТТІ

Існуюча практика оцінки проєктів у портовій галузі, реалізованих за допомогою механізму державно-приватного партнерства характеризується наступним:

по-перше, відсутня методика оцінки концесійних проектів - аналіз проводиться на підставі наданого державними морськими портами техніко-економічного обґрунтування, коли необхідно мати не тільки вимоги до структури та змісту ТЕО проектів, а й процедуру їх оцінки, мінімальні кількісні параметри ключових характеристик;

по-друге, склад комісії з попередньої оцінки концесійних проектів включає фахівців у галузі морського транспорту, хоча доцільним було б ввести в неї і представників департаментів по залізничному і автомобільному транспорту, так як багато проектів розвитку портових територій включають заходи, що стосуються супутньої транспортної інфраструктури;

по-третє, існуюча методика оцінки транспортних інфраструктурних проектів, для реалізації яких можливо буде необхідне державне фінансування, потребує доопрацювання в плані її трансформації для вимог морської портової галузі шляхом включення додаткових показників, що характеризують економічний і фінансовий потенціал проекту та відповідного перерозподілу вагових значень критеріїв оцінювання.

Таким чином, важливим є розробка нового підходу до оцінки транспортних інфраструктурних проектів, внаслідок того, що не одна з вище приведених методик достатньо повно не відбиває особливостей взаємодії з інвесторами та потреб в адекватній оцінці проектів морської портової галузі, пов'язаних з реалізацією механізму державно-приватного партнерства.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Одним з найбільш популярних засобів оцінки доцільності та ефективності державно-приватного партнерства є методика «Value for money» (VfM) або «Ціна-якість» («Цінність-вартість»), докладне керівництво до якої було розроблено Казначейством Великої Британії в 2006 р. [6]. Саме співвідношення вартості проекту та його результатів є основним при принциповому виборі механізму реалізації проекту, а також форм ДПП. Підставою практичного застосування такого підходу є порівняння ефективності проекту при його реалізації силами уряду і з залученням приватних інвесторів. Проте в Україні для реформування портової галузі методика VfM не може застосовуватися в повній мірі, тому що існуючі умови не дозволяють вибирати між реалізацією великих інфраструктурних проектів за рахунок коштів державного бюджету або приватного інвестора, так як фінансових ресурсів держави явно недостатньо. Планована вартість модернізації портової інфраструктури становить близько 25 млрд. грн. Якщо галузь буде розраховувати лише на державні кошти, то технічні та технологічні перетворення в ній можуть розтягнутися більш ніж на десять років, чого Україна дозволити собі не може. Хоча ця відмінність не є причиною невикористання даного підходу в принципі. Методика VfM надає державним органам влади широку базу для проведення оціночних розрахунків за проектами, які дозволять визначити його важливість, доцільність, ефективність з різних напрямків, розподілити ризик, оптимізувати витрати. Оцінювання проектів за

співвідношенням «цінність-вартість» ґрунтується не тільки на простому кількісному аналізі, але припускає всебічну комплексну характеристику результатів реалізації проекту, граничних вигод і переваг, які можна отримати шляхом державно-приватного партнерства та конкурентного механізму відбору інвесторів. Можливість та доцільність використання даного підходу обумовлено наступними його особливостями і результатами [6]:

1) оптимальний розподіл ризиків між учасниками проекту;

2) націленість на структуру і розмір витрат на кожній стадії реалізації проекту;

3) дозволяє реалізувати можливість комплексного планування і проектування пов'язаних проектів;

4) дає розширене уявлення учасникам конкурсу про вимоги уряду до проекту;

5) забезпечує передачу ризиків у суворій відповідності з відповідальністю сторін та первісними угодами;

6) дозволяє швидко реагувати на трансформацію зовнішнього середовища;

7) забезпечує достатньо стимулів для зростання ефективності;

8) є одним з способів гарантування якості проведеного конкурсу та врахування інтересів держави і приватних інвесторів;

9) регулює процес держзакупівель таким чином, щоб їх складність і вартість не перевищувала показники самого проекту.

Технічно, тест на відповідність за методикою VfM проводиться п'ять разів: на етапі попередньої детальної оцінки проекту, щоб визначити наскільки ДПП і в якій формі може запропонувати оптимальне співвідношення ціни і якості для вирішення існуючих проблем; при порівняльній оцінці вартості та результатів проекту, що реалізується за рахунок державних коштів і з залученням приватних інвесторів для виявлення переваг ДПП; на етапі оцінки тендерних пропозицій з метою їх порівняння з бажаними значеннями показників і виявлення здатності реалізувати найкраще співвідношення ціни та якості; незадовго до укладання контракту для остаточного визначення обсягів та джерел фінансування, аналізу мінливості дисконтної або процентної ставки, внесення змін в умови контракту; після реалізації проекту шляхом ретроспективного аналізу з метою визначення ефективності концесійного проекту та конкурсних заходів.

У вітчизняній практиці, зміст другого рівня оцінки "ціни-якості" необхідно замінити порівнянням стану "без проекту" і "з проектом", так як недолік фінансування обмежує оцінювання гіпотетичними припущеннями про ефекти, які можна отримати при реалізації проекту силами уряду і державних підприємств. Перевірка на стан "без проекту" і "з проектом" дозволить визначити втрати від нереалізації необхідних заходів, а також вигоди та переваги залучення приватних інвесторів.

Пропоновані етапи і зміст процедур оцінювання проекту за допомогою модифікованої методики VfM представлені на рис. 1.

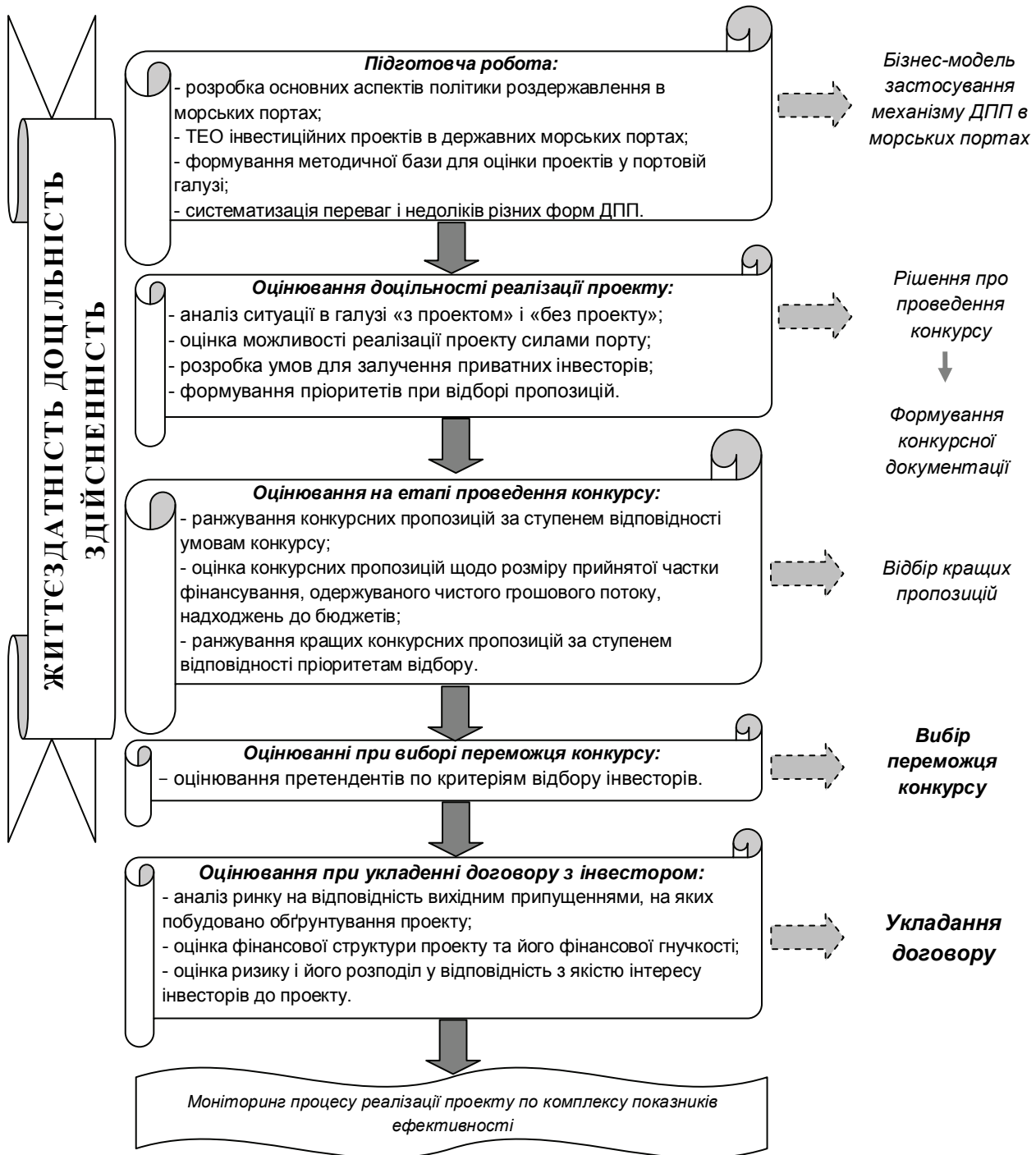


Рис. 1. Схема оцінювання проектів у портовій галузі за модифікованою методикою VfM [авторська розробка]

Практичний сенс описаних дій полягає в тому, щоб не тільки оцінити ефективність проекту за загальноприйнятими в практиці проектного аналізу критеріями (NPV, IRR, PP, ROI), а й проаналізувати його за такими параметрами:

- життєздатність: цілі і бажані результати реалізації проекту, функціональна гнучкість, ефективність, капітал, відповідальність;
- доцільність: управління ризиком, інновації, тривалість контракту і залишкова вартість, стимули і

недоліки, вартість проекту, моніторинг і регулювання;

- здійсненність: ринковий інтерес, відповідність витрат і вигод від проекту, час для виконання концесійних процедур, наявність перспектив для розвитку проекту, наявність у державних структур досвіду ДПП.

На заключному етапі при оформленні угоди з інвестором бажано провести маркетинговий аналіз ринку, який підтвердить правильність прогнозів, покладених в основу всього концесійного процесу,

оцінити ефективність конкурсних процедур, проаналізувати розподіл ризиків і фінансову структуру проекту, що дозволить ще раз перевірити основні аспекти життєздатності та вигідності проекту для уряду та приватних інвесторів.

ВИСНОВКИ

В результаті дослідження Порядку відбору та Методичних рекомендацій з оцінки транспортних інфраструктурних проектів, виділення їх недоліків, для підвищення об'єктивності та якості оцінки доцільними вважаються наступні рекомендації:

- введення в Методичні рекомендації більше показників, що характеризують економічну ефективність проекту;

- окреме виділення критеріїв змісту проекту, де буде описуватися місія, стратегічні цілі і завдання, реалізація яких дозволить вирішити існуючі проблеми і рівень, на якому це можна буде зробити;

- фінансові критерії відбору проектів слід доповнити показником обсягу необхідного державного фінансування, тому що не завжди обсяг фінансових ресурсів, додатково залучених від приватних інвесторів, свідчить про важливість проекту та необхідності його першочергової реалізації;

- застосування показника росту конкурентоспроможності послуг в результаті інвестування, так як саме зростання конкурентоспроможності галузі та конкретних портів є однією з цілей поточного процесу роздержавлення.

Пропозиція щодо використання методики оцінки, заснованої на аналізі співвідношення цінності і вартості проекту, а також розподіл механізму оцінювання на декілька етапів дозволить комплексно та детально провести роботу на різних стадіях реалізації концесійного конкурсу, але для більшої міри підвищення ефективності цього механізму, необхідно проводити подальші дослідження в напрямку визначення пріоритетних критеріїв оцінювання інфраструктурних проектів для потреб портової галузі.

Література

1. Про утворення Комісії з проведення аналізу ефективності впровадження концесійних проектів у морських торговельних портах України. Наказ Міністерства інфраструктури України №169 від 19.03.2013. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/law_morport/35555.html

2. Порядок відбору інвестиційних проектів, для реалізації яких у реальному секторі економіки надається державна підтримка. Затверджено постановою Кабінету Міністрів України №860 від 13.09.2010. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/860-2010-%D0%BF>

3. Методичні рекомендації щодо оцінки транспортних інфраструктурних проектів та складання списку найважливіших інфраструктурних проектів. – Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/invest_vidbir/31311.html

4. Онищенко С.П. Специфика проектов государственно-частного партнерства и перспективы их использования для развития украинских морских портов / С.П. Онищенко, Н.Н. Литвинова // Економіка і управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2012. - №4 (20). - С. 4-17

5. Соловьев М.М. Проблема эффективности государственно-частного партнерства / М.М. Соловьев, К.Г. Жалкубаева, М.М. Македонская // Труды Четвертой Международной конференции по проблемам управления. – Москва: Учреждение Российской академии наук Институт проблем управления им. В.А. Трапезникова: РАН, 2009. - С. 14-30.

6. Value for money assessment guidance. – HM Treasury.- London, 49 p. – Режим доступу: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/252858/vfm_assessmentguidance061006opt.pdf

КОНСУЛЬТАЦІЇ

Як перейти на фіксований сільськогосподарський податок?

Довідка про набуття або підтвердження статусу платника фіксованого с/г податку видається протягом 10 робочих днів з дати подання вищезазначених документів.

Відповідно до п. 302.1 ПК об'єктом оподаткування фіксованим с/г податком є площа сільськогосподарських угідь (ріллі, сіножатей, пасовищ і багаторічних насаджень) та/або земель водного фонду (внутрішніх водойм, озер, ставків, водосховищ), що перебуває у власності сільськогосподарського товаровиробника або надана йому у користування, у тому числі на умовах оренди.

Відповідно до ст. 303 ПК базою оподаткування фіксованим с/г є нормативна грошова оцінка

(продовження, початок на стор. 21)

одного гектара сільськогосподарських угідь (ріллі, сіножатей, пасовищ і багаторічних насаджень), проведена за станом на 1 липня 1995 року, для земель водного фонду (внутрішніх водойм, озер, ставків, водосховищ) - нормативна грошова оцінка одного гектара ріллі в Автономній Республіці Крим або в області, проведена за станом на 1 липня 1995 року.

Ставки фіксованого с/г податку встановлюються у ст.. 304 ПК в залежності від виду цільового використання земельної ділянки. Зокрема, для ріллі, сіножатей та пасовищ ставка цього податку встановлюється у розмірі 0,15.