

ІННОВАЦІЙНИЙ ПІДХІД ДО УПРАВЛІННЯ РЕГІОНАЛЬНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ

L. Sotnichenko,
Ph.D., Associate Professor, Odessa National Maritime Academy

THE INNOVATIVE APPROACH TO MANAGEMENT OF A REGIONAL INFRASTRUCTURE

У статті було розглянуто управління регіональною інфраструктурою на інноваційній основі як можливість отримати конкурентні переваги. Такий підхід представляється найбільш прогресивним і зможе забезпечити сталі позиції регіонів не тільки на внутрішньому ринку країни, але й вийти з здобутими перевагами на міжнародний рівень.

У процесі дослідження міжнародної практики було встановлено, що технологічні інновації стають усе більш провідними в напрямі конкуренції в мережі послуг інфраструктури й технічний прогрес майже усунув природню монополію на ринках. Було помічено, що через зростаючу важливість науки, технологічного розвитку й інновацій для економіки, зайнятості й конкурентоспроможності, присутні серйозні підстави для втручання в регіональну політику на всіх рівнях політики. Грунтуючись на проведеному дослідженні застосування інноваційного підходу до управління інфраструктурою в провідних країнах світу, запропоновано схему інноваційного управління транспортною інфраструктурою.

У статті підкреслюється необхідність залучення додаткових інвестиційних ресурсів до інфраструктури й відповідно пропонується використовувати механізм державно-приватного партнерства, а саме таку нову форму взаємодії, що довела свою ефективність у світовій практиці, як контракти життєвого циклу.

The management of a regional infrastructure on an innovative basis as possibility to get competitive advantages has been considered in the article. Such approach is represented to the most progressive and can supply constant items of regions not only in country home market, but also to leave with the extracted advantages on the international level.

In the course of research of the international practice, it has been established that technological innovations become more and more supervising in a competitiveness direction in networks of services of an infrastructure and technical progress has almost discharged natural monopoly in the markets. It has been noticed that because of a science increasing importance, technological development and innovations for economy, employment and competitiveness, there are serious bases for interference in the regional policy at all levels of a policy. Being based on the conducted research of application of the innovative approach to management of an infrastructure in the developed countries of the world, the scheme of innovative management is offered by a transport infrastructure.

In the article necessity of attraction of additional investment resources for an infrastructure is underlined and accordingly it is offered to use the mechanism of state-private partnership, namely such new form of interaction which has proved the efficiency in world practice, as life cycle contracts.

Ключові слова: інноваційний підхід, регіональне управління, транспортна інфраструктура, державно-приватне партнерство, контракти життєвого циклу.

Key words: the innovative approach, a regional government, a transport infrastructure, state-private partnership, life cycle contracts.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Здійснення управління регіональною інфраструктурою на інноваційній основі — це достатньо складний шлях для отримання конкурентних переваг, але він є найбільш прогресивним. Він зможе забезпечити сталі позиції регіонів не тільки на внутрішньому ринку країни, але й вийти з здобутими перевагами на міжнарод-

ний рівень. Це дуже важливо, особливо для транспортної інфраструктури, оскільки саме вона найбільш часто стикається з міжнародною конкуренцією. Застосування інноваційного вектору в організації перевезень підвищить продуктивність не тільки транспортної інфраструктури, цей процес охопить усі інші галузі економіки й вплине на добробут людей.

Інноваційний підхід до управління регіональною інфраструктурою також є інвестиційно ємним шляхом й вимагає, враховуючи бюджетний дефіцит, активного залучення позабюджетних джерел. Механізм такого залучення закладений у широкому розвитку державно-приватного партнерства.

Отже, застосування інноваційних методів управління та державно-приватного партнерства повинно дозволити підвищити ефективність роботи інфраструктури та створити стійкі конкурентні переваги регіонам.

МЕТА ДОСЛІДЖЕННЯ

Метою статті є дослідження інноваційних методів управління регіональною інфраструктурою та пошук засоби фінансування такого підходу.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ПУБЛІКАЦІЙ ТА ДОСЛІДЖЕНЬ

Проблеми пов'язані з управлінням регіоном на основі інноваційного підходу та державно-приватного партнерства були у центрі уваги таких вчених, як Дянько М., Миколаїв А., Кокурін Д., Лісін Б., Денисюк В., Варнавський В., Воротніков А., Запатріна І., Лобода Т., Павлюка К. та ін.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Внесок науки, технологічного розвитку й інновацій у добробут і конкурентоспроможність націй і регіонів привернули зростаючу увагу у Європі й ОЕСР уже наприкінці 1960-их років. Однак протягом минулих 10 років цей інтерес досяг повністю нового рівня. Сьогодні проведення технологічних і соціальних інновацій стало усе більш і більш заснованим на ефективному використанні знання, на великому використанні експертизи й нових технологій, складних процесів виробництва. Ця тенденція відзначена в національних і міжнародних оглядах і статистиці з наукових розробок та досліджень, технологій і інновацій таких, як Європейське інноваційне табло 2005 р. [1] і Наука ОЕСР, Табло технологій і промисловості [2].

Регіони зайняли центральну роль основної просторової одиниці соціально-економічного розвитку в межах Європи й в усьому світі. Технологічний і економічний розвиток у регіонах залежить не тільки від розробок та досліджень, але й ряду близько взаємозалежних факторів таких, як здатність місцевої промисловості для регенерації рівня освіти й соціального капіталу, і інтелектуальної здатності зробити новий бізнес і пристосуватися до технологічних, економічних і соціальних змін [3; 4].

Однак, регіони відрізняються один від одного з погляду ресурсів (людських, соціальних, технологічних і фінансових) і інших факторів конкурентоспроможності, включаючи такі й із зовнішнього середовища, місцевого надлишку знання і їх мультиплікативного ефекту. Усі ці проблеми повинні бути прийняті до уваги, коли механізми політики й дії розробляються й здійснюються. Очевидно, що облік усіх цих факторів і їх взаємозалежностей є дуже складним завданням для політичних осіб, що ухвалюють рішення, планувальників політики й експертів у науці, технологічному розвитку й інноваціях.

Однак через зростаючу важливість науки, технологічного розвитку й інновацій для економіки, зайнятості й конкурентоспроможності є серйозні підстави для втручання в регіональну політику на всіх рівнях політики (ЄС, держави-члени й регіони). Політика повинна прагнути зменшувати бар'єри й давати стимули для всіх компетентних гравців у галузі науки, технологічного розвитку й інновацій, щоб управляти проблемами зайнятості, конкуренції і єдності. Однак ті ж самі основні планові завдання й інструменти підтримки не застосовні до всіх областей. Таким чином, щоб відповісти на виклики, перед якими стоять регіони політика повинна у високому ступені враховувати місцеві потреби й потенціал.

Технологічні інновації стають усе більш провідними в напрямі конкуренції в мережі послуг інфраструктури. Так, наприклад, телекомунікаційні мережі випробували революційні зміни в результаті розвитку мікроелектроніки, оптоелектроніки, мобільних інтернет-платформ, і безлічі інших нових технологій. Ці нововведення радикально змінили структуру витрат промисловості й привели до неперервного зростання продуктивності. Технології підсилили конкуренцію в багатьох компонентах телекомунікаційних мереж. Технічний прогрес майже усунув природню монополію на міжстанційних ринках, як помічено в декількох країнах.

Розглядаючи європейський досвід використання інноваційних методів управління інфраструктурою і їх інноваційні політики, можна зробити наступні висновки:

— Починаючи з 2008 р. почали зростати відмінності в інноваційній політиці країн ЄС 27.

— Фінансова підтримка інновацій і застосовувані інструменти дуже відрізняються й за природою й за інтенсивністю. Інструменти, що використовують у кожній країні, залежать не тільки від ключових питань, вирішуваних на національному рівні, але також і від макроекономічної ситуації кожної країни і її можливостей.

— Фактично, розвиток і виконання оцінних інструментів є першим кроком до встановлення об'єднаної рейтингової системи за строками реалізації політики й ефективності інструментів фінансування, відкриттю нових можливостей для тих країн/регіонів, які зацікавлені в спрощенні їх політик і одержанні найбільшого ефекту, можливого від інвестиційного бюджету.

— Для політики інновацій не існує інструментів, вразно пристосованих ні до однієї із країн ЄС 27. Навіть у тих країн, які впроваджують і розбудовують інтелектуальні транспортні системи такі, як Німеччина, Нідерланди й Франція, немає встановленого цією політикою єдиного механізму підтримки інновацій. Це головним чином пояснюється широтою охоплення й різноманітністю транспорту й програм/послуг/ініціатив інтелектуальної транспортної системи.

— Інноваційні транспортні системи підтримують трансверсальні програми, з різноманітною інтенсивністю фінансування, вказівок і стадій виконання досліджень і проектів.

Щоб установити єдину, багатомодальну мережу, яка поєднує наземну, морську й повітряну транспортну мережу в Об'єднанні, європейські вищі чиновники вирішили встановити транс-європейську транспортну мережу

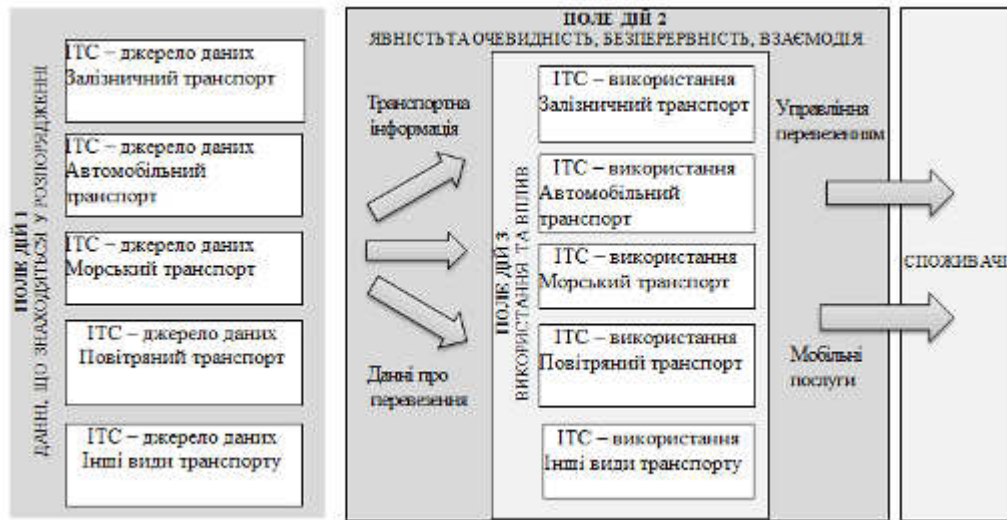


Рис. 1. Схеми інноваційного управління транспортною інфраструктурою

(ТЄТМ), дозволяючи товарам й людям циркулювати швидко й легко між державами-членами й гарантувати міжнародні зв'язки. Установлення ефективної транс-европейської транспортної мережі заклало основний фундамент у повторно почату Лісабонську Стратегію щодо конкурентоспроможності й зайнятості у Європі й відіграло центральну роль у досягненні цілей європейської Стратегії 2020 р. Оскільки Європа повинна використати свій економічний і соціальний потенціал, важливо побудувати відсутні ланки й вилучити вузькі місця в нашій транспортній інфраструктурі, щоб гарантувати майбутню стабільність наших транспортних мереж, беручи до уваги потреби ефективного використання енергії й проблеми зміни клімату.

Структура планування ТЄТМ заснована на подвійному підході щодо планування, що складається із всебічної мережі як основної верстви й пізніше на неї накладається верства, що представляє стратегічно найважливішу частину європейської транспортної мережі, котра поєднує й Східно-Західні й Північно-Південні частини Європейського союзу. У такий спосіб формується Єдина європейська транспортна область. Це повинно також гарантувати адекватні транспортні зв'язки зі світовими ринками, в особливий підтримці прогресивної інтеграції сусідніх країн у європейську транспортну систему.

Сутність мережі представлена основною європейською інтегрованою транспортною системою. Це гарантує ефективні багатомодальні зв'язки між капіталами ЄС і широке застосування вже існуючої інфраструктури.

Первинна європейська мережа, ключовий елемент політики єдності Комісії є внеском у розвиток нової транспортної інфраструктури й регіональний економічний розвиток. Структурні Фонди й Фонд солідарності — це фінансові інструменти, що здійснюють політику регіонального розвитку Європейського союзу. Вони прагнуть через ЄС зменшувати регіональні відмінності з погляду доходу, багатства й можливостей.

У зв'язку з очікуваним подвійним зростанням руху між державами-членами, до 2020 р., інвестиції, необхідні для завершення й модернізації європейської мережі, є істотними. Вартість розвитку інфраструктури ЄС, відповідної до транспортного попиту оцінюється в більш ніж 1,5 трильйона євро у 2010—2030 рр. Завер-

шення мережі ТЄТМ вимагає приблизно 550 млрд євро до 2020 р., з яких приблизно 215 млрд євро можуть бути віднесені на видалення головних вузьких місць. Враховуючи масштаб необхідних інвестицій, слід було б підсилити вимір координації сіткового планування й розвитку на Європейському рівні, у близькій співробітництві з національними урядами.

Європейський союз підтримує виконання ТЄТМ декількома фінансовими інструментами: програма ТЄТМ, але також і структурними фондами. Гранти асигновані на дослідження (від техніко-економічних обґрунтувань до всебічних технічних або екологічних досліджень і дорогих геологічних досліджень), допомагають подолати труднощі із проектом від початкової стадії, і до робочої фази. Ключовою проблемою виконання політики ТЄТМ повинний буде стати раціоналізований розподіл грантів і їх зв'язків з європейською доданою вартістю проектів, щоб гарантувати кращу вартість за гроші ЄС.

На підставі пропозицій від держав-членів, було ідентифіковано 30 пріоритетних проектів, які включені до керівних принципів розвитку ТЄТМ як проектів європейського інтересу. Пріоритетні проекти були обрані згідно з їхньою доданою вартістю й згідно з їхнім внеском у сталий розвиток транспорту. Їх завершення, заплановане на 2020 р. поліпшить економічну ефективність європейської транспортної системи й надасть прямі пільги європейським громадянам.

Із цих 30 ключових проектів, 18 — це залізничні проекти, 3 — змішані проекти залізної дороги, 2 — внутрішні проекти транспорту водного шляху, і кожний з них звертається до автодоріг і моря. Цей вибір відображає першочерговість вибору великої кількості нешкідливих для навколишнього середовища транспортних засобів і допомогу у боротьбі проти зміни клімату.

Отже, ґрунтуючись на проведеному дослідженні застосування інноваційного підходу до управління інфраструктурою в провідних країнах світу, можна запропонувати наступну схему інноваційного управління транспортною інфраструктурою (рис. 1).

Пропонований підхід до інноваційного управління складається з трьох областей дій, котрі спрямовані на підвищення якості надання послуг споживачам. Перше

поле дій охоплює процес накопичення даних, що знаходяться у розпорядженні за усіма видами транспорту. Зібрана інформація щодо даних про перевезення передається до другого поля дій за принципом явності, очевидності, безперервності та взаємодії. Третє поле дій безпосередньо займається використанням інтелектуальних транспортних систем за кожним видом транспорту для вдосконалення управління процесом перевезення та підвищення мобільності послуги. Перевага запропонованого підходу полягає в тому, що на відміну від попередніх підходів, використання інноваційного управління відбувається за усіма видами транспорту, котрі знаходяться в активній взаємодії та використовується єдина інформаційна база. Усі ці заходи дозволяють підвищити ефективність та якість транспортного обслуговування, надають можливість широкого використання інновацій за всіма видами транспорту, на відміну від вже існуючих. Оскільки зосередження на одному з пріоритетних видів транспортної системи, в майбутньому приводить до зниження загальної конкурентоспроможності цієї транспортної системи.

Інновації вкрай важливі для довгострокового економічного зростання. Це може сприяти конкурентоспроможності, створити зайнятість і зменшити нерівність. Керований Лісабонським товариством, Європейський союз працював, щоб поліпшити структуру умов для інновацій. Держави-члени і їх регіони заохочувалися й цим виявлялася допомога щодо (особливо через політику єдності) поліпшення своїх інноваційних політик через здійснення національних і регіональних інноваційних стратегій нововведення й розвитку оцінок.

Ініціативи політики, здійснювані для узгодження різноманітних схем підтримки інновацій і заохочення більш послідовних досліджень і інноваційної системи Європи з 2000 р., стояли перед структурними розбіжностями ЄС і держав-членів у рівні частки витрат на дослідження й розробки у ВВП і інструментах, для підтримки інновацій. Крім того, протягом минулих чотирьох років, вплив глобальної фінансової кризи й наступної кризи державного боргу впливало на інноваційну роботу ЄС 27 і поглиблювало існуючі відмінності, приносячи непевність у тенденції щодо відновлення попиту, доступу до фінансів і державної інноваційної політики.

Результати, зібрані до 2012 р. європейським Регіональним інноваційним табло, показують, що, навіть якщо Європа — сьогодні усе ще континент із самими інноваційними країнами й регіонами у світі, у більшості країн ЄС 27 є регіони з різними рівнями інноваційної роботи, що пояснюється багатьма причинами, але головною є недостатність інвестиційних ресурсів.

Отже, як було, вже сказано, до механізму залучення інвестицій відносять державно-приватне партнерство (ДПП). Як показує закордонний досвід, перехід в усе більших масштабах до розвитку різних форм і моделей державно-приватного партнерства, розширення чисельності регіонів, галузей і сфер, що використовують принципи партнерства, може забезпечити одержання мультиплікативного ефекту за рахунок включення у формування інтеграційних ланцюжків усе більшого числа приватних суб'єктів ринкових відносин.

Таке синергетичне додавання можливостей держави, бізнесу й інститутів громадянського суспільства мож-

ливо на базі формування партнерських відносин з використанням форм і моделей ДПП. Відпрацьований економічний механізм ДЧП забезпечує правова й організаційно-економічна взаємодія між державою й приватним бізнесом з метою реалізації соціально-економічних проектів і програм у широкому діапазоні сфер і галузей народного господарства.

В остаточному підсумку метою ДПП виступає інтеграція виробничого потенціалу й фінансових ресурсів держави й бізнесу для рішення таких найгостріших для України загальнонаціональних проблем як інфраструктура (виробнича й соціальна), здійснення великих державних, регіональних і муніципальних проектів у рамках єдиного економічного простору.

Розвиток і формування різних форм державно-приватного партнерства спрямований на соціалізацію суспільних відносин, становлення суспільних систем змішаного типу. Таке партнерство держави й приватного бізнесу за рахунок використання різноманітних форм і моделей, що враховують конкретну специфіку, забезпечує вибір найбільш ефективних шляхів управління як державною, так і приватною власністю. За своєю суттю, ДПП виступає можливою альтернативою приватизації, (як прийнятого реформаторами єдиного ефективного шляху використання власності), і в цьому може виявитися як головна перевага, так і гальмування для широкого розвитку цієї форми господарювання. Раціональну комбінацію інтересів держави й бізнесу слід шукати не на шляху протиставлення, а в напрямі ефективної взаємодії в рамках змішаної економіки на базі ДПП.

Концесійний механізм дозволяє залучити інвестиції у багато сфер, насамперед туди, де не вистачає державних коштів — в інфраструктуру. Концесійний договір дозволяє не тільки мінімізувати бюджетні видатки, але й поповнити бюджети за рахунок податкових виплат, ефективно використовувати новітні технологічні розробки.

У структурі форм і моделей ДПП у світі лідирують концесії в різній формі. За даними Міжнародного банку реконструкції та розвитку (МБРР), у країнах, що розвиваються й країнах з перехідною економікою на концесії доводиться більш 66% контрактів, що укладаються державою, у сфері транспортної інфраструктури (залізні й автомобільні дороги, морські порти, аеропорти). Концесійне законодавство існує зараз більш ніж у 120 країнах світу.

Повільний розвиток концесій в Україні пов'язаний, насамперед, з відсутністю правової системи, що захищає інтереси всіх сторін концесійної угоди, а не тільки держави. Відносини, що виникають між державою й приватним бізнесом у рамках концесійних угод, не є прозорими. У цьому зв'язку слід законодавчо відробити порядок фінансування проектів і повернення інвесторів вкладених коштів, що повинне знайти відбиття в бюджетному законодавстві, у якому потрібно передбачити зобов'язання держави з цивільно-правових договорів. Справа в тому, що в нашій країні бюджетне право має перевагу перед контрактним правом. Концесійні договори розраховані на строк суттєво більший ніж бюджет України. Виникають ризики у зв'язку зі зміною бюджетного законодавства. При довгостроковій кон-

цесії реальним стає ризик невиконання державою своїх фінансових зобов'язань. Необхідні відповідні бюджетні гарантії щодо довгострокових концесійних угод.

Держава, залучаючи приватний капітал для фінансування капіталомістких проектів, що довго окупаються, але важливих для розвитку господарського комплексу, не втрачає над ними контроль, а приватний бізнес одержує доступ до раніше закритих секторів економіки, наприклад, до транспортної інфраструктури, житлово-комунального господарства, привносячи із собою нові ефективні технології управління. За даними *Infrastructure Journal*, у першій половині 2010 р. загальний обсяг тільки інфраструктурних проектів, реалізованих через механізм ДПП, виріс у світі на 7% у порівнянні з аналогічним періодом 2009 року й склав 27,5 млрд дол. США.

Слід зазначити, що модернізація інфраструктури є необхідною умовою зростання й інноваційного відновлення економіки, у зв'язку із чим інвестиції в розвиток інфраструктури виступають інструментом економічної політики багатьох країн. Збільшення видатків на розвиток інфраструктури, у тому числі із залученням приватного сектору, планується в рамках економічної стратегії розвитку США, Німеччини, Китаю, Індії, Канади, Великобританії. За даними аудиторського агентства КПМГ, в Україні щорічні обсяги державних інвестицій в інфраструктуру становлять 0,5—1% ВВП, що нижче середніх світових показників (4—5% ВВП). Планований обсяг інвестицій в інфраструктуру до 2020 року становить 1 трлн дол. США, при цьому третина цієї суми планується залучити за рахунок приватного сектору, що припускає розвиток обсягу українського ринку ДПП. У цей час в Україні, на різних стадіях підготовки для подальшої реалізації на базі ДПП, перебуває близько ста проектів, можливо, їхня ефективність буде залежати від розробки оптимальних інституціональних умов, структури контрактів і своєчасного фінансування.

Аналіз світового досвіду реалізації проектів ДПП показує, що специфічні риси й особливості формування інституту державно-приватного партнерства визначаються історичними, суспільними й економічними особливостями розвитку кожної країни.

У сучасних економічно розвинених країнах необхідність рішення інноваційних, соціальних завдань часто вступає в протиріччя із завданням ефективного використання бюджетних коштів. У рамках Європейського співтовариства на рішення даної проблеми спрямований розвиток системи *sustainable procurement* (державні закупівлі з метою сталого розвитку), як в області поточних витрат на суспільні (державні) потреби, так і в тривалих інвестиційних проектах. У новій системі істотна роль відведена стимулюючим заходам для дотримання державними замовниками як суб'єктами контрактних відносин трьох базових принципів — ефективності, екологічності й соціальної корисності закуповуваних товарів, робіт, послуг у масштабах усього суспільства.

Дана концепція припускає як традиційні форми державно-приватного партнерства, що опираються на регламентовані контрактні відносини, так і в створення більш складних форм партнерства для будівництва й управління суспільно значимими (інфраструктурними, соціальними) об'єктами. Зокрема у рамках даної кон-

цепції держава в особі органів його виконавчої влади різних рівнів (загальнонаціональних, штатів, графств, територій, провінцій, муніципалітетів і т.п.) відмовляється від деяких традиційно виконуваних ними функцій і передає їх організаціям приватного сектору на основі довгострокового контракту. Прикладами є контрактація приватних фірм для будівництва й утримування в'язниць в Англії, будівництво й утримування платних автошляхів в Італії, комунальне обслуговування населених пунктів (наприклад, прибирання вулиць, вивіз сміття і т.д.) у цілому ряді країн.

Як показує аналіз досвіду ДПП, у сучасних нестабільних економічних умовах завдання розвитку в нашій країні традиційних проектів, що припускають повернення приватним партнером власних інвестицій за рахунок експлуатації об'єктів без фінансової підтримки держави є надзвичайно складним. Так, у сфері житлово-комунального господарства й транспортному секторі відсутня довгострокова тарифна політика, що не дозволяє зробити економічне обґрунтування витрат і відповідно спрогнозувати доходи від експлуатації об'єктів. У цьому зв'язку розвиток проектів ДПП із довгостроковими зобов'язаннями держави з здійснення платежів на користь приватних інвесторів (тобто контрактів "нового покоління") представляється актуальним і перспективним.

Однією з таких нових форм взаємодії, що довела свою ефективність у світовій практиці, виступають контракти життєвого циклу (КЖЦ). У правовій літературі виділяють наступні основні ознаки контрактів життєвого циклу:

- контракти охоплюють усі три етапи життя об'єкта: проектування, будівництво, експлуатацію;

- приватний партнер самостійно ухвалює всі проектні й технічні рішення, необхідні для виконання проекту й несе всі відповідні ризики;

- первинне залучення фінансування в проект здійснюється приватним партнером в особі спеціально створеної проектної компанії;

- державний партнер здійснює платежі тільки з моменту початку експлуатації об'єкта; дані платежі являють собою "плату" за сервіс і залежать від виконання функціональних вимог за контрактом і від якості побудованого об'єкта;

- платежі за сервіс від державного партнера повинні бути гарантовані на весь період дії контракту.

Відмінною рисою проектів з використанням контрактів життєвого циклу є можливість розбудовувати інфраструктуру за допомогою позабюджетних джерел фінансування з відкладеним навантаженням на бюджет. Відповідно до КЖЦ інвестор зобов'язується спроектувати, побудувати й здійснювати поточну експлуатацію об'єкта державної власності, а державний замовник повинен компенсувати вартість будівництва й вносити періодичні платежі за сервіс функціонуючого об'єкта з моменту його введення в експлуатацію. На прикладі транспортної інфраструктури виділимо ключові відмінності державного замовлення, договору концесії від "нових" контрактів життєвого циклу.

Таким чином, головна відмінність КЖЦ від концесії укладається в можливості створення й модернізації об'єктів, які не можна зробити платними, при цьому дохідна частина інвестора формується не за рахунок ко-

мерційних вступів від користування об'єкта, а за рахунок відрахувань із бюджету за надання сервісу. Контракти життєвого циклу вигідні як державі, яка ефективніше витрачає бюджетні кошти, так і інвесторів, що одержує довгостроковий контракт із державним замовником, що не залежить від ризику попиту й інших ринкових факторів. Модель КЖЦ стимулює приватних підрядників на якісне будівництво й сервіс об'єкту, бо сервісні платежі прямо залежать від відповідності об'єкта функціональним характеристикам, погодженим у контракті незалежно від попиту на послуги.

У світовій практиці в якості найважливішого механізму державно-приватного партнерства, що дозволяє підвищити ефективність бюджетних видатків, розглядаються довгострокові партнерські договори, що також відносяться до контрактів "нового покоління".

У цей час найбільше поширення вони одержали у Франції (партнерські договори законодавчо були введені у практику 17 червня 2004 р.). Відповідно до такого договору держава (або його уповноважений орган) делегує приватному партнеру на строк, обумовлений виходячи з окупності проекту, "глобальну послугу" по здійсненню фінансування будівництва або реконструкції об'єктів інфраструктури, по управлінню, експлуатації й технічному обслуговуванню об'єктів або інших видів послуг в інтересах держави.

Відмінною рисою французького партнерського договору є те, що він укладається з метою надання послуг, що перебувають у сфері повноважень державних (публічних) установ у зв'язку з реалізацією ними державних функцій. Предметом договору є покупка державним (публічним) партнером у розстрочку необхідних сервісних послуг у приватного партнера. На відміну від державного замовлення в основі "партнерського договору" закладений механізм розподілу ризиків між сторонами договору. Саме публічна сторона несе ризики попиту на послуги, а приватна сторона несе ризики, зв'язані з будівництвом, управлінням і експлуатацією об'єктів, якістю надаваних послуг.

ВИСНОВКИ

Розглядаючи європейський досвід використання інноваційних методів управління інфраструктурою і їх інноваційні політики, можна зробити висновки, що не зважаючи на визнання важливості інноваційного підходу, країни далеко не завжди його використовують, або обирають тільки деякі аспекти.

Грунтуючись на проведеному дослідженні щодо застосування інноваційного підходу до управління інфраструктурою в провідних країнах світу, можна запропонувати схему інноваційного управління транспортною інфраструктурою, котра складається з трьох областей дій, котрі спрямовані на підвищення якості надання послуг споживачам й охоплює усі види транспортної інфраструктури.

Механізм залучення інвестицій представлений державно-приватним партнерством, оскільки, як показує закордонний досвід, перехід в усе більших масштабах до розвитку різних форм і моделей державно-приватного партнерства, розширення чисельності регіонів, галузей і сфер, що використовують принципи партнерства, може забезпечити одержання мультиплікативного

ефекту за рахунок включення у формування інтеграційних ланцюжків усе більшого числа приватних суб'єктів ринкових відносин.

У міжнародній практиці виділяють досить багато моделей ДПП, форм та видів контрактів, що пояснюються специфічними рисами й особливостями формування інституту державно-приватного партнерства, історичними, суспільними й економічними особливостями розвитку кожної країни.

Аналіз досвіду ДПП, у сучасних нестабільних економічних умовах показав, що відсутня довгострокова тарифна політика, часто відсутня можливість зробити економічне обґрунтування витрат і відповідно спрогнозувати доходи від експлуатації об'єктів. У цьому зв'язку розвиток проектів ДПП із довгостроковими зобов'язаннями держави з здійснення платежів на користь приватних інвесторів (тобто контрактів "нового покоління") представляється актуальним і перспективним.

Однією з таких нових форм взаємодії, що довела свою ефективність у світовій практиці, виступають контракти життєвого циклу. Головна відмінність КЖЦ від концесії укладається в можливості створення й модернізації об'єктів, які не можна зробити платними, при цьому дохідна частина інвестора формується не за рахунок комерційних вступів від користування об'єкта, а за рахунок відрахувань із бюджету за надання сервісу. Контракти життєвого циклу вигідні як державі, яка ефективніше витрачає бюджетні кошти, так і інвесторів, що одержує довгостроковий контракт із державним замовником, що не залежить від ризику попиту й інших ринкових факторів. Модель КЖЦ стимулює приватних підрядників на якісне будівництво й сервіс об'єкту, тому що сервісні платежі прямо залежать від відповідності об'єкта функціональним характеристикам, погодженим у контракті незалежно від попиту на послуги.

Література:

1. European Commission (2005). European Innovation Scoreboard 2005: Comparative analysis of innovation performance. European Commission, Brussels.
2. OECD (2005). Science, technology and industry scoreboard. OECD, Paris.
3. Husso K. (2001). Universities and scientific research in the context of the national innovation system of Finland. *Fennia* 179: 1, 27—54.
4. Sotarauta, M. & N. Mustikkamaki (2001). The eight elements of regional competitiveness. *Suomen Kuntaliitto, ACTA* 137.

References:

1. European Commission (2005), European Innovation Scoreboard 2005: Comparative analysis of innovation performance, European Commission, Brussels, Belgium.
2. OECD (2005), Science, technology and industry scoreboard, OECD, Paris, France.
3. Husso, K. (2001), "Universities and scientific research in the context of the national innovation system of Finland", *Fennia*, vol. 179, no. 1, pp. 27—54.
4. Sotarauta, M. and Mustikkamaki, N. (2001), "The eight elements of regional competitiveness", *Suomen Kuntaliitto*, vol. 137.

Стаття надійшла до редакції 12.09.2014 р.