

УДК 388.1

ГАРМОНІЗАЦІЙНО-СТРУКТУРНА МОДЕЛЬ ДО УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РЕСУРСАМИ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ НА ОСНОВІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Хоменко І.О., Бабаченко Л.В.

Чернігівський національний технологічний університет

У статті проаналізовано сучасний стан фінансування дорожньої галузі за умов зменшення витрат державних коштів. Розглянуто світовий досвід фінансування на засадах державно-приватного партнерства. Проаналізовано обсяги та джерела фінансування у дорожню галузь. Запропоновано гармонізаційно-структурну модель до управління фінансовими ресурсами підприємств дорожньої галузі на основі державно-приватного партнерства. Доведено, що механізм державно-приватного партнерства є однією із основних форм залучення бізнес-структур до реалізації капіталомістких загальнодержавних і регіональних програм фінансування дорожньої галузі.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, дорожня галузь, фінансування, транспортна інфраструктура, гармонізаційно-структурна модель.

Постановка проблеми. В умовах обмеженості фінансових ресурсів пріоритетною задачею дорожнього господарства є забезпечення нормативного рівня споживчих якостей на якомога більшій протяжності найбільш завантаженої мережі автомобільних доріг. Чим більший обсяг транспортної роботи буде виконано на дорогах з нормативним рівнем споживчих якостей – тим вище буде ефективність дорожнього господарства. В умовах достатнього фінансового ресурсу пріоритетною задачею дорожнього господарства є подальший розвиток мережі доріг та рівня споживчих якостей існуючих доріг. Чим більший обсяг фінансового ресурсу буде виділений на розвиток мережі – тим вище буде ефективність дорожнього господарства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми формування та використання фінансових ресурсів підприємств висвітлюються у працях українських економістів В.М. Братішка, З.С. Варналія, В.М. Гейця, А.С. Гальчинського, І.І. Гейдора, В.І. Грушка, О.Д. Заруби, В.П. Ільчука, Б.Є. Кваснюка, В.І. Кравченка, К.В. Павлюк, А.М. Поддєрьогіна, Г.О. П'ятаченка, О.С. Редькіна, М.І. Савлука, М.І. Сивульського, В.М. Федосова, В.В. Шокуна, С.І. Юрія та ін., а також зарубіжних учених. Вагомий внесок у розвиток теоретичних та практичних засад розв'язання проблем, пов'язаних із розвитком системи управління дорожнім господарством та транспортної інфраструктури зробили у своїх працях такі науковці, як: А.Л. Шаловалов, Є.Б. Угненко, В.Н. Луканін, Ю.Д. Проник, В.І. Павлов, В. Ф. Демішкан, В. П. Гончаренко, Є.Д. Прусенко, В.В. Сизоненко, І.Ю. Ховавко, Н.М. Андреева, І.С. Чоборовська, Н.О. Нечитайло, О.В. Храпаль, А.М. Новікова та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Недостатнє фінансування дорожньої галузі України та підвищення інтенсивності руху на автошляхах призвело до суттєвого погіршення технічного стану інфраструктури та рівня безпеки. А тому розробка ефективної моделі фінансування набуває особливої актуальності.

Метою статті є розробка гармонізаційно-структурної моделі до управління фінансовими ресурсами підприємств дорожньої галузі на основі державно-приватного партнерства (ДПП).

Вклад основного матеріалу. На сьогодні доступно безліч джерел фінансування, проте важливо виділити особливості національних та міжнародних. Процедури фінансування можуть бути значно ускладнені, якщо у країні на даний момент високий рівень інфляції і відповідно проблеми з

конвертованістю національної валюти. Міжнародне фінансування стає все важливішим і здійснюється на певних умовах. Серед джерел можна виділити пільгові позики, дотації і гарантії міжнародних установ (ЄІБ, ЄБРР і т.д.), у банківських консорціумів, міжнародні ринки капіталів (акції, облігації і т.д.), допомога та (пільгові) позики від інших урядів, допомога з боку міжнародних організацій (різних фондів ООН і ЄС).

Значна частина інвестицій у дорожнє господарство, як правило, виділяється з національних бюджетів, однак обсяги такого фінансування постійно скорочуються. У той же час розширюються можливості для використання банківських позик і державних заощаджень. Протягом попередніх років фінансові ринки Східної і Центральної Європи стабільно розвивалися в результаті приватизації багатьох державних підприємств і галузей, особливо в банківському та фінансовому секторі, і значного припливу прямих іноземних інвестицій. Ця тенденція супроводжувалася децентралізацією функцій і розширенням ролі місцевих і регіональних влади, які зараз вже можуть претендувати на лімітовані кошти з національних джерел фінансування. Однак зростання і масштаби внутрішніх фінансових ринків як джерела фінансування були значною мірою обмежені внаслідок постійних економічних труднощів в країнах з перехідною економікою, в яких спад супроводжувався відносно високим рівнем інфляції [1-3].

У Данії, наприклад, приблизно 33% асигнувань на автодорожню інфраструктуру покривається з бюджету центрального уряду і 66% – регіональною владою. Приблизно 11% витрат на поточне обслуговування автомобільних доріг фінансується центральним урядом і 89% – регіональною владою.

Національне фінансування у Фінляндії здійснюється головним чином з бюджету центрального уряду. Автомобільні і залізничні шляхи фінансуються центральним урядом, а оснащення та обладнання вулиць в муніципалітетах – за рахунок муніципальних адміністрацій. Міжнародне фінансування (позики ЄІБ) залучається в якості додаткового джерела фінансування для деяких масштабних інвестиційних проектів.

Фінансування проектів у сфері транспортної інфраструктури в Польщі розрізняється залежно від виду транспорту. Інфраструктура національного значення фінансується приблизно на 50% з національних джерел і на 50% з міжнародних джерел. Практично всі нові капіталовкладення фінансуються за рахунок дотацій ЄС і позик міжнародних фінансових установ (МФУ).

У Швеції основними джерелами фінансування автодорожньої та залізничної інфраструктури слугують державне фінансування з бюджету центрального уряду і місцевих бюджетів муніципалітетів. В останні роки зросла роль національного фінансового ринку як одного із джерел фінансування автомобільних доріг і залізниць.

У Туреччині більша частина проектів морських портів фінансується з національного бюджету, однак брак ресурсів призводить до затримок у своєчасному завершенні проектів. Інші проекти фінансуються за допомогою пільгових позик, дотацій і гарантій міжнародних фінансових установ.

У Великобританії відповідальність за капіталовкладення, модернізацію, ремонт та поточне обслуговування залізничної мережі несе компанія «Рейлтрек лтд». Залучаються різні джерела фінансування, в тому числі: національний фінансовий ринок, користувачі транспортної системи, органи регіональної влади, а також міжнародні джерела фінансування.

Можна провести відмінність між двома основними видами міжнародних фінансових ресурсів: фінансові кошти міжнародних фінансових установ та фінансові кошти міжнародних урядових організацій. Важливо відзначити, що такі фонди ЄС як Європейський регіональний фонд розвитку, бюджет ТСМ-Т, PHARE, ІСПА і т.д., створені для обслуговування жорстко відібраних проектів у державах-членах, самих по собі недостатньо для фінансування великомасштабних програм розвитку інфраструктури. Передбачається, що держави-члени будуть також вносити досить значні суми в загальний бюджет для фінансування кожного проекту в галузі дорожнього господарства. ЄІБ може надавати фінансові кошти тільки на ті проекти, щодо яких була підтверджена техніко-економічна і фінансова життєздатність. Позики ЄІБ гарантуються Європейським союзом. Держави – члени Союзу – акціонери ЄІБ – не отримують дивідендів, тому Банк може на вигідних умовах запозичувати на міжнародному фінансовому ринку. Для транспортного сектора особливе значення мають терміни сплати, зокрема в разі великомасштабних капіталовкладень в інфраструктуру.

До основних завдань управління фінансовими ресурсами підприємств дорожньої галузі входять:

- розробка перспективних науково-технічних напрямків;
- відбір кращих проектів на основі висновків експертної групи (критерії відбору найкращої пропозиції тендера повинні бути якомога ясніше. Держава має свої пріоритети щодо критеріїв відбору, тому тендери кожен раз проводяться із індивідуальним підходом);
- створення сприятливих стартових умов для розвитку малих інноваційних технологічно орієнтованих підприємств дорожньої галузі;
- підтримка механізмів взаємодії з потенційними інвесторами;
- формування матеріально-технічної бази для створення і саморозвитку малих інноваційних фірм, включаючи лізинг високотехнологічного обладнання;
- акумуляція фінансових ресурсів, створення інноваційних та венчурних фондів;
- створення та управління інформаційними мережами;
- проведення висококваліфікованого консалтингу, інжинірингу, аудиту, реклами, експертних послуг, високих технологій;
- розвиток страхування інноваційних проектів, державне страхування іноземних інвестицій, вкладених в розвиток інноваційної діяльності;

- допомога в отриманні інформації про іноземних партнерах, підписання контрактів, у тому числі міжнародних, подачі заявок в міжнародні фонди та фірми, участь у міжнародних програмах;
- навчання підприємництву в науково-технічній сфері.

Відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2014 рік» Державним агентством автомобільних доріг України було здійснено касові видатки на загальну суму 14 249 756,8 тис. грн. та кредитування в сумі 2 027 438,1 тис. грн.. З метою підвищення якості дорожніх робіт шляхом розроблення і впровадження прогресивних проектних рішень, сучасних матеріалів і нових технологій, розвитку систем контролю за станом автомобільних доріг, нормативно-технічного забезпечення функціонування та розвитку дорожнього господарства за 2014 рік виконано 170 прикладних наукових розробок [4].

Завдяки роботі дорожніх організацій у 2014 році кількість дорожньо-транспортних пригод із зазначенням виявлених недоліків в експлуатаційному утриманні доріг знизилась на 36,4% у порівнянні з 2013 роком, знято з обліку 51 місце концентрації дорожньо-транспортних пригод, які обліковувались на початок року. В цілому за 2014 рік спрямовано кошти в сумі 1 395 568,6 тис. грн., обсяг виконаних робіт становить 1 243 837,2 тис. грн., відремонтовано 30,4 млн. кв. м. вулиць і доріг комунальної власності.

Загальна оцінка гармонізаційно-структурної моделі до управління фінансовими ресурсами підприємств дорожньої галузі на основі державно-приватного партнерства ДПП може ґрунтуватися на таких показниках:

1. Витрати по проекту – технологічний аудит (чи є оптимальним комплекс технологій, застосовуваних у проекті), аудит витрат (визначення та мінімізація капітальних і поточних витрат за проектом);

2. Результативність моделі: соціально-еколого-економічний ефект (вплив проекту на розвиток регіону у разі його реалізації), інвестиційна привабливість, оцінка ризиків по проекту, бюджетна навантаження (оцінка збільшення бюджетного навантаження в результаті прийняття додаткових витратних зобов'язань і ризиків реалізації (ризиків недозавантаження об'єкта), ефективність застосування ДПП (порівняння результативності та ефективності застосування різних механізмів фінансування проекту щодо ДПП) [5].

В оцінку інвестиційної привабливості проекту ДПП важливо включати фінансовий аналіз, а саме опрацювання фінансової моделі проекту та аналіз чутливості показників результативності проекту до зміни умов його реалізації. Здатність проекту забезпечити необхідну прибутковість за вкладеними коштами при прийнятному рівні ризиків дозволяє визначити проект як привабливий для інвестора. Якщо грошові потоки за проектом не забезпечують необхідну прибутковість, в аналізі рекомендується розглянути можливість покрити відповідну частку виручки за проектом з коштів бюджету, оцінивши доцільність, обсяг і ефективність участі такого роду публічного партнера. Оцінка інвестиційної привабливості також може включати визначення кола зацікавлених осіб та потенційних інвесторів. Методи оцінки мають різну складність в залежності від специфіки проекту: більш простий – аналіз досвіду раніше реалізованих аналогічних проектів – або більш складний – оцінка ринку.

Гармонізаційно-структурна модель до управління фінансовими ресурсами на розвиток та утримання автомобільних доріг загального користування

державного значення регіону n ($Q_{дз_n}$) визначається за формулою:

$$Q_{дз} = (Q_{заг} - K - III) * k_{дз} * k_n,$$

де $Q_{заг}$ – загальний обсяг фінансових ресурсів, тис. грн; K – погашення зобов'язань за кредитами, отриманими під державну гарантію Кабінету Міністрів України на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування (обсяг визначається відповідно до кредитних договорів), тис. грн; III – обсяг фінансових ресурсів, що направляється на фінансування інших потреб дорожнього господарства, тис. грн: науково-дослідні та впроваджувальні роботи у сфері дорожнього господарства; утримання галузевих закладів охорони здоров'я для реабілітації учасників ліквідації наслідків катастрофи на Чорнобильській АЕС; витрати, пов'язані з наданням автомобільних доріг загального користування у концесію, презентацією інвестиційних проектів під час проведення міжнародних заходів, підготовкою договорів щодо виконання робіт за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій, інших кредиторів та інвесторів, співфінансування цих робіт, нагляд за їх виконанням; розвиток виробничих потужностей дорожніх організацій та підприємств, що належать до сфери управління Укравтодору (на підставі обґрунтованих розрахунків); $k_{дз}$ – науково обґрунтована, виходячи з транспортної роботи та умов експлуатації, частка загального обсягу фінан-

сових ресурсів, що направляється на фінансування автомобільних доріг загального користування державного значення; визначається за формулою:

$$k_{дз} = TR_{дз} / (TR_{дз} + TR_{мз}),$$

де $TR_{дз}$ – транспортна робота мережі автомобільних доріг загального користування державного значення з урахуванням умов експлуатації, бруто-тонн; $TR_{мз}$ – транспортна робота мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення з урахуванням умов експлуатації, бруто-тонн. k_n – інтегральний коефіцієнт регіоналізації, що враховує інтенсивність руху, структуру виробничого потенціалу, нерівномірність розміщення виробництва, наявність транзитних потоків, стан соціально-економічного розвитку регіону по території якого проходить дорога.

Висновки з даного дослідження і перспективи. Основною проблемою дорожнього господарства є його недостатнє фінансування. Недосконалий механізм фінансування дорожньої галузі не дозволяє в повній мірі задовольнити всі поточні потреби. А тому зміна механізму фінансування дозволить суттєво покращити стан автомобільних доріг та інфраструктури, збільшення надходжень до державного бюджету від транзитних перевезень, зменшення транспортних витрат у вартості товарів і послуг, підвищення ефективності використання бюджетних коштів.

Список літератури:

1. Private Participation in Infrastructure Database Expanded methodology [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ppi.worldbank.org/documents/methodology_expanded_May_2007.pdf
2. Володимир Демішкан: Перспективи дорожнього будівництва із застосуванням механізмів державно-приватного партнерства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://investukr.com.ua/get-news/485/>
3. Інвестиційні механізми структурних трансформацій у транспортній галузі. Аналітична записка: <http://www.niss.gov.ua/articles/995/>
4. Шкарлет С. М. Державно-приватне партнерство як один з механізмів ефективного фінансування пріоритетних проектів дорожньої галузі / С. М. Шкарлет В. П. Ільчук, І. О. Хоменко // Економічний простір: зб. наук. праць. – № 89. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2014. – 93-103 с.
5. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс] / Кращий досвід європейських фахівців працюватиме на дорожню галузь України. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/transport/17513.html>

Хоменко І.А., Бабаченко Л.В.

Черниговский национальный технологический университет

ГАРМОНИЗАЦИОННО-СТРУКТУРНАЯ МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВЫМИ РЕСУРСАМИ ПРЕДПРИЯТИЙ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ НА ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Аннотация

В статье проанализировано современное состояние финансирования дорожной отрасли в условиях уменьшения расходов государственных средств. Рассмотрен мировой опыт финансирования на основе государственно-частного партнерства. Проанализированы объемы и источники финансирования в дорожную отрасль. Предложено гармонизационно-структурную модель управления финансовыми ресурсами предприятий дорожной отрасли на основе государственно-частного партнерства. Доказано, что механизм государственно-частного партнерства является одной из основных форм привлечения бизнес-структур к реализации капиталоемких общегосударственных и региональных программ финансирования дорожной отрасли.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, дорожная отрасль, финансирование, транспортная инфраструктура, гармонизационно-структурная модель.

Khomenko I.O., Babachenko L.V.
Chernihiv National Technological University

HARMONIZATION AND STRUCTURAL MODEL OF FINANCIAL MANAGEMENT OF THE ROAD SECTOR ENTERPRISES BASED ON PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS

Summary

The article analyzes the current conditions of financing of the road sector in terms of reducing the expenses from public funds. We consider international experience in financing based on public-private partnership. The amounts and sources of financing in the road sector are analyzed. The harmonization and structural model of financial management of the road sector enterprises based on public-private partnership is suggested. It is proved that the mechanism of public-private partnership is one of the main forms of attracting businesses to implement capital-intensive national and regional programs for funding road sector.

Keywords: public-private partnership, road sector, financing, transport infrastructure, harmonization and structural model.

УДК 339.139

СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ БЕНЧМАРКІНГУ ЯК СПОСОБУ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ В УКРАЇНІ

Чайковська М.А., Панасюк Т.П.
Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут»

В статті розглянуті особливості використання бенчмаркінгу як інструменту вдосконалення ефективності вітчизняних бізнес-процесів та діяльності промислових підприємств. Систематизовано основні види бенчмаркінгу та алгоритм його впровадження в проекти з покращення ефективності. Наведено приклади успішних та невдалих результатів використання концепції бенчмаркінгу на промислових підприємствах України. Досліджено наявні основні проблеми, пов'язані з методологією проведення бенчмаркінгу вітчизняними підприємцями. Висвітлено деякі психологічні аспекти застосування бенчмаркінгу, які безпосередньо гальмують його розвиток в Україні, не дивлячись на багаторічний успішний досвід європейських країн у даному методі управління.

Ключові слова: бенчмаркінг, види бенчмаркінгу, перспективи розвитку бенчмаркінгу, бізнес-процеси, промислові підприємства, ефективність діяльності підприємств, господарювання, метод, концепція.

Постановка проблеми. Питання сучасного стану і розвитку концепції бенчмаркінгу в Україні є досить актуальним у зв'язку з тотальним підвищенням ефективності промислового виробництва в Європі та в світі в цілому. На вітчизняних підприємствах є проблема низької ефективності виробництва (найнижчої серед європейських країн), вирішення якої є складним завданням для української економіки. Відповідно до цього виникає потреба у детальному вивченні та широкому застосуванні сучасної зарубіжної методології управління ефективністю діяльністю промислових підприємств, що в широкому сенсі передбачено саме концепцією бенчмаркінгу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичними і практичними аспектами розвитку бенчмаркінгу та дослідженням дієвості сучасних стратегій управління на українських підприємствах займалися такі вчені, як: Т. Л. Вишинська [3], А. В. Гончарук [9], Т. Г. Голубева [7], О. В. Кравченко [8], О. О. Терещенко [1], Ю. В. Тіхонов [5]. Із зарубіжних вчених варто виділити Роберта Кемпа С. [6], який в своїх наукових працях займався дослідженням методології впровадження бенчмаркінгу та оцінюванням ефективності його використання на промисловому підприємстві.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Потребують ґрунтовного дослідження такі проблеми, як відсутність єдиного підходу до концепції впровадження бенчмаркінгу на промислових підприємствах України, недосконалість аналізу статистичних даних еталонного об'єкта господарювання та налагодження співпраці з іноземними спеціалістами у сфері управління.

Формулювання цілей статті. Цілями дослідження є визначення перспектив розвитку методології бенчмаркінгу в Україні як дієвого способу управління, а також окреслення шляхів підвищення ефективності діяльності промислових підприємств України.

Виклад основного матеріалу. Перед детальним дослідженням методології бенчмаркінгу, варто розглянути сутність даної економічної категорії. Бенчмаркінг – це перманентний, безперервний процес порівняння товарів (робіт, послуг), виробничих процесів, методів та інших параметрів досліджуваного підприємства (структурного підрозділу) з об'єктами інших підприємств чи структурних підрозділів [1, с. 23]. Учений Норвезького університету науки і технології Б. Андерсен трактує дану економічну категорію, наступним чином: «Бенчмаркінг – це постійне вимірювання і порівняння окремо взятого бізнес-процесу з еталонним процесом провідної