

ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ФІНАНСУВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ОСНОВІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СВІТОВІЙ ПРАКТИЦІ

*А.А. Ніжнік, аспірант
Національний транспортний університет, м. Київ*

У світовій практиці при оцінці фінансових вигод від реалізації проектів ДПП використовуються два основних поняття [1]: співвідношення ціни і якості (англ. VfM), пов'язане з економікою, результативністю і ефективністю послуги, продукту або процесу, наприклад, порівняння вартості витрат і цінності результатів, кількісна та якісна оцінка методів по залученню, використанню та управлінню ресурсами; порівняльний рівень витрат (англ. PSC) – показник вартості витрат протягом усього життєвого циклу проекту з урахуванням ризиків, якщо проект реалізується традиційними для країни засобами (використовуються показники чистої приведенної вартості).

Процедура оцінки порівняльного рівня витрат ґрунтується на побудові попередніх фінансових моделей на основі даних кращих практик здійснення подібних проектів зусиллями держави і приватними компаніями. При цьому суттєвою характеристикою PSC є те, що крім витрат і вигод протягом життєвого циклу проекту, що реалізується зусиллями держави, він враховує грошову оцінку ризиків, які несе держава, якщо здійснює проект шляхом традиційних державних закупівель. Таким чином, PSC є «оцінка повних гіпотетичних витрат при реалізації проекту урядом протягом всього його життєвого циклу» [2].

За основу розрахунку береться модель грошових потоків (фінансова модель) за проектом. Такий гіпотетичний проект зазвичай називається «еталонним проектом». При побудові PSC проводиться розрахунок за чотирма компонентами:

Базовий PSC – відображає витрати держави по еталонному проекту, в тому числі прямі витрати (можуть бути безпосередньо віднесені на даний проект), непрямі витрати (мають місце, але не можуть бути віднесені на даний конкретний проект), а також поправка на можливі доходи і витрати третіх осіб від реалізації проекту;

Переданий ризик – оцінка ризику, який передбачається передати приватній стороні;

Залишковий ризик – оцінка ризику, що залишається державі;

Преференції держави – поправка на величину витрат, які несли б приватна сторона, але яких немає при реалізації проекту державою (наприклад, окремі види податків).

Побудова PSC здійснюється на етапі опрацювання інвестиційного проекту у відповідних структурах (міністерствах, відомствах і т.п.). У загальному випадку, оцінка PSC повинна уточнюватися в разі істотної зміни параметрів проекту в ході підготовки конкурсної документації. В випадку, якщо поліпшення проекту запропоновано учасником конкурсу в ході конкурсного відбору, оцінка PSC не повинна змінюватися з метою адекватного відображення економії за підсумками конкурсу.

Найбільш широко PSC використовується на практиці в Великобританії, Австралії, Канаді, а також в Гонконгу. У Великобританії згідно чинним методичним документам [3] PSC будується для всіх проектів, реалізованих на основі приватної фінансової ініціативи (PFI). При цьому державна сторона не розкриває розрахунки величини PSC по окремим проектам. В Австралії ініційований державою проект, сумарні інвестиції за яким перевищують 50 млн. дол., проходить у відповідному міністерстві обов'язковий аналіз на можливість і доцільність рішення про залучення приватних компаній для його реалізації. У Канаді, в залежності від нормативно-правової бази конкретної провінції, мінімальний поріг для проведення процедури оцінки проектів коливається від 40 млн. дол. (провінція Квебек) до 100 млн. дол. (Провінція Альберта).

Перелік посилань:

1. *Практичний посібник з питань ефективного управління в сфері ДПП / Організація Об'єднаних Націй – Нью-Йорк і Женева, 2008. ISBN: 978-92-1-4160403. – С. 112-113.*

2. *National Public Private Partnership Guidelines Volume 4: Public Sector Comparator Guidance/ Published by Infrastructure Australia, December 2008. P.7.*

3. *Value for Money Assessment Guidance/HM-Treasury, Nov.2004; до 2004 года – Treasury Taskforce Technical Note No.5: How to Construct a Public Sector Comparator.*