

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
X1	-0.049305	0.029551	-1.668463	0.1392
C	4.091125	0.350099	11.68561	0.0000
R-squared	0.284529	Mean dependent var		3.855556
Adjusted R-squared	0.182319	S.D. dependent var		1.062863
S.E. of regression	0.961101	Akaike info criterion		2.951656
Sum squared resid	6.466012	Schwarz criterion		2.995484
Log likelihood	-11.28245	F-statistic		2.783768
Durbin-Watson stat	1.880317	Prob(F-statistic)		0.139157

Параметр X1 залишився як і раніше незначущим і модель також не є адекватною по Prob(F-stat)>0.05. Низьке значення R-sq указує на слабку залежність варіації Y від X-ів, тобто банківський сектор слабо впливає на динаміку реального ВВП в Україні.

Проте на сьогодні спостерігається зростання латентної взаємодії між банківським та промисловим сектором у складі сформованих в Україні фінансово-промислових груп.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Быкова Н.И. Роль банковской системы региона в повышении инвестиционной активности / Н.И. Быкова — СПб, 1999. — 159 с.
2. Стрельцова Н.Т. Финансы и банки в условиях перестройки экономики/ Н.Т. Стрельцова /Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН. — Новосибирск: Издательство ИЭОПП СО РАН, 1999 — Ч.1.: Финансы в переходный период, 1999. — 237 с.
3. Жилинский С.Э. Предпринимательское право: правовая основа предпринимательской деятельности: Учеб. / С.Э. Жилинский — 2-е издание, испр. и доп. — М.: Норма: Инфра-М, 1999. — 661 с.
4. Сапрыкин И.В. Маркетинговая стратегия планирования корпоративных клиентов коммерческого банка: Практик. пособие для работников универсал, коммерч. банков/ И.В.Сапрыкин /Академия нар. хоз-ва при Правительстве РФ, Ин-т менеджмента и маркетинга, Центр банков, менеджмента. — М7: Гелла принт, 1999. — 142 с.
5. Goldstein M. The case for an international banking standard. — Washington: Inst, for Intern. Economocs, 1997. — 108 p.
6. Національний банк України, <http://www.bank.gov.ua>
7. The Bankers' Almanac. — London, 1999 - 2001

ИНСТРУМЕНТЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СФЕРЕ

Лисица Е.С., ассистент кафедры мировой экономики УО БГЭУ

Для решения проблем недофинансирования используются инструменты государственно-частного партнерства (ГЧП) при регулировании ЕМ. Среди них в ЕС выделяют «частную финансовую инициативу» (Великобритания), «сообщества смешанной экономики» (Франция), инвестиционные налоговые режимы (Россия), «кооперативное строительство» (Германия) и др.

По данным Всемирного банка, в транспортной отрасли строительство автомобильных дорог занимает первое место как по количеству реализованных проектов, так и по объему инвестиций (табл. 1).

Таблица 1.

Классификация проектов инфраструктуры на основе ГЧП по видам и объем инвестиций [1]

Виды проектов транспортной инфраструктуры	Количество проектов, шт	Объем инвестиций, млрд долл
Автомобильные дороги	546	99,754
Морские порты	325	41,696
Аэропорты	128	38,891
Железные дороги	100	30,580

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

Среди основных задач, которые решает государство, привлекая частных инвесторов к созданию и управлению, например, дорожной инфраструктурой, также находятся и следующие:

- повышение качества проектно-изыскательских и строительных работ и транспортных услуг;
- экономия бюджетных средств на этапе эксплуатации постоянных транспортных сооружений за счет переложения эксплуатационных расходов на частную компанию при сохранении за государством прав собственности на эти объекты;
- сокращение непроизводительных затрат и издержек, уменьшение сроков строительства, привлечение передовых современных технологий.

Государство в проектах ГЧП должно, во-первых, играть законодательную роль, во-вторых — контрольно-ревизионную роль, следящего за соблюдением правил каждой из сторон, в-третьих, роль специфического бизнес-партнера, желающего получить различные преференции от сотрудничества с частным бизнесом.

Суть инструментов ГЧП состоит в привлечении частных инвестиций в строительство крупных инфраструктурных проектов, а компенсация затрат осуществляется за счет последующих доходов от эксплуатации, либо выплат из бюджета. Сообщества «смешанной экономики» (в частности SEM услуг) становятся промежуточным звеном во взаимоотношениях между государством/региональным органом управления и частным сектором. Частный сектор привлекается в отрасли ЕМ для финансирования высокоприбыльных проектов по строительству сетей, для управления по контракту. В рамках «кооперативного строительства» в Германии частные компании вводят определенные ограничения на свою деятельность в обмен на налоговые льготы, предоставляемые государством, федеральными землями и др. [2, с. 84-85].

Установление стандартов качества позволяет законодательно закрепить минимальный уровень качества услуг, учитывать показатели качества при формировании цены, внедрять механизм компенсации за низкое качество услуг.

На международном уровне для поддержания развития инструментов ГЧП используются специализированные организации (Европейский инвестиционный фонд, Европейский фонд регионального развития, Европейский инвестиционный фонд, группа Всемирного банка, Фонд сплочения и др).

В странах ЦВЕ государственно-частное партнерство (ГЧП) не получило распространения. Только в Чехии, Литве и Польше проекты находятся в стадии обсуждения. Однако, в ЦВЕ были созданы специальные органы развития проектов ГЧП. В Чехии создан Центр ГЧП при Министерстве финансов, в Венгрии – Центр ГЧП при Министерстве экономического развития и транспорта, в Латвии – Агентство инвестиций и развития, в Румынии – Администрация инфраструктурных проектов, в Литве – Департамент ГЧП при Министерстве финансов.

Таким образом, в ЦВЕ сохраняется инвестирование преимущественно в автомобильную инфраструктуру со стороны ЕС или правительства стран. Для развития ГЧП и привлечения иностранных инвестиций создаются специальные органы, которые занимаются координацией инфраструктурных государственно-частных проектов.

Совместное финансирование из государственных и частных источников может быть организовано в форме ГЧП. Основными причинами развития данного инструмента являются: повышение эффективности государственных расходов, привлечение дополнительных источников финансирования, распределение между участниками задач, возможностей и рисков. В государственно-частных проектах существует несколько путей финансирования (табл. 2):

Внешнее финансирование происходит под определенный проект. Для обновления подвижного состава и его модернизации ГО «БЖД» может использовать средства наднациональной кредитной организации, которая финансирует развитие железнодорожного транспорта. В данном случае на кредитном рынке государство может использовать двойные гарантии: кредитной организации и собственные. Использование данных видов финансирования в национальной экономике позволит ускорить развитие и модернизацию рассматриваемой отрасли, повышение занятости, уровня жизни и мобильности населения.

Основные преимущества для всех участников государственно-частного партнерства распределяются неравномерно. Среди них основными являются:

1. для инвестора - доступ к ранее «закрытым» отраслям, использование льготного режима налогообложения, использование налоговых инвестиционных кредитов, надежность вложения средств в отрасль, новые возможности для ведения бизнеса, повышение безопасности перевозок, повышение гибкости системы предоставляемых услуг, повышение качества услуг/ инфраструктуры,

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

повышение уровня подготовки специалистов, разделение рисков, расширение географической структуры деятельности;

Таблица 2.

Финансирование в государственно-частных проектах

Вид финансирования		Инструменты финансирования
Государственное		- инвестиционный фонд соответствующего Министерства; - транспортные облигации; - государственные заимствования;
Стороннее	Внутреннее	- материальные вложения внутреннего инвестора; - финансовые вложения внутреннего инвестора; - проектно-изыскательные услуги внутреннего инвестора; - кредиты внутренних банковских институтов; - финансирование через национальные кредитные организации;
	Внешнее	- сотрудничество в рамках «Восточного партнерства» и единого таможенного пространства; - финансовое сотрудничество в рамках транспортных осей; - материальные вложения внешнего инвестора; - финансовые вложения внешнего инвестора; - проектно-изыскательные услуги внутреннего инвестора; - др.
Международные финансовые организации		- кредиты под проект; - техническая помощь;
Гибридное		- синдицированное кредитование под гарантии правительства; - и др.;

Примечание – собственная разработка

2. для поставщиков услуг (смежные отрасли) - гарантированные заказы на модернизацию оборудования/подвижной состав, гарантированные заказы на продукцию, долгосрочное взаимовыгодное сотрудничество, доступ к ранее «закрытым» отраслям, новые возможности для ведения бизнеса, повышение качества услуг/ инфраструктуры, расширение географической структуры деятельности;

3. для государства - долгосрочное инновационное развитие экономики, надежность вложения средств в отрасль, новые рабочие места, повышение безопасности перевозок, повышение качества услуг/ инфраструктуры, повышение уровня жизни населения, повышение уровня подготовки специалистов, повышение экологической составляющей железнодорожного транспорта, развитие корпоративной пенсионной системы, разделение рисков, сглаживание региональной дифференциации;

4. для международных партнеров – долгосрочное взаимовыгодное сотрудничество, доступ к ранее «закрытым» отраслям, надежность вложения средств в отрасль, новые возможности для ведения бизнеса, повышение безопасности перевозок, повышение гибкости системы предоставляемых услуг, повышение качества услуг/ инфраструктуры, повышение уровня подготовки специалистов, разделение рисков, расширение географической структуры деятельности, расширение сферы интермодальных перевозок;

5. для общества - новые возможности для ведения бизнеса, новые рабочие места, повышение безопасности перевозок, повышение гибкости системы предоставляемых услуг, повышение качества услуг/ инфраструктуры, повышение уровня жизни населения, сглаживание региональной дифференциации.

Так, для инвестора важным инструментом государственной поддержки является специальная фискальная политика. При этом вложения окупятся либо в составе комплексных проектов, то есть за счет основного бизнеса, либо на основе применения специальных тарифов, обеспечивающих возврат вложенных средств.

Для смежных отраслей экономики (производители и поставщики железнодорожной техники, строительной индустрии, металлургии, деревообрабатывающей промышленности; отраслей, выпускающих оборудование и технические средства для естественно-монопольного звена) участие в

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

государственно-частном партнерстве позволяет предвидеть требования рынка и рост промышленного производства в долгосрочном периоде [3, с. 10].

Таким образом, внешние партнеры смогут воспользоваться повышенным качеством услуг железнодорожного транспорта. Для них откроются расширенные географические сегменты деятельности, будут предоставлены новые возможности для ведения бизнеса, в том числе и участие в перспективных транспортно-логистических проектах. В данных условиях интеграция белорусского железнодорожного транспорта в мировую транспортную систему позволит использовать уникальное географическое положение республики и ее транзитный потенциал.

Новые условия хозяйствования, задачи экономического роста в стране требуют поиска новых, неординарных путей повышения эффективности регулирования. Одним из таких инструментов является аутсорсинг. При его использовании появляется возможность значительно повысить производительность ГО «БЖД», оптимизировать деятельность компании.

Преимущества и риски аутсорсинга представлены в таблице 3.

Одним из механизмов повышения эффективности железнодорожного транспорта также является оптимизация вспомогательных видов деятельности и тех ресурсов, которые затрачиваются на перевозки. Услуги, которые передаются на аутсорсинг, являются более качественными и более дешевыми, чем при условии выполнения их собственными силами, либо более оптимальным будет соотношение цены и качества по известным критериям.

Внутреннюю реструктуризацию железнодорожной компании может осуществляться по трем направлениям – аутсорсинг, инсорсинг и централизация главных функций в рамках управляющей компании. Такие функции, как уборка территорий, охрана, питание персонала – эти функции могут быть переданы на аутсорсинг. Функции, которые носят технологический характер или имеют высокую долю интеллектуального труда целесообразно передать на инсорсинг (учет, отчетность и финансовый контроль). В рамках корпоративного центра могут быть централизованы функции, над которыми компания не может потерять контроль (правовая функция).

Таблица 3.

Преимущества и риски аутсорсинга

Преимущества аутсорсинга	Риски аутсорсинга
<ul style="list-style-type: none">- сосредоточение собственных ресурсов на основных видах деятельности;- снижение себестоимости функций, передаваемых аутсорсеру;- доступ к новейшим технологиям;- надежность;- передача ответственности за выполнение конкретной функции;- большая свобода направления инвестиций в инфраструктуру;- и др.	<ul style="list-style-type: none">- увеличение эксплуатационных затрат;- уменьшение производительности труда в основных видах деятельности;- потеря контроля над компанией-исполнителем;- утечка конфиденциальной информации;- неверное определение стоимости прекращения контракта в связи с решением покупателя использовать услуги другой компании;- правовые риски;- потеря контроля над собственными ресурсами;- и др.

Примечание – собственная разработка

Железные дороги передают на внешнее выполнение отдельные виды технологических процессов или операций, а также используют аутсорсинг для покрытия сезонных пиков в дополнительном персонале (аутстаффинг). Таким образом, на аутсорсинг не следует передавать виды деятельности или производственные циклы, связанные с выполнением законченных работ и услуг. Привлечение услуг извне позволяет получить почти немедленный доступ к новым рынкам и предложить индивидуальное обслуживание клиентов. Оно снижает риски и возможные убытки.

Причем главными условиями, которые неукоснительно соблюдаются при привлечении внешних организаций, являются:

- проведение конкурсных процедур;
- соблюдение требований нормативных документов;
- соблюдение норм технологической и экологической безопасности;
- обеспечение материальной ответственности.

В настоящее время ГО «БЖД» принадлежат различные обслуживающие предприятия (7 заводов) и объекты социальной сферы (38 учреждений здравоохранения и образования). В результате значительный объем средств расходуется на финансирование неосновных видов деятельности.

Анализ аппарата управления ГО «БЖД» [4] позволил предложить примерный перечень услуг/функций, которые могут быть переданы на аутсорсинг, инсорсинг или полностью выведены из системы управления «БЖД». На аутсорсинг могут быть переданы такие функции, как выполнение и организация плановых видов ремонта подвижного состава (в первую очередь грузовых вагонов и контейнеров), техническое обслуживание грузов и пассажирских поездов, организация и выполнение текущего отцепочного ремонта грузовых и пассажирских вагонов (служба вагонного хозяйства); ремонт, сервисное обслуживание средств по обслуживанию пассажиров и вокзальной автоматики, выполнение отдельных регламентных работ (служба сигнализации и связи), изучение конъюнктуры белорусского и мирового рынка транспортных услуг, проведение систематического комплексного маркетингового анализа результатов деятельности по перевозкам экспортно-импортным и транзитным грузам, формирование единого маркетингового банка данных (пассажирская служба); изучение конъюнктуры белорусского и мирового рынка транспортных услуг, проведение систематического комплексного маркетингового анализа результатов деятельности по перевозкам экспортно-импортным и транзитным грузам, формирование единого маркетингового банка данных (служба грузовой работы и ВЭД); техническое обслуживание и ремонт специализированного оборудования, обеспечение безопасности движения поездов и охраны труда (служба электроснабжения); содержание железнодорожных путей, техническое обслуживание и ремонт специализированного оборудования (путеизмерительных вагонов, дефектоскопных и габаритообследовательских станций и др). На инсорсинг – все функции финансово-экономической службы и службы бухгалтерского учета и методологии. При этом важнейшим элементом процесса реструктуризации является управляющий контроль с соблюдением технических регламентов по организации движения поездов, эксплуатации и содержанию устройств железнодорожного транспорта и нормативных документов по безопасности движения поездов.

Так, в сферу услуг аутсорсинговых компаний вошли экипировка углем, водой и инвентарем пассажирских вагонов, уборка производственных помещений, обслуживание поездов в пути следования, специальных и служебных вагонов, мойка-уборка подвижного состава, экипировка пассажирских вагонов, покраска подвижного состава, охрана последнего в парках отстоя, обеспечение пропускного режима, предоставление персонала станционных рабочих.

Для дальнейшего развития аутсорсинговых услуг необходима разработка определенных документов, регулирующих эту сферу (сертификация аутсорсинговых услуг, алгоритм расчета технических процессов аутсорсинговых услуг и определение его экономической эффективности).

При использовании инсорсинга образуется отдельная дочерняя компания. Основные функции, которые могут быть ей переданы, - это управленческий, налоговый и финансовый контроль, бухгалтерский учет, отчетность по белорусским и международным стандартам.

Использование аутсорсинга позволит компании сконцентрировать усилия на основном бизнесе, повысить его эффективность, качество продукции и услуг за счет передачи специализированным организациям определенных задач или бизнес-процессов, не являющихся профильными в деятельности компании, но необходимых для его полноценной работы.

Таким образом, привлечение частных средств потребует определенного увеличения и бюджетного финансирования, без чего приход частного капитала в реализацию капиталоемких, с большим сроком окупаемости инфраструктурных проектов вряд ли окажется возможным. Объединение ресурсов и участия государства и частного сектора на основе строгого соблюдения паритета интересов, справедливого распределения рисков, честных «правил игры» должны стать основным механизмом решения проблемы модернизации и развития транспортной инфраструктуры Республики Беларусь.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Private Participation in Infrastructure Projects Database [Electronic resource] / World Bank. – 2008. – Mode of access: <http://ppi.worldbank.org>. – Date of access: 12.03.2011
2. Современные инструменты инвестиционного развития регионов / под ред. А.П. Сысоева. – М.: Статут, 2007. – 184 с.
3. Якунин, В. Стратегическая интеграция / В. Якунин // Железнодорожный транспорт. – 2007. - №24. – С.8-11

4. Управление ГО «Белорусская железная дорога» [Электронный ресурс]. – 2010. – Режим доступа: <http://www.rw.by/index.php/15.0.0.0.0.0.html>. – Дата доступа: 11.11.2009

РЕЗЮМЕ

В статье содержится анализ причин и основных направлений развития государственного частного партнерства в мировой экономике. На основе анализа международной практики автор рассмотрел преимущества и недостатки инструментов ГЧП в Республике Беларусь (на примере железнодорожного транспорта).

Ключевые слова: инфраструктура, железнодорожный транспорт, аутсорсинг, государственно-частное партнерство.

РЕЗЮМЕ

Стаття містить аналіз причин і основних напрямків розвитку державного приватного партнерства у світовій економіці. На основі аналізу міжнародної практики автор розглянув переваги та недоліки інструментів ДПП у Республіці Білорусь (на прикладі залізничного транспорту).

Ключові слова: інфраструктура, залізничний транспорт, аутсорсинг, державно-приватне партнерство.

SUMMARY

Author analysis main reasons and public-private partnership (PPP) trends in world economy. On the basis of world practices author gives advantages and disadvantages of PPP instruments in Republic of Belarus in railways.

Keywords: infrastructure, rail transport, outsourcing, state-private partnership.

ГЛОБАЛЬНІ ІМПЕРАТИВИ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ НАУКИ І ОСВІТИ

Лук'яненко Д.Г., д.е.н., професор, завідувач кафедри міжнародного менеджменту ДВНЗ «Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана»

Солодковський Ю.М., к.е.н., доцент кафедри міжнародної торгівлі ДВНЗ «Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана»

В сучасних умовах, коли не визначеними і суперечливими виглядають перспективи світогосподарського розвитку, потребується поглиблений неупереджений науковий аналіз і системне осмислення нових реалій. Економічна теорія у традиційних парадигмах лише із очевидним запізненням інтерпретує переважно кількісні трансформаційні зміни, продукуючи відповідні базові характеристики економіки – постіндустріальна, інноваційна, креативна, інформаційна, віртуальна, мережева, інтелектуальна тощо. Стосовно оцінки новітніх викликів, суперечностей, асиметрій диференційовані економічні науки демонструють свою методологічну неспроможність. Неадекватною з огляду на сучасні можливості виглядає і прогностична функція економічних досліджень.

Передумови новітньої економічної методології формуються у дослідженні феномену глобалізації, яка у безпрецедентному своєму прояві є джерелом і стимулятором конкурентного розвитку і прогресу (рис. 1).

Разом із тим у сучасних проявах економічна глобалізація є не прямолінійною і гомогенною, її витрати і переваги розподіляються нерівномірно, асинхронно і непропорційно, насамперед, у міжкраїновому плані.

В умовах глобалізації генеруються технологічні, інформаційні, економічні, соціокультурні та міжцивілізаційні виклики, що обумовлюють відповідні асиметрії сучасного світогосподарського розвитку. Глобальні економічні асиметрії (фінансово-інвестиційні, виробничі, торговельні, інфраструктурні) доцільно розглядати у контексті асиметрій технологічних та інформаційних, що у неоднорідному соціокультурному середовищі обумовлює геополітичні і міжцивілізаційні асиметрії.

Глобальна економіка, що формується, з одного боку, може розглядатись як суб'єктно, функціонально та інституційно структурована багаторівнева система, основним інтегруючим елементом якої є глобальний ринок. З другого боку, на сьогодні мова не йде про універсальність та досконалість цієї системи, а скоріше про: глобальну доступність ресурсів та інновацій; глобальний