

УДК 332.1:338.1

А. А. Сотниченко,
к. е. н., доцент, Одеська національна морська академія

ВИЗНАЧЕННЯ НАПРЯМІВ ФІНАНСУВАННЯ ПРОЕКТІВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

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

DIRECTIONS OF FINANCING PROJECTS OF THE REGIONS TRANSPORT INFRASTRUCTURE
OF UKRAINE IS DEFINITION

У статті розглянуто закордонний досвід фінансування транспортної інфраструктури. Рекомендуємо схему регулювання та фінансування проектів у транспортній інфраструктурі на основі досвіду Великобританії та інших країн ЄС. Обґрунтовані позитивні та негативні сторони державно-приватного партнерства. Розглянуто можливі напрями фінансування розвитку транспортної інфраструктури. Наведено переваги впровадження системи RAB-регулювання й головні складові моделі RAB-регулювання. Представлено змінювання структури тарифу на передачу інфраструктурної послуги після впровадження RAB-регулювання. Підкреслюється, що необхідно як на державному, так і на регіональному рівні прийняти рішення щодо випробування нового методу тарифоутворення. Основний показник, що визначає рівень продуктивності в рамках даного методу тарифоутворення — індекс ефективності операційних видатків. Надалі методика RAB повинна максимально враховувати інтереси всіх економічних агентів, бути детально пророблена й забезпечувати збалансованість прийнятих рішень, враховуючи обмеження й можливості її застосування в реальних умовах господарювання.

In the article foreign experience of financing of a transport infrastructure is considered. The adjustment form and financings of projects in a transport infrastructure on the basis of experience of Great Britain and other EU countries is recommended. Are reasonable positive and negative sides it is state private partnership. Possible directions of development financing of a transport infrastructure are considered. Advantages of introduction of system RAB — Regulation and the basic making models RAB — Regulations are resulted. It is presented changes of structure of the tariff with transfer of infrastructural service after introduction RAB — Regulation. It is underlined that is necessary both on state, and at regional level to make the decision concerning test of a new method of formation of the tariff. The basic indicator which defines a performance level within the limits of the given method of formation of the tariff — an index of efficiency of operational costs. Further technique RAB due as much as possible to consider interests of all economic agents, to be in details studied and to supply equation of the accepted decisions, considering restrictions and possibilities of its application in actual practice managing.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, RAB-регулювання, транспортна інфраструктура, регіональна інфраструктура, регіональна та державна політика.

Key words: state-private partnership, RAB-Regulation, a transport infrastructure, a regional infrastructure, regional and a state policy.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Аналіз статистичних даних за 2005—2014 рр., показав, що основне джерело інвестування для підприємств транспортної інфраструктури майже не змінилося. Підтримання висококласної транспортної інфраструктури винятково за рахунок власних коштів підприємств і держави неможливо, тому що, з одного боку, державні бюджети в країні обмежені, як ніколи раніше: нестача фінансування на підтримку й розвиток інфраструктури найчастіше досягає до 100%. З іншого боку, перевезення пасажирів, сировини й готової продукції відіграє усе більш важливу роль в умовах взаємозалежної глобальної економіки. Якість регіональної інфраструктури не тільки свідчить про її значимість для сьогодення, але й надає імпульс майбутньому розвитку. Так, згідно зі звітом, оприлюдненим на Всесвітньому економічному форумі, недостатнє фінансування інфраструктури входить у десятку самих серйозних економічних ризиків для всіх країн, оскільки від стану інфраструктури залежить добробут і сталий розвиток будь-якого регіону [1].

Урядам різних країн світу доводиться докладати зусиль для реалізації різних пріоритетних ініціатив в умовах обмеженості бюджетних коштів. Це змушує їх розробляти нові, більш ефективні підходи до втримання й розвитку транспортних систем. У ряді країн були розроблені інвестиційні

механізми, що встановлюють орієнтири для прийняття рішень і оцінки досягнутих результатів. Механізми регулювання інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури припускають використання довгострокового підходу до прийняття інвестиційних рішень, що забезпечує досягнення погоджених цілей політики [2; 3].

МЕТА ДОСЛІДЖЕННЯ

Метою статті є визначення напрямів фінансування проектів транспортної інфраструктури на основі аналізу закордонної практики та вибору відповідних методів щодо регулювання процесу інвестування транспортної інфраструктури.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ПУБЛІКАЦІЙ ТА ДОСЛІДЖЕНЬ

Теоретичною та практичною стороною методів фінансування проектів інфраструктури займалося чимало науковців: Антонова К., Балашов С., Емельянов Ю., Лохтина А., Муковенков А., Рожкова С., Шамбір В. Але регулювання інвестиційних процесів на регіональному та державному рівнях вимагає пошуку сучасних методів управління інвестуванням транспортної інфраструктури, котрі найбільш вдало змогли себе зарекомендувати за кордоном.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Для того щоб проаналізувати, як в інших країнах використовуються механізми інвестування в розвиток транспортної інфраструктури для прийняття рішень про інвестування обмежених бюджетних коштів у першочергові транспортні проекти, були вивчені підходи, застосовувані у Великобританії, Австралії і Японії. Критерієм вибору країн для аналізу стали поширеність і актуальність механізмів інвестування в транспортний комплекс, а також застосування моделей кількісної і якісної оцінки.

Переймаючи такий досвід, рекомендуємо наступну схему регулювання та фінансування проектів в транспортній інфраструктурі (рис. 1) [2; 3; 4]:

— На державному, а далі на регіональному слід, сформувати довгостроковий підхід до планування розвитку інфраструктури, в якому держава повинна гарантувати, що вона може забезпечити обсяги фінансування, необхідні для задоволення інфраструктурних потреб. Держава повинна використовувати цільовий підхід до інфраструктурних інвестицій та їх передачу через різні сектори. Це не має бути один підхід для усіх випадків, але слід дотримуватися єдиного контексту й прозорих процедур. Також необхідно намагатися використовувати план як засіб вираження узгодження та вирішення таких питань як потреби, визначення пріоритетів, фінансування, ефективність, співвідношення ціни та якості.

— Поєднання воедино державного бачення розвитку інфраструктури й аналізу потреб інфраструктури у різних секторах у теперішній момент і їх прогнозування для майбутнього, що буде гарантією ефективності державного підходу.

— Аналіз фактичного стану державної інфраструктури.

— Виклад державного загального підходу до розвитку інфраструктури й до кожного сектору з визначенням його стратегічних завдань, загальної політики, ключових результатів, інвестиційних пріоритетів, що є основним для досягнення поставлених цілей.

— Відображення державної політики стосовно розвитку місцевої інфраструктури.

— Відображення державного підходу до пріоритетів, драйверів і моніторингу передачі ключових інвестицій встановлених для кожного сектору, включаючи передбачення більшої кількості деталей, ніж раніше за станом передачі й ключовим віхам для кожної інвестиції.

— Визначення фінансових періодів на які необхідно звернути увагу державі.

— Встановлення державного підходу до поліпшення навколишнього середовища при передачі інфраструктури в державно-приватне партнерство.

Таким чином, у відмінності від існуючих раніше державних підходів було запропоновано:

— Поєднати разом аналіз потреб державної інфраструктури в різних секторах економіки зараз і в майбутньому.

— Поєднати в державному підході, сектор до сектору для встановлення й передачі необхідної для них інфраструктури.

— Формулювати певну доцільність для відбору кращих державних пріоритетних інвестицій, встановлювати ключові проекти в межах тих індивідуальних інвестицій і передавати більшу кількість деталей щодо термінів, фінансування й становища кожного.

— Встановити нові напрями за якими держава буде вести забезпечення відібраних інвестицій.

Отже, досліджуючи вітчизняну практику, а також досвід та практику зарубіжних країн, щодо фінансування крупних інфраструктурних проектів, можна дійти висновку, що не існує єдиного, універсального, усіма прийнятого методу фінансування. До одного з найбільш перспективних методів відносять державно-приватне партнерство. В усьому світі ДПП набуває зростаючого значення як механізм надання суспільних послуг, але в той же час масштаби його діяльності лімітовані обсягами державних коштів, що направляються на інвестиційні цілі. Таке становище склалося в країнах з перехідною економікою, але ще в більшій мірі в так званих багатих країнах: у Німеччині, Франції й навіть у Сполучених Штатах усе активніше використовують механізми ДПП для надання суспільних послуг.

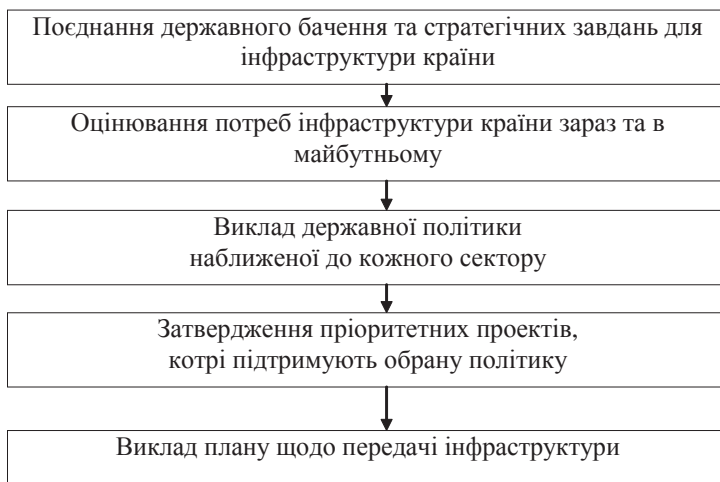


Рис. 1. Головні напрями формування державної політики в галузі регулювання питань розвитку транспортної інфраструктури (на досвіді Великобританії)

Джерело: [2; 3].

ДПП розглядається як стабільна форма довгострокового інвестування за умови правильного оформлення договірних відносин. У цьому плані великою підмогою стають проекти ДПП, у реалізації яких державний партнер виступає в ролі гаранта. Ці види проектів усе активніше залучають до себе інтерес із боку інвесторів, оскільки ступінь ризику цих проектів нижче в порівнянні із проектами виключно приватного фінансування.

За кількістю угод ДПП безперечним лідером є Великобританія, на економіку якої за підсумками 2010 р. доводилося 44 угоди з 112 проектів у ДПП у цілому по ЄС. З 1990 р. по 2009 р. частка Великобританії в загальноєвропейській кількості проектів у ДПП складала 67,1 %, а за їхньою вартістю — 52,5 %. Наступні результати за чисельністю й вартістю угод ДПП у загальному обсязі ЄС за аналогічний період продемонструвала Іспанія — 10,1 % і 11,4 %, відповідно. На третій позиції Франція — 5,4 % і 5,3 %. Якщо ж говорити про показники 2010 р., то у Франції було реалізовано 19 проектів у рамках ДПП (рис. 2) [5].

З діаграми видно, що не всі проекти (близько 45%) у такій провідній державі, як Великобританія, котра за розвитком державно-приватного партнерства знаходиться на останньому третьому рівні щодо активності в цій галузі, реалізуються за схемою ДПП. Отже, існують й активно впроваджуються й інші види фінансування (рис. 3).

Рішення про те, які моделі будуть використовуватися для конкретних проектів, буде залежати від різних факторів, таких як обґрунтованість (прибутковність), доступність,

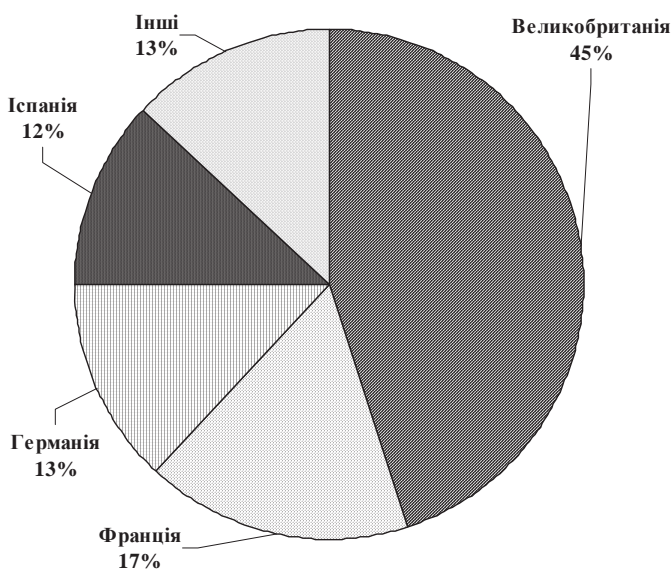


Рис. 2. Кількість угод ДПП у Європі у 2013 р. (за країнами)



Рис. 3. Можливі напрями фінансування розвитку транспортної інфраструктури

принцип обліку заборгованості (на балансових або позабалансових рахунках) і інтерес інвесторів/кредиторів.

Хоча багато країн звертаються до ДПП у надії прискорити розвиток інфраструктури, ДПП є надзвичайно складним інструментом політики, що навіть розвинені країни докладають зусиль для ефективної реалізації проектів ДПП. Таким чином, необхідно, щоб державні органи здійснили реалістичну оцінку власних інституціональних можливостей, нормативно-правової бази й інших важливих факторів успіху, зокрема, наявності політичної волі й продуманих стратегій галузевого розвитку.

Малоймовірно, що ДПП коли-небудь повністю витіснить традиційну модель за участю державного сектору в наданні суспільних послуг. ДПП — це лише один інструмент, серед багатьох, який є у державних органів для створення інфраструктури й надання послуг.

При цьому ДПП показали свій потенціал для вирішення питань, пов'язаних з дефіцитом об'єктів інфраструктури, а також для досягнення високої ефективності витрати коштів. Серед деяких явних вигід від ДПП можна назвати наступні [6–9]:

Прискорена реалізація інфраструктурних проектів: у силу того, що платіж прив'язаний до надання об'єкта інфраструктури або послуги, ДПП має ґрунтовний список досягнень у частині завершення будівництва в строки або з випередженням графіку. Крім цього, беручи до уваги, що ДПП, як правило, дозволяють розподілити вартість вкладень в інфраструктуру на весь строк експлуатації активу, реалізація інфраструктурних проектів може тривати безістотних первісних фінансових вкладень із боку держави. Це дозволяє громадянам одержувати користь із інвестицій набагато раніше, ніж при традиційному фінансуванні виходячи з бюджетних можливостей.

Оптимальний поділ ризиків: ДПП переносить певні ризики життєвого циклу на приватного партнера, тим самим створюючи стимули для більш якісного й економічного надання послуг. Наприклад, завдяки перенесенню ризиків з будівництва, експлуатації й технічного обслуговування на приватного партнера, створюються серйозні стимули для зведення високоякісного об'єкта, що ідеально підходить для операцій і не схильного до збоїв. Аналогічно, прив'язуючи платіж до експлуатаційної готовності об'єкта інфраструктури й надання послуги, приватний партнер економічно мо-

тивований на надання об'єкта інфраструктури в строк або надання послуг високої якості.

Доповнення бюджетних можливостей / додатковий капітал: за допомогою перенесення обов'язків з фінансування на сторону, що представляє приватний сектор, ДПП забезпечують, в остаточному підсумку, уливання приватного капіталу в об'єкти суспільної інфраструктури або послуги.

Така мобілізація додаткового капіталу дозволяє урядам збільшити загальний рівень інвестицій у розвиток інфраструктури.

Орієнтація на обслуговування споживачів: враховуючи використання стимулів, заснованих на результатах діяльності, ДПП має підтверджену репутацію поліпшення якості й рівня послуг. Приватні організації, що надають послуги, пропонують знання й досвід більш високої якості, а новаторство в приватному секторі підвищує рівень надання якісних послуг. Крім цього, державний сектор, рятуючи себе від повсякденного надання послуг, здатний виступати в якості більш ефективного регулятора, концентруючись більшою

мірою на забезпеченні надання приватним оператором бажаного рівня споживчих послуг.

Підвищення рівня ефективності й економія витрат: ефективність приватного сектору в сукупності з оптимальним розподілом ризиків може забезпечити істотну економію витрат у частині надання об'єктів суспільної інфраструктури й послуг. Економія витрат від ДПП звичайно реалізується у формі більш низьких витрат на будівництво, знижених витратах життєвого циклу, підвищенні рівня ефективності, а також більш низьких витратах на супутні ризики.

Одержання додаткових надходжень: новаторство й мотиви одержання прибутку в приватному секторі можуть створити стимули для приватного партнера з розвитку нових і творчих джерел надходжень від об'єктів суспільної інфраструктури. Такі нові джерела доходу можуть бути розділені з державою, що створює додаткові джерела надходжень для інших соціальних пріоритетів.

Підзвітність: послуги ДПП надаються в рамках твердих контрактів між державними органами й приватними партнерами. Державний орган визначає рівні послуг, а потім перевіряє й регулює якість послуг, застосовуючи фінансові стимули до перевищення цільових показників або караючи за незадовільне виконання.

Розвиток приватного сектору / інвестиційні можливості: ДПП надає стабільні, довгострокові інвестиційні можливості для приватного сектору, а також можливість входу в сектор надання послуг, які раніше були монополізовані державними органами.

ДПП дає можливість державному сектору зосередитися на стратегічних функціях і результатах: шляхом звільнення державного сектору від прямого надання нестратегічних послуг, уряд може зосередити свої незначні ресурси на своїх ключових завданнях.

Незважаючи на наявний потенціал, ДПП не є панацеєю. Державно-приватні партнерства несуть у собі й певні труднощі, які потрібно визнати: є складними й відносно негнучкими структурами; забезпечення й реалізація ДПП можуть мати тривалий характер і бути дорогими, у зв'язку із чим ДПП для деяких проектів неприйнятні; накладає додаткову відповідальність на державний сектор, який повинен бути готовий виступати як компетентна сторона й регулятор; може привести до більш високих зборів з користувачів після

Таблиця 1. Переваги впровадження системи RAB-регулювання

Для інвесторів	Для споживачів	Для регіональної влади
рівень прибутковості, порівнянний з галузями зі схожими ризиками; необхідна норма повернення на інвестований капітал; гарантований заданий рівень тарифу на середньостроковий період; залучення більших обсягів фінансування; стимулювання ефективності управління витратами; зростання ефективності фінансових операцій на ринках капіталу	надходження інвестицій й зниження зношування існуючої мережі; оплата інвестицій на будівництво нових об'єктів і реконструкцію старих; зниження тарифів у середньостроковій перспективі; залежність тарифів від надійності і якості послуг	надходження інвестицій в інфраструктурні галузі; обмеження цінового тиску на споживачів; економічна обґрунтованість планів капітальних вкладень; пряма залежність розміру тарифу від необхідного рівня надійності й темпів розвитку території; максимальна прозорість процесу тарифоутворення

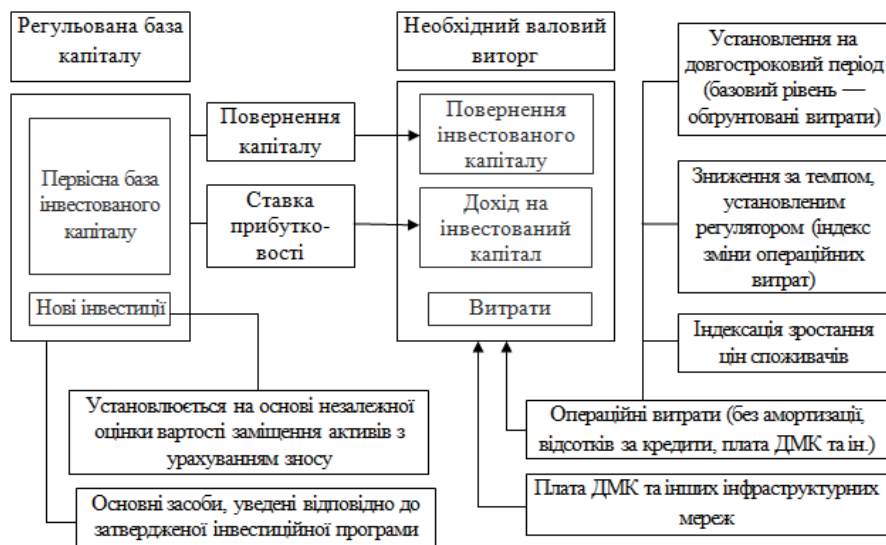


Рис. 4. Головні складові моделі RAB-регулювання

скасування явних або неявних субсидій і розкриття реальної вартості послуги; не забезпечує абсолютну передачу ризиків, державний сектор завжди зберігає за собою певні ризики; майже завжди припускає "умовні зобов'язання" для державного сектору; не всі проекти підходять для ДПП [6—9].

Дійсно, незважаючи на те, що ДПП має істотні вигоди як інструмент забезпечення об'єктів інфраструктури, коли воно неправильно організовано, ДПП може викликати значні проблеми. Щоб уникнути "підводних каменів" у ДПП, державі слід застосовувати міжнародні передові практики при організації й реалізації проектів ДПП.

Враховуючи зазначені позитивні й негативні сторони ДПП, а також покладаючись на досвід передових країн світу, пропонуємо використовувати на рівні із уже названими моделями фінансування транспортних інфраструктурних проектів, модель RAB (Regulatory Asset Base — регульована база інвестованого капіталу) — це система довгострокового тарифоутворення, основною метою якої є залучення інвестицій у розширення й модернізацію інфраструктури [10—12].

Незважаючи на те, що спочатку дана модель використовувалася в мережних компаніях Великобританії, вона досить ефективна для впровадження в таких транспортних секторах, як автодороги, підземні системи, лінії високошвидкісної залізної дороги, автомагістралі і т.д.

Першими перейшли на нову модель RAB компанії зв'язку й водопостачання, пізніше експеримент був розповсюджений на електричні й газові мережі, порти, аеропорти й інші сфери бізнесу з обмеженою конкуренцією. Із середини 90-х років англійський досвід перейняли інші європейські країни, а також Австралія, Канада й США. Сьогодні методика RAB-регулювання застосовується в багатьох державах Західної й Східної Європи: у Великобританії, Чехії, Угорщині, Румунії, Болгарії, Україні, Німеччині, Швеції, Норвегії [12].

Варто відзначити, що ступінь кореляції між ефективністю державного регулювання й ефективністю функціонування природних монополій (водопостачання, електромережі, автодороги, підземні залізничні сполучення, швидкісні магістралі) є дуже високою. Тому низька ефективність функціонування інфраструктурного сектору багато в чому обумовлена державним регулюванням і залишає значні резерви для підвищення ефективності організацій інфраструктурного сектору. Дотепер тарифи регульованих організацій не співвідносилися з надійністю і якістю товарів і послуг, надаваних споживачам, не забезпечували стимулювання природних монополій до підвищення ефективності діяльності й зниження витрат. Ці обставини виступають передумовою вдосконалювання системи ціноутворення інфраструктурного сектору (транспортного сектору), переходу від витратних до стимулюючих методів тарифоутворення.

Для вирішення завдання підвищення ефективності функціонування транспортної інфраструктури і її модернізації, пропонується разом із ДПП застосувати нову модель тарифоутворення із застосуванням методу прибутковості на

інвестований капітал RAB — регульована база інвестованого капіталу.

Дотепер у сфері природних монополій тарифоутворення проводилося за системою "витрати плюс". Це означає, що розглядаються фактичні витрати компанії за попередній рік і її інвестиційна програма. Із цих двох складових і формується тариф, який затверджується регулювальним органом.

Дана методика застаріла. При ринковому ціноутворенні, в умовах конкуренції всі господарюючі суб'єкти прагнуть до зменшення витрат (оскільки при встановленні ціни тільки так можна збільшити прибуток), а при регулюванні "витрати плюс" такої зацікавленості в об'єкта регулювання немає. Тому низька ефективність діяльності організацій природних монополій багато в чому обумовлена методикою тарифоутворення "витрати плюс", що застосовувався протягом останніх років

Метод прибутковості інвестованого капіталу — принципово новий для України. Метод регулювання інфраструктурних монополій, забезпечує довгострокові прозорі "правила гри" для інвесторів.

Дана система необхідна для залучення масштабних інвестицій у розподільні мережі при одночаснім недопущенні різкого зростання тарифів на послуги мережних компаній. Модель RAB — регулювання дозволяє підприємствам залучати капітал у необхідному обсязі і повертати його не одномоментно (у межах року), як у цей час, а протягом тривалого періоду. Ці умови надзвичайно вигідні мережним організаціям, оскільки інакше вони не мають можливості знайти значний обсяг коштів на подібних умовах (табл. 1) [10—12].

Основним принципом методології є забезпечення повернення вкладених в активи компанії коштів за встановлений період і одержання нормованого доходу. Норма прибутковості, обумовлена державою, повинна відповідати рівню ризиків у мережних компаніях і забезпечувати привабливість галузі для інвесторів.

Модель RAB складається із двох частин: первісного RAB і нового RAB. Значення первісного RAB розраховується виходячи із чистої вартості основних коштів і задіяного капіталу, а також даних балансу компанії на момент уведення системи. Новий RAB — це розмір капітальних вкладень, запланований компанією на період регулювання (рис. 4) [10—12].

Тариф у методиці RAB складається із трьох компонентів: по-перше, коштів на покриття операційних витрат компанії, по-друге, коштів на повернення акціонерного й позикового капіталу й, по-третє, коштів на виплату відсотків за позиками. У довгостроковій перспективі тариф знижується у силу наступних обставин [10]:

- скорочення операційних витрат, тому що регулятор через п'ять років зменшує їхній нормативний рівень на величину законоомлених видатків;

- здешевлення приваблюваного капіталу, оскільки при довготривалості умов тарифоутворення й щорічної індексації з урахуванням макроекономічних факторів знижуються інвестиційні ризики (рис. 5).

Таким чином, дві із трьох складових тарифу в новій системі регулювання мають тенденцію до зниження. Третя складова — капітал, який направляється на інвестиційні цілі, — може нарощуватися, при цьому тариф не буде зростати, а в міру задоволення потреб компанії в інвестиціях почне скорочуватися.

Застосування нової методики тарифоутворення буде стимулювати компанії до економії коштів на операційні видатки, прямо пов'язані із забезпеченням процесу надання послуг транспортної інфраструктури. Їхню основу становлять витрати на обслуговування інфраструктури, ремонт, оплату праці співробітників компанії й відрахування на соціальні потреби. Економія від зниження операційних витрат не буде виключена регулювальними органами з тарифу наступних періодів і може бути використана компанією на розвиток мережного комплексу протягом наступного довгострокового періоду. По закінченні довгострокового періоду регулювання тариф для компанії на зкономлену ве-

личину знижується. Вигода від підвищення ефективності роботи мережної організації переходить до споживачів.

У рамках RAB моделі тарифи знижуються в середньостроковій перспективі (зниження видатків за рахунок росту інвестицій і економічних стимулів).

ВИСНОВКИ

Таким чином, метод RAB виступає стимулюючим фактором зростання продуктивності, при якому буде забезпечена головна концептуальна ідея сучасної парадигми продуктивності організації — висока якість продукції й послуг при одночасному зниженні їх собівартості. Основний показник, що визначає рівень продуктивності в рамках даного методу тарифоутворення — індекс ефективності операційних видатків (ефективність операційних видатків — це величина видатків, що доводиться на одиницю перевезеного вантажу чи пасажирів).

Таким чином, необхідно як на державному, так і на регіональному рівні прийняти рішення щодо випробування нового методу тарифоутворення. Надалі методика RAB повинна максимально враховувати інтереси всіх економічних агентів, бути детально пророблена й забезпечувати збалансованість прийнятих рішень, враховуючи обмеження й можливості її застосування в реальних умовах господарювання. Всебічне дотримання й облік цих вимог і факторів, які були розглянуті вище, уможливило успішне застосування RAB — регулювання в вирішенні завдання — підвищення продуктивності в секторі транспортної інфраструктури.

Література:

1. Отчет о конкурентоспособности регионов Украины [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.feg.org.ua>.
2. National Infrastructure Plan 2013 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ice.org.uk/getattachment/14c6a7ec-0a28-432c-b30d-31b241a32db4/National-Infrastructure-Plan-2013-Submission-ICE.aspx>
3. National Infrastructure Plan 2010 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.infrastructure.govt.nz/plan/mar2010/nip-mar10.pdf>
4. Transportation & Logistics 2030 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.pwc.com/en_gx/gx/transportation-logistics/tl2030/emerging-markets/pdf/tl2030_vol3_final.pdf
5. Развитие государственно-частного партнерства в странах ЕС // Инициативы XXI века [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ini21.ru/?id=1231>
6. Better Regulation of Public-Private Partnerships for Transport Infrastructure [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/transport/better-regulation-of-public-private-partnerships-for-transport-infrastructure_9789282103951-en#page2
7. ГЧП в Украине [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/>
8. ГЧП. Обзор для Казахстана [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://macro-project.net/cms/uploads/mer_ppp_brochure_may2012_rus.pdf
9. Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов / В.В. Максимов. — М.: Альпина Паблшерз, 2010. — 178 с.
10. Модель RAB как фактор повышения стоимости компаний [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.e-m.ru/data/articles_pdf_hidden_3594512/2008/09/Klochkova.pdf
11. Ежеквартальный дайджест "Новости внедрения метода RAB [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.p-a-g.ru/assets/digests/RAB_digest-IV-2008.pdf
12. Инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры. Достижение высоких результатов с меньшими затратами [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://media.rspp.ru/document/1/b/e/be9521a4b0bedae86fc3600443caee68.pdf>



Рис. 5. Змінювання структури тарифу на передачу інфраструктурної послуги після впровадження RAB-регулювання

References:

1. "Otchet o konkurentosposobnosti regionov Ukrainy". Retrieved from: www.feg.org.ua
2. "National Infrastructure Plan 2013". Retrieved from <http://www.ice.org.uk/getattachment/14c6a7ec-0a28-432c-b30d-31b241a32db4/National-Infrastructure-Plan-2013-Submission-ICE.aspx>
3. "National Infrastructure Plan 2010". Retrieved from: <http://www.infrastructure.govt.nz/plan/mar2010/nip-mar10.pdf>
4. "Transportation & Logistics 2030". Retrieved from: http://www.pwc.com/en_gx/gx/transportation-logistics/tl2030/emerging-markets/pdf/tl2030_vol3_final.pdf
5. "Razvitie gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v stranax ES". [Development of state-private partnership in the EU countries]. Retrieved from: <http://www.ini21.ru/?id=1231>.
6. "Better Regulation of Public-Private Partnerships for Transport Infrastructure". Retrieved from: http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/transport/better-regulation-of-public-private-partnerships-for-transport-infrastructure_9789282103951-en#page2.
7. "GCHP v Ukraine" [State-private partnership in Ukraine]. Retrieved from: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/>
8. "GCHP. Obzor dlya Kazakhstana" [State-private partnership. The review for Kazakhstan]. — Retrieved from: http://macro-project.net/cms/uploads/mer_ppp_brochure_may2012_rus.pdf
9. Maksimov, V.V. (2010), "Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v transportnoyinfrastrukture: kriterii ocenki koncessionnix konkursov" [State-private partnership in a transport infrastructure: criteria of an estimation of concessionary competitions]. Moscow: Al'pina Pablishez [in Russian].
10. "Model RAB kaka faktor povisheniya stoimosti kompanii" [Model RAB as the factor of appreciation of the company]. Retrieved from: http://www.e-m.ru/data/articles_pdf_hidden_3594512/2008/09/Klochkova.pdf
11. "Ezhkvartalnyi daydgest. Novosti vnedreniya metoda RAB" [The edekvartalnyj digest of news of introduction RAB]. Retrieved from: http://www.p-a-g.ru/assets/digests/RAB_digest-IV-2008.pdf
12. "Investicii v razvitie transportnoy infrastruktury. Dostyzhenie visokix rezultatov s menshimy zatratamy" [Investments into development of a transport infrastructure. Achievement of good results with smaller expenses] Retrieved from: <http://media.rspp.ru/document/1/b/e/be9521a4b0bedae86fc3600443caee68.pdf>

Стаття надійшла до редакції 13.05.2015 р.