

implementation of the current activity of SRO: payment of expenses connected with operation of the room and other costs provided in the approved estimate SRO. The indemnification fund of the self-regulating organization is a financial guarantee of safety of production.

Keywords: financial resources, self-regulating organization, indemnification fund, design organization, membership fees, payment of costs.

Andrey Yuryevich Palivoda, the graduate student, Moscow Vitte University

УДК 338.316.

ФИНАНСИРОВАНИЕ РЫНКА ИННОВАЦИЙ ТРУБОПРОВОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Дмитрий Юрьевич Пастухов, аспирант

e-mail: pastuhov@multi-sys.ru

Московский университет им. С.Ю. Витте

<http://www.muiiv.ru>

Транспортная инфраструктура является важным фактором развития национальной социально-экономической сферы. Проблема создания, модернизации, перехода на инновационный путь ее развития заключается в несбалансированном подходе к организации привлечения необходимых для инноваций финансовых ресурсов и риски. Риск нестабильности законодательства является одним из наиболее часто выделяемых в реализации инвестиционных проектов. Теоретики и практики ведения бизнеса относят его к группе системных рисков.

Ключевые слова: трубопроводная инфраструктура, инновации, финансирование, риски, частный капитал, частно-государственное партнерство, регулирующая роль государства.



Д.Ю. Пастухов

Роль инноваций в транспортной инфраструктуре и актуальность рассмотрения финансирования этих инноваций определяются тем значением, которое играет отрасль в национальной экономике [1]. Для Российской Федерации развитие транспортной инфраструктуры в целом и трубопроводной инфраструктуры в частности считается одним из необходимых шагов по модернизации экономики и повышению качества жизни населения. Так, в актуальной Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года [8] указывается, что одним из факторов можно считать недостаточный уровень развития именно транспортной инфраструктуры. Следовательно, развитие транспортной системы, включая транспортную инфраструктуру, позволит российской экономике выйти на новый качественный уровень и в перспективе повысит национальную конкурентоспособность страны и качество жизни населения. Вместе с тем, в указанной выше Стратегии развитию трубопроводного транспорта уделено, на взгляд автора, недостаточное внимание. Выявление и систематизация причин подобной ситуации не являются предметом рассмотрения данного исследования, но формируют его проблематику, которая заключается в высокой потребности внедрения инноваций в трубопроводную инфраструктуру РФ при в высшей степени несбалансированном подходе к организации привлечения столь необходимых для инноваций финансовых ресурсов.

Указанную важность трубопроводной инфраструктуры для РФ единственно верно рассматривать в двух направлениях, критерием выделения которых является целевая направленность использования трубопроводного транспорта. Первым таким

направлением мы можем с полной уверенностью назвать коммерческое, при котором трубопроводный транспорт закономерно рассматривается в системе логистических операций доведения товара от его производителя к потребителю. Вторым направлением – социальное, при котором трубопроводный транспорт включается в инфраструктуру объектов ЖКХ РФ и используется для оказания социальных услуг. Несложно заметить, что степень развития разделенных форм применения трубопроводного транспорта неоднородна.

Составляющий одну из важнейших сторон коммерческой деятельности ресурсодобывающих компаний (и одно из важнейших направлений формирования себестоимости), трубопроводный транспорт объективно рассматривается собственниками компаний в качестве обладающего высшим приоритетом модернизации. Высокие экологические риски энергетических компаний являются еще одним подтверждением тому, что в деятельности данных экономических субъектов развитие транспортной инфраструктуры не остается без должного внимания, а, следовательно, и финансирования. Для финансирования используются классические инструменты привлечения инвестиций экономических субъектов: самофинансирование, заемные средства, участие в рынке ценных бумаг и т.п. В данном отношении систему финансирования рынка инноваций трубопроводной транспортной инфраструктуры можно считать оформленной, а ее функционирование – достаточным для удовлетворения потребности в финансировании рынка инноваций экономических субъектов. Несмотря на высокую инвестиционную привлекательность и доступ к широкому кругу инструментов привлечения финансовых ресурсов, одной из главных проблем нефтегазового комплекса РФ является технологическое устаревание фондов и технологический регресс [4].

Трубопроводная транспортная инфраструктура, имеющая своей целью реализацию социальной функции (обеспечение населения теплом, водоснабжение, водоотведение и т.п.), традиционно относится к отрасли ЖКХ и столь же традиционно как элемент инфраструктуры данной отрасли характеризуется высокой степенью износа, низкой эффективностью и прочими негативными характеристиками. При этом поддержание в рабочем и эффективно функционирующем состоянии трубопроводной транспортной инфраструктуры для ЖКХ является важной задачей, прямо влияющей на реализацию государством своей социальной функции. То есть складывается ситуация, при которой трубопроводная инфраструктура «социальной направленности» испытывает большую потребность в финансировании рынка инноваций, нежели инфраструктура коммерческих организаций. Параллельно с этой более высокой потребностью отмечается и нехватка финансирования.

Причины нехватки финансовых средств для развития трубопроводной инфраструктуры социальных объектов логично разделить на следующие:

- существенные различия в инвестиционной привлекательности объектов социальной и коммерческой инфраструктуры. Очевидно, что обладающие более высоким потенциалом окупаемости коммерческие объекты гораздо привлекательнее для частных инвесторов, чем объекты социальные. К слову, подобная ситуация характерна, скорее, для РФ и ряда развивающихся стран. В большинстве экономически развитых государств частный капитал принимает активное участие в финансировании создания и модернизации социальных объектов;

- структурные проблемы, связанные с инвестициями в РФ вне зависимости от отрасли (будут рассмотрены более подробно ниже);

- высокие риски инвестиций в инфраструктурные проекты;

- низкий уровень развития рынка инвестиций для финансирования трубопроводной инфраструктуры.

Рассмотрим некоторые проблемы более подробно. Разумеется, проблемы с финансированием рынка инноваций испытывают не только социально

ориентированные объекты трубопроводной инфраструктуры, но и инфраструктура экономических субъектов. Проблемы, связанные с финансированием любых объектов в РФ в форме инвестиций, являются одной из структурных проблем в экономике. Существенно различается лишь практическое отражение этих проблем: если в деятельности экономических организаций неэффективное финансирование ведет к убыткам, то в социальной сфере неэффективное финансирование ведет к избыточным расходам, невыполнению планов по модернизации отрасли ЖКХ, ухудшению качества жизни населения.

Проблема экономической эффективности инвестиций в трубопроводной инфраструктуре в Российской Федерации в настоящее время стоит достаточно остро, в то же время с полной уверенностью можно утверждать, что инвестиции не приносят необходимого результата для национальной экономики. Данное заявление можно подтвердить и низкими относительно других стран темпами роста индекса промышленного производства, и сохранением сырьевой структуры российского экспорта, и нежеланием иностранных инвесторов вкладывать деньги в реальный сектор экономики. Неэффективность инвестиций в РФ частично подтверждается и заявлениями первых лиц государства. В частности, А.Л. Кудрин указал на некачественный плановый расчет необходимых затрат и определение их эффективности как факторы низкой эффективности инвестирования в объекты инфраструктуры в РФ [2]. Аналитический отчет компании PWC «Инфраструктурные проекты в странах Центральной и Восточной Европы и СНГ» за 2013 год содержит данные экспертной оценки проблем, связанных с инвестированием в строительство и ряд отраслей промышленности [3]. Так, к числу базовых проблем респонденты относят управление проектом, принятие решений, управление рисками проекта и финансирование.

В отдельную группу можно выделить проблемы, лежащие в сфере финансирования: около 30% респондентов указывают на проблемы в реализации проектов, связанные с финансовыми показателями; около 20% – на проблемы, связанные с бюджетом. Неэффективный расчет плановой экономической эффективности инвестиционных проектов, помимо очевидного увеличения бюджета или же его нерационального расходования, приводит к отставанию в ходе реализации проектов (56% респондентов указывают на незначительное и 31% – на значительное отставание от первоначальных сроков реализации проекта); перерасход средств (в 14% случаев проекты реализуются с превышением бюджета на 30–50%).

Как видим, проблема достаточности финансовых ресурсов признается и государством и бизнес сообществом. Учитывая, что потребность отрасли ЖКХ в финансировании модернизации оценивается на данный момент в сумму, превышающую 9 трлн руб. (при самом объеме рынка в 15–20 трлн руб.), можно представить себе масштаб потребности в финансовых ресурсах, покрыть который не может государственный бюджет в условиях замедляющихся темпов экономического развития страны. Следовательно, логично привлекать частные инвестиции. Признается эта мысль и правительством РФ, которое относит к одной из задач модернизации отрасли именно повышение инвестиционной привлекательности инфраструктурных объектов. На практике же частные инвесторы не заинтересованы в участии в инфраструктурных проектах не только по причине большей заинтересованности в инвестициях в экономические организации. Сдерживают частных инвесторов и высокие риски инвестиций.

Неудовлетворительный подход к оценке инвестиционных рисков в отраслевом и региональном разрезе имеет вполне очевидные последствия для российской социально-экономической системы: снижается активность инвесторов, которые не в состоянии оценить потенциальные угрозы в отношении объекта инвестирования; снижается общее качество менеджмента инвестиций (на всех уровнях, вплоть до государственного); затормаживается инновационное развитие отраслей и территорий.

При этом объемы порожденных неэффективным управлением рисками проектов можно оценить по официальным публикациям министерств и ведомств, в сферу деятельности которых входит мониторинг эффективности инвестиций на государственном уровне.

Характерными особенностями реализации инфраструктурных проектов в РФ, таким образом, можно назвать следующие: всеобщий характер низкого качества процесса управления рисками в региональном и отраслевом аспекте; возможность проявления рисков на различных стадиях готовности инвестиционного проекта; высокая экономическая и социальная значимости реализуемых проектов. Несмотря на наличие множества работ, посвященных оценке рисков в регионально-отраслевом аспекте (к примеру, методика Е.В. Караниной [5], О.Н. Кузнецовой [6]), большинство результатов исследований остаются в теоретической плоскости и не применяются при реализации инвестиционных проектов.

Условно можно выделить ряд проблемных аспектов в реализации инвестиционных проектов на различных стадиях, свойственных подавляющему их большинству из тех, оценка которых может быть осуществлена на основании открытой информации. С некоторой долей допущения мы можем считать данные проблемы факторами риска реализации инвестиционных проектов в промышленности. Осуществленный анализ результатов мониторинга приоритетных инвестиционных проектов в РФ позволил выявить следующие группы причин существования потенциальных рисков для реализующихся проектов:

- недостаточная проработка предпроектных решений в вопросах управления и финансирования;
- неучет потенциальных рисков, которые появляются в жизненном цикле проектов;
- отсутствие стандартных процедур в вопросах учета географического фактора, влияющего на проект.

Проявлением причин, связанных с финансированием реализации проектов, можно считать: некорректную оценку стоимости проекта; потерю инвестором интереса к реализации проекта по различным причинам; недостаток инвестиций. Недостаточное количество инвестиций для реализации проекта является, пожалуй, важнейшей причиной переноса сроков реализации инвестиционных проектов в РФ или вовсе – их заморозка. В качестве проблем реализации инвестиционного проекта обычно фигурирует трактовка «недостаток финансирования». Более детальный анализ причин данных случаев позволил выявить две группы влияющих на недостаток финансирования инвестиционных проектов предпосылок: вызванные потерей интереса инвестора к реализации проекта и вызванные неэффективностью механизма привлечения средств для финансирования проекта.

Группа предпосылок, вызванных неэффективностью механизма привлечения средств, условно может быть разделена на составные части с использованием такого признака, как форма источника средств. Так, разделяя все источники финансирования инвестиционных проектов на бюджетные (средства федерального, регионального, местных бюджетов) и внебюджетные (средства частных инвесторов), можно говорить о причинах, которые связаны с бюджетным финансированием, и причинах, которые связаны с привлечением средств частных инвесторов.

Неэффективность реализации бюджетного финансирования как причина прекращения или приостановления реализации инвестиционных проектов неоднократно отмечается в совокупности проблемных аспектов реализации инвестиционных проектов. При этом первичная оценка стоимости проекта неразрывно связана с необходимостью привлечения дополнительных финансовых ресурсов на стадии реализации проекта. Одними из причин возникновения проблем в реализации инвестиционных проектов выше были названы рост процентных ставок, сокращение процентных ставок и изменение федерального законодательства в финансовой сфере.

Риск нестабильности законодательства является одним из наиболее часто выделяемых в качестве возникающих при реализации инвестиционных проектов. Данный вид рисков признает большинство исследователей – теоретиков и практиков ведения бизнеса. По этой причине мы можем его относить к группе системных рисков и лишь фиксировать степень влияния его на субъекты, реализующие инвестиционные проекты на территории РФ. Риски же, связанные с изменением условий привлечения финансовых ресурсов, представляются куда более значимыми для российской социально-экономической системы. Предпосылками, формирующими важность данных рисков, являются, с одной стороны, низкая степень финансовой самостоятельности предприятий малого и среднего бизнеса, а с другой – высокие риски в сфере кредитования предпринимательского сектора и высокая степень консолидации крупного капитала в финансово-кредитных организациях. Совокупное влияние данных факторов приводит к ряду последствий для среды привлеченного финансирования в РФ. Отнесем к таким последствиям относительно высокие процентные ставки, сложность получения кредита без соответствующего обеспечения, неготовность финансовых институтов к реструктуризации задолженностей экономических субъектов. Все эти, а также ряд других предпосылок в значительной степени повышают финансовые риски при реализации инвестиционных проектов в РФ.

Системный характер влияния рисков на инвестиционные проекты, в рамках которого воздействие на объект инвестирования одновременно оказывает ряд факторов риска, проявляется и в данной среде. Так, в случаях, когда высокая доля средств реализации проекта является внебюджетной, крайне высока вероятность приостановления или прекращения реализации проекта, когда совместное влияние на него оказывают такие риски, как некорректная оценка стоимости проекта и сложность использования привлеченных финансовых ресурсов. Как правило, в подобных случаях проект, находящийся на различных стадиях реализации и испытывающий потребность в дополнительном финансировании, приостанавливается до нахождения инвестором необходимых средств. В свою очередь, указанный поиск дополнительных средств финансирования проекта осложняется высокими требованиями финансово-кредитных организаций к обеспечению кредитов, нежеланием инвестировать в проект, который уже на стадии реализации показывает подверженность высоким рискам. Дополнив пример совместного влияния на инвестиционный проект двух указанных рисков риском изменения институциональных условий кредитования (к примеру, изменением учетной ставки ЦБ РФ), мы можем представить наиболее неблагоприятное состояние влияния данной группы рисков на инвестиционный проект.

При рассмотрении отчетных материалов по состоянию реализуемых инфраструктурных проектов был выявлен ряд проектов, финансирование которых, являясь формально внебюджетным, реализуется за счет предприятий, находящихся в прямом или опосредованном государственном управлении. Такими предприятиями можно, к примеру, считать ОАО «РЖД», ОАО «Газпром» прочие. В случае использования кредитных средств также можно говорить об участии в проектах финансово-кредитных организаций с различной степенью государственного участия. Примерами кредитных организаций, которые принимают решение о финансировании проекта с учетом государственных интересов, можно назвать ОАО «Сбербанк России», ОАО «ВТБ» и другие. В некоторых случаях проблемы по линии финансирования при признанной высокой социальной значимости проекта решаются посредством включения его в перечень реализуемых федеральных целевых программ.

Анализ реализуемых на территории РФ инвестиционных проектов позволяет, таким образом, выявить ряд факторов риска, которые преимущественно оказывают влияние на степень эффективности инвестиций. К таким факторам можно относить низкое качество управления источниками финансирования; некорректный расчет проектной стоимости проекта (или же отсутствие контроля над расходованием средств

– увеличение проектной стоимости объекта инвестирования); экономическую неэффективность проекта на стадиях, предшествующих его реализации; нормативное обеспечение проекта; более высокую подверженность инвестиционному риску определенных отраслей; игнорирование ретроспективной оценки реализации аналогичных проектов и отсутствие внимания на стадии проектирования к объектам необходимой для реализации проекта инфраструктуры.

Таким образом, мы видим, что при высокой потребности в развитии инновационной трубопроводной транспортной инфраструктуры и финансировании внедрения инноваций столь необходимое финансирование осложнено рядом структурных для российской экономики проблем. Решение этих проблем, по причине их структурного характера, уже невозможно без участия государства. К числу наиболее перспективных способов привлечения частного капитала в объекты трубопроводной транспортной инфраструктуры на сегодняшний день относят частно-государственное партнерство при регулирующей роли государства [7].

Литература

1. Кузнецова А.И. Инфраструктура: Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. – М.: КомКнига, 2013. – 456 с.
2. Кудрин А. Рассказ о масштабах перерасходов в инфраструктурных проектах // РБКЭкономика, 02.10.13. http://top.rbc.ru/economics/02/10/2013/880218.shtml?utm_source=twitter&utm_medium=group&utm_campaign=tw_rbc
3. Аналитический отчет PWC «Инфраструктурные проекты в странах Центральной и Восточной Европы и СНГ» за 2013 г. - http://www.pwc.ru/en_RU/ru/globalisation/assets/delivery-capital-projects/russia-supplement-rus.pdf
4. Бессонова Т.Н. Приоритетные направления стимулирования обновления основного капитала в добыче и транспортировке нефти и газа // Вестник Югорского государственного университета. – 2007. – Вып. 7. – С. 25–26.
5. Каранина Е.В. Риск-система предпринимательства: концептуальные основы формирования и оценки с учетом регионально-отраслевых факторов // Власть. – 2011. – № 5. – С. 28–33.
6. Кузнецова О.Н. Методические подходы к оценке и управлению отраслевыми рисками // Российский внешнеэкономический вестник. – 2012. – № 11. – С. 111–114.
7. Скрипник О.Б. Формирование инвестиционной модели для целей финансирования модернизации ЖКХ // Сервис plus. – 2008. – № 3. – С. 87–94.
8. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

Financing of the market of innovations of pipeline transport infrastructure

The transport infrastructure is an important factor of development of the national social and economic sphere. The problem of creation, modernization, transition to an innovative way of its development consists in unbalanced approach to the organization of attraction of financial resources necessary for innovations and risks. The risk of instability of the legislation is one of the most often pointed out in realization of investment projects. Theorists and practitioners of business carry it to group of system risks.

Keywords: pipeline infrastructure, innovations, financing, risks, private capital, private and state partnership, regulatory role of the state.

Dmitry Yuryevich Pastuhov, the graduate student, Moscow Vite University