

модели участия региона в региональных инвестиционных проектах

Аннотация

В данной статье предложены модели участия региона в региональных инвестиционных проектах, рассмотрены их основные достоинства и недостатки, выявлены направления повышения эффективности привлечения инвестиций в судостроительную индустрию.

Ключевые слова: судостроение, регион, потребители, производители, поставщики, эффективность, инвестиции

Ключевой проблемой, по мнению автора, в настоящее время является отсутствие реальных инвестиций в производство морских судов. Это связано с их высокой стоимостью, отсутствием интереса банков к долгосрочным инвестиционным проектам, значительными сроками окупаемости *региональных инвестиционных проектов* (РИП), отсутствием гарантий возврата вложенных денежных средств, т.е. высокой степенью риска.

Классическое понимание регионального участия в проектах

Среди субъектов реализации РИП следует выделить разработчиков, производителей, посредников (например, лизинговые компании), финансово-кредитные учреждения, эксплуатантов, потребителей, а также органы государственного регулирования. Разработка новой или совершенствование существующей судовой техники представляет собой инновационный проект с развитой иерархической структурой работ, ответственности, объектов, большим числом участников и связями между ними, отличающийся научностью, трудоемкостью, капиталоемкостью, длительностью, необходимостью послепродажного обслуживания и т.д. Следует отметить, что каждый из

**Хасанова
Наиля Фаридовна**
соискатель кафедры
экономического права,
Казанский
национальный
исследовательский
технический
университет
им. А.Н. Тутолева-КАИ
Safargaliev.m@gmail.com

ключевой проблемой является отсутствие реальных инвестиций в производство судов, связанное с их высокой стоимостью, отсутствием интереса банков

субъектов РИП обладает собственными целевыми установками в отношении уровня доходности и риска, предъявляет различные требования к параметрам и содержанию проекта, что вызывает противоречия между ними.

В связи с тем, что РИП имеет свою экономическую специфику, требуется в первую очередь рассмотреть формы участия региона в нем. Основной экономический эффект от РИП для региона заключается в генерации повышенного уровня налогов, роста уровня занятости населения, активизации инновационной деятельности хозяйствующих субъектов. В связи с этим целесообразно отметить, что базовым условием получения налоговых доходов является успешная деятельность предприятий и организаций, в частности эффективная система сбыта продукции. Это условие позволяет определить основную точку приложения усилий региона как участника региональных инвестиционных проектов.

Классическое понимание регионального участия в проектах заключается в трактовке региона как донора промышленных предприятий и поставщика различного рода недостающих ресурсов, в том числе финансовых, для предприятий, а также как потенциального потребителя продукции промышленных предприятий.

Особенно четко данные свойства проявляются в ситуации, когда регион инвестирует ресурсы в производство продукции промышленных предприятий, например, финансируя их текущую деятельность (см. табл. 1)

Характерной чертой данной модели является акцент внимания региона на сфере производства продукции и недостаточный учет интересов конечных потребителей.

Недостатки модели участия региона в РИП

На наш взгляд, эта модель обладает следующими серьезными недостатками:

- модель не стимулирует предпринимательскую активность хозяйствующих субъектов, привыкавших получать дотации и льготы со стороны региона и теряющих способность противостоять конкурентам и вызовам внешней среды;

- модель ограничивает возможности производителей по сбыту продукции, т.к. происходит замыкание рыночного пространства в рамках границ региона, и рынок смещается в сторону автаркии;
- прямое участие региона в роли институционального инвестора в РИПе приводит к прямому оттоку финансовых ресурсов без какой-либо гарантии их возврата через систему налогообложения;
- модель не гарантирует эффективного использования инвестиционных ресурсов в силу того, что отсутствует внешняя оценка результатов реализации РИП со стороны независимых потребителей.

Учитывая вышеизложенные недостатки, мы считаем крайне важным перенос акцента внимания региона как участника РИП из сферы производства в сферу потребления продукции хозяйствующих субъектов. Это обусловлено решающей ролью сбытовой функции предприятий в условиях современной экономики (см. табл. 2)

При этом регион должен создавать условия, способствовать сбыту продукции промышленных предприятий, а не создавать тепличные условия за счет искусственного формирования спроса путем использования таких инструментов протекционизма, как государственный заказ и искусственное замыкание других предприятий на приобретение определенных видов продукции.

Характерной чертой представленной модели является принципиальное смещение точки приложения усилий региона как участника РИП из зоны

Таблица 1

Классическая модель участия региона в РИП

Объекты поддержки	Стадии РИП, на которых возможно участие региона в роли инвестора			
	Прединвестиционная стадия	Инвестиционная стадия	Эксплуатационная стадия	Ликвидационная стадия
Производители	+	+		
Потребители				

Таблица 2

Модель участия региона в РИП при поддержке сферы потребления

Объекты поддержки	Стадии РИП, на которых возможно участие региона в роли инвестора			
	Прединвестиционная стадия	Инвестиционная стадия	Эксплуатационная стадия	Ликвидационная стадия
Производители				
Потребители			+	+

**регион участвует
в проектах как донор
промышленных
предприятий
и поставщик
различного рода
недостающих
ресурсов**

производства в зону потребления. Это обеспечивает возможность активного использования принципов «вытягивающей», а не «выталкивающей» системы производства продукции. В данной модели предприятие – производитель судовой техники может рассчитывать на государственную поддержку только при условии самостоятельного обеспечения требуемого уровня качества и конкурентоспособности производимых судов, что требует от них активизации собственных усилий и развития предпринимательских способностей.

**Роль региона в проекте и меры
государственной поддержки**

В то же время при использовании данной модели требуется учитывать, что не всегда предприятие обладает достаточным объемом ресурсов для создания по-настоящему конкурентоспособных судов. Поэтому роль региона должна заключаться в том, чтобы помочь предприятию в преодолении особенно трудных моментов при разработке и реализации инвестиционных проектов по созданию прогрессивных образцов судовой техники (см. табл. 3).

Применительно к предприятиям судостроительной отрасли можно отметить такие инструменты государственной поддержки, как финансирование научно-исследовательских работ в рамках целевых программ, финансирование разработки технологий двойного назначения для обеспечения эффективного использования капитала, направляемого на создание военной техники, обустройство инфраструктуры для проведения полигонных испытаний экспериментальных образцов техники на воде, выделение финансовых ресурсов на повышение квалификации кадрового состава пред-

Таблица 3

**Модель участия региона в РИП при комбинированной поддержке
сфер производства и потребления**

Объекты поддержки	Стадии РИП, на которых возможно участие региона в роли инвестора			
	Прединвестиционная стадия	Инвестиционная стадия	Эксплуатационная стадия	Ликвидационная стадия
Производители	+	+		
Потребители			+	+

приятий судостроительной техники, применение системы таможенных льгот при приобретении новейших образцов современного оборудования, не имеющих аналогов в России.

На наш взгляд, залогом эффективности применения мер государственной поддержки является использование средств региона и федерального бюджета в первую очередь на прединвестиционной и инвестиционной стадии реализации РИП. Средства для финансирования текущей деятельности предприятия должно находить за счет собственной предпринимательской активности и активизации творческого поиска внутренних резервов.

Огромные резервы по снижению потребности в оборотном капитале скрыты в мероприятиях по сокращению производственного цикла и снижению себестоимости. В этом и заключается роль предприятия в рамках РИП – то есть наряду с маркетинговыми усилиями требуется прикладывать очень серьезные усилия для внедрения современных концепций производственного менеджмента и логистики.

Разработка конкретных схем привлечения инвестиционных ресурсов

Следующим моментом в реализации регионального инвестиционного проекта является разработка конкретных схем привлечения инвестиционных ресурсов и реализации судовой техники.

Приобретение судовой техники может осуществляться следующими способами: за счет собственных средств; за счет привлечения заемных средств (банковский кредит); на основе финансовой аренды (лизинг).

Выбор способа и источника финансирования зависит от многих факторов: опыта работы предприятия на рынке, его текущего финансового состояния и тенденций развития, доступности тех или иных источников финансирования, влияния на показатели ликвидности предприятия, наличия необходимых гарантий возврата заемных средств, возможности применения льгот, действующие ограничения по использованию способа финансирования.

При приобретении судовой техники необходимо учитывать, что каждый способ обладает определенными недостатками, которые могут негативно сказаться на дальнейшем функционировании предприятия.

роль региона должна заключаться в том, чтобы помочь предприятию в преодолении особенно трудных моментов при разработке и реализации инвестиционных проектов

**залогом
эффективности
применения мер
государственной
поддержки является
использование
средств региона
и федерального
бюджета**

ленными достоинствами и недостатками, которые необходимо проанализировать.

Рассмотрим с этих позиций способы приобретения транспортной компанией судна: использование собственных средств, за счет привлечения заемных средств (банковский кредит) и приобретение на основе финансовой аренды (лизинг).

В случае приобретения судовой техники за счет собственных средств любое предприятие может использовать уставный капитал, прибыль, остающуюся в распоряжении предприятия после уплаты налогов (чистую прибыль) и накопленные амортизационные отчисления.

Большинство транспортных компаний России не располагает собственными средствами на осуществление капитальных вложений, либо они используются в качестве оборотных средств для решения текущих задач.

К достоинствам указанного способа финансирования капитальных вложений относятся:

- отсутствуют некоторые существенные статьи расходов (проценты за пользование кредитом, лизинговый процент, плата за предоставление гарантий), отсутствуют сопутствующие затраты, связанные с договором (страхование техники и предмета залога, затраты на нотариальное удостоверение и государственную регистрацию залога при представлении залога и т.д.);
- отсутствуют дополнительные риски и обязательства, связанные с привлечением заемных средств;
- право собственности на приобретаемое судно переходит к транспортной компании после оплаты;
- амортизационные отчисления остаются в распоряжении транспортной компании.

К недостаткам, которыми отличается финансирование капитальных вложений за счет собственных средств транспортного предприятия, можно отнести:

- высокие единовременные затраты, связанные с приобретением судовой техники, приводящие к тому, что транспортная компания, решая дилемму «цена – качество», вынуждено зачастую игнорировать последнее;
- ввиду значительной стоимости судна невозможность единовременного приобретения нескольких

судов, что замедляет темпы технического переоснащения парка транспортных компаний;

– отвлечение значительных собственных средств транспортной компании, которые можно было бы использовать с большей эффективностью, направляя их на текущую деятельность (альтернативные вложения).

Достоинства и недостатки указанного способа приобретения судовой техники

Проанализировав достоинства и недостатки указанного способа приобретения судовой техники, можно сделать вывод, что для большинства транспортных компаний этот способ является неприемлемым по причине отсутствия необходимого объема собственных финансовых средств, необходимых для покупки судовой техники.

Сопоставляя достоинства и недостатки использования банковского кредитования, автор считает, что способ приобретения судовой техники за счет банковского кредита является приемлемым в основном для крупных компаний с очень хорошим финансово-экономическим положением, имеющими дополнительные источники доходов, что необходимо для создания резервов, без которых реализация проекта невозможна. Экономическая эффективность этого способа приобретения может повышаться при его комбинировании с другими способами финансирования капитальных вложений.

Однако кредитование предприятий судовой индустрии относится к числу долговременных и высокорисковых вложений, что затрудняет получение заемных средств.

В настоящее время среди всех вариантов покупки судовой техники самым популярным является лизинг – прогрессивная форма инвестирования. Лизинг позволяет привлечь финансовые средства в судостроительную индустрию, что необходимо для производства новых судов, и создать эффективный механизм их реализации.

Эффективный механизм реализации судовой техники состоит в том, что лизинговая компания финансирует производство, самостоятельно регулируя финансовые потоки, связывающие ее с судостроительным заводом и транспортными

большинство транспортных компаний России не располагает собственными средствами на осуществление капитальных вложений

компаниями. Она может сама закупать агрегаты, поставлять их на предприятие, платить ему за работу. При этом и техника, и все комплектующие остаются на балансе лизинговой компании, частично обеспечивая производственные риски финансирующего банка.

В связи с этим предлагаются следующие направления повышения эффективности привлечения инвестиций в судостроительную индустрию, представленные на *рисунке*.

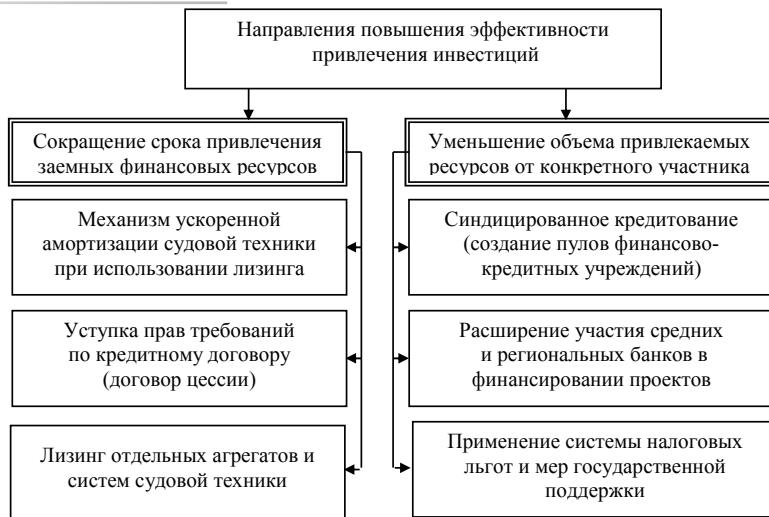


Рис. Направления повышения эффективности привлечения инвестиций в судостроительную индустрию

Выводы

Использование методов и механизмов ресурсного обеспечения, адаптированных к современным условиям деятельности производственных предприятий, позволит достичь синергетического эффекта не только производственному предприятию, но и эксплуатантам: значительно снизить многие статьи затрат, уменьшить стоимость используемых ресурсов, повысить рентабельность, сформировать устойчивый рынок платежеспособного спроса.

Источники

1. Дегтярева И.В., Биргулиева Г.Ф. Прямые иностранные инвестиции как основа модернизации экономики России в современных условиях: пути привлечения, проблемы и перспективы // Креативная экономика. – 2013. – № 10 (82). – с. 44–50.
2. Портер М. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов / Пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. – 454 с.
3. Региональная экономика: инвестиции, финансовые вложения и экономический рост: монография / Под ред. д-ра экон. наук, проф. И.А. Лиман.– Тюмень: Издательство Тюменского госуниверситета, 2007. – 336 с.
4. Шарп У., Александр Б., Бэйли Дж. Инвестиции / Пер. с англ. – М.: ИНФРА-М, 2003. – XII, 1028 с.

эффективный механизм реализации судовой техники состоит в том, что лизинговая компания финансирует производство, самостоятельно регулируя финансовые потоки

pn

Nailya F. Khasanova

Degree-Seeking Student, Department of Economic Law,
Kazan National Research Technical University named after A.N. Tupolev – KAI

Models of participation of a region in regional investment projects

Abstract

The article suggests the models of participation of a region in regional investment projects, provides an overview of their main advantages and shortcomings, and reveals the ways to improve the efficiency in attracting investments into the shipbuilding industry.

Keywords: shipbuilding, region, consumers, manufacturers, suppliers, efficiency, investments