

УДК 338.47:332.12

І. В. Сидоренко, асистент

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

ОЦІНКА РІВНЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

У статті досліджено та проаналізовано сучасний стан та динаміка інвестиційного забезпечення інноваційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу регіонів України як основного компонента виробничої інфраструктури, проведена градація регіонів за показником обсягів фінансування у транспортно-дорожній комплекс регіону.

Ключові слова: виробнича інфраструктура, транспортно-дорожній комплекс, інвестиції, інновації, розвиток, регіон, показники.

В статье исследовано и проанализировано современное состояние и динамика инвестиционного обеспечения инновационного развития транспортно-дорожного комплекса регионов Украины, как основного элемента производственной инфраструктуры, проведена градация регионов по показателю объемов финансирования в транспортно-дорожный комплекс региона.

Ключевые слова: производственная инфраструктура, транспортно-дорожный комплекс, инвестиции, инновации, развитие, регион, показатели.

In the article investigational and it is analysed the modern state and dynamics of the investment providing of innovative development of transport-road complex of regions of Ukraine as a basic component of productive infrastructure, conducted gradation of regions on the index of volumes of financing in the transport-road complex of region.

Key words: productive infrastructure, transport-road complex, investment, innovation, development, region, indicators.

Постановка проблеми. У структурі виробничого комплексу особливу роль відіграють виробничо-інфраструктурні галузі, які забезпечують базові галузі виробництва послугами. Транспорт є важливою складовою виробничої інфраструктури, якому відводиться провідна роль у процесі вирішення проблем стабільного економічного зростання регіону, подальшого розвитку ринкових відносин, прискорення інноваційних зрушень у реальному секторі економіки. На сьогодні техніко-технологічний стан ТДК регіону характеризується значним зносом основних фондів, застарілими технологіями перевезень, що потребує прийняття невідкладних заходів відносно його модернізації. Внаслідок низького інвестиційного потенціалу ТДК, недостатнього розвитку нормативно-правової бази збільшується моральний і фізичний знос технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Необхідність покращення техніко-технологічного стану ТДК регіонів, забезпечує підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг, потребує об'єктивної оцінки базових передумов його функціонування та розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням проблем розвитку та функціонування транспортно-дорожнього комплексу регіонів, що пов'язувались з пошуком джерел фінансування, інноваційним оновленням та розвитком основних фондів, займалися такі зарубіжні та вітчизняні вчені: І.Я. Аксенов, О.П. Артинов, О.О. Бакаєв, М.М. Біленький, М.М. Громов, В.П. Ільчук, Г.О. Кондрать'єв, В.Г. Коба, Б.М. Парахонський, Ф.П. Кравець, В.І. Краєв, Ю.Є. Пашенко, Є.М. Сич, Ю.М. Цветов, В.Г. Шинкаренко та ін., які зробили вагомий внесок у нові напрямки наукових досліджень, визначили умови ефективного інноваційного оновлення техніко-технологічної бази транспортного виробництва.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. На сьогодні залишились поза увагою вчених проблеми, що стосуються інвестиційного забезпечення інноваційного оновлення ТДК регіонів. Аналіз літературних джерел показав, що актуальними нині залишаються питання щодо інвестиційного забезпечення технологічних перетворень ТДК регіону, розроблення схем та механізмів ефективного фінансування, які б могли реалізувати стратегію інноваційно-інвестиційного розвитку транспорту в умовах обмеженості фінансових ресурсів.

Мета статті. Мета цього наукового дослідження полягає в аналізі та оцінці рівня інвестиційного забезпечення інноваційного оновлення ТДК регіонів України як важливого компонента виробничої інфраструктури та визначенні місця ТДК Чернігівської області серед регіонів України за рівнем інвестиційного забезпечення.

Виклад основного матеріалу. Виробнича інфраструктура являє собою комплекс галузей, за допомогою яких відбувається рух засобів і результатів виробництва між суб'єктами відносин виробництва і споживання матеріальних благ. Традиційно до переліку галузей виробничої інфраструктури включається транспортні комунікації (автошляхи, залізничні колії, порти, аеропорти, нафтопроводи, газопроводи, лінії електропередач і т. д.), зв'язок тощо.

Для дослідження був вибраний транспортно-дорожній комплекс регіону як один із компонентів виробничої інфраструктури. Транспорт – одна з найважливіших складових виробничої інфраструктури України. Його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, піднесення структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічних сфер діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни. Сьогодні, для упевненого входу в Європейську транспортну систему з її стандартами, технічними, організаційними та екологічними нормами, транспортний комплекс регіонів, а також всієї України в цілому потребує постійного якісного відновлення на інноваційній основі.

Під інноваційним розвитком ТДК регіону розуміється якісно новий рівень збалансованого розвитку всіх видів транспорту регіону за рахунок впровадження інноваційних програм, що забезпечують оновлення та нарощування його економічного потенціалу [8]. Ключова роль у реалізації інноваційного розвитку ТДК регіону відводиться інвестиційному забезпеченню інноваційних зрушень у рухомому складі та транспортній інфраструктурі.

На ефективність інноваційно-інвестиційної діяльності ТДК регіону суттєво впливають рівень інвестування, нормативно-правове забезпечення, інвестиційна привабливість. Перераховані фактори мають безпосередній вплив і на інвестиційне забезпечення інноваційного розвитку регіону. Інноваційна активність та інвестиційний клімат також знаходяться у тісному взаємозв'язку: без формування сприятливого інвестиційного клімату не варто сподіватися на активні дії інвестора з вкладання коштів в економіку регіону. Відповідно, така ситуація негативно вплине на рівень забезпечення регіону інвестиційними ресурсами та динаміку розвитку економічного потенціалу і знизить інноваційну активність суб'єктів господарювання. Тому зазначені фактори, взаємодіючи, створюють сприятливі чи несприятливі умови для інноваційно-інвестиційної діяльності регіону [2].

Отже, основним завданням інвестиційного забезпечення інноваційного розвитку ТДК регіону є формування необхідного обсягу інвестиційних ресурсів, які б забезпечували реалізацію регіональної інноваційної програми як підґрунтя для подальшого розширеного відтворення основного капіталу господарського комплексу регіону. При формуванні інвестиційних ресурсів необхідно забезпечити в регіоні проведення зваженої інвестиційної політики, яка б сприяла забезпеченню потреби господарського комплексу у фінансуванні витрат на інноваційну діяльність. При цьому характерною особливістю таких інвестицій є значне відтермінування отримання результатів (прибутків) від вкладання капіталу.

Необхідність оновлення виробничих потужностей транспортного сектору економіки країни, підвищення експлуатаційних характеристик рухомого складу та об'єктів транспортної інфраструктури зумовлена значним зносом основних фондів, збільшенням попиту на транспортні послуги, зростанням вимог до якості транспортного обслуговування. Це повною мірою стосується і регіональних транспортних систем, до яких можна віднести ТДК Чернігівського регіону.

Інструментом реалізації інноваційно-інвестиційного розвитку ТДК регіону можуть виступати регіональні інноваційно-інвестиційні утворення, в межах яких можуть вирішуватися проблеми пошуку інвестиційних ресурсів, організації наукових досліджень, розробка інноваційних рішень, створення сучасних високотехнологічних об'єктів (нових зразків рухомого складу, об'єктів інфраструктури і т. ін.). Ці організаційно-економічні утворення з часом трансформуються у більш цілісні структури – інноваційно-інвестиційні системи [6], в процесі функціонування яких реалізується послідовний принцип розвитку їх окремих складових, що розширює їх функціональні можливості по прискоренню інноваційного оновлення ТДК регіону.

Важливою складовою активізації інвестиційної діяльності ТДК регіону в нових умовах господарювання є розроблення дієвих механізмів інвестування.

Аналіз питомої ваги інвестицій у ТДК регіонів України (рис. 1) показав, що Харківська, Одеська, Миколаївська, Львівська, Київська, Черкаська та Сумська області займають вигідніше положення в порівнянні зі всіма регіонами України.

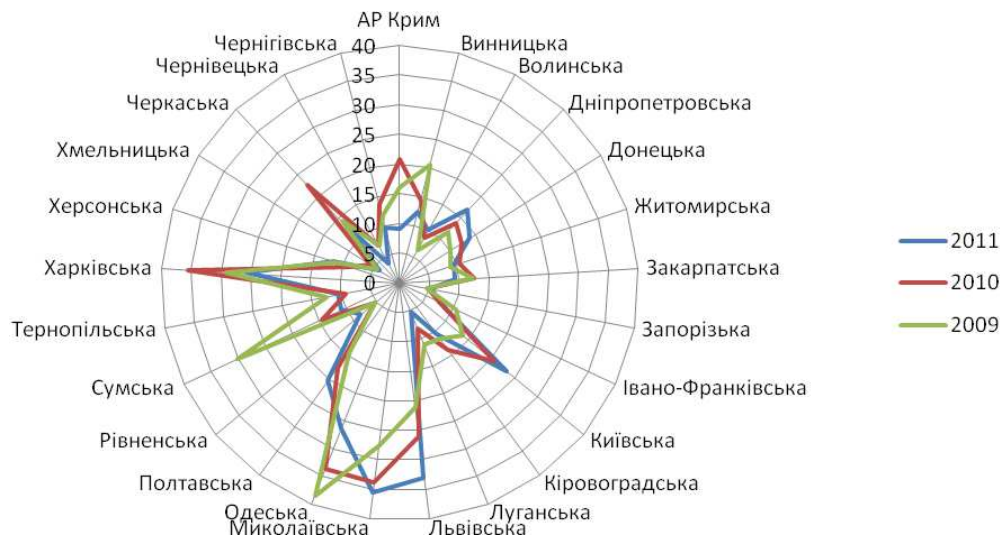


Рис. 1. Питома вага інвестицій у ТДК регіонів України від загального обсягу інвестицій, % [1]

Динаміка інвестування транспортної галузі регіонів України, наведена в табл. 1, показує загальний обсяг інвестицій у регіон, обсяг інвестицій і транспорту галузь та фінансування інноваційної діяльності в регіони України.

Таблиця 1

Динаміка та ефективність інвестування у транспортний сектор регіонів

Регіон	Обсяг інвестицій у регіон, тис. грн			Обсяг інвестицій у діяльності транспорту, тис. грн			Фінансування інновацій у регіони України, тис. грн		
	Роки			Роки			Роки		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
АР Крим	5536352	7477671	17492342	886882	1559572	1572163	129829,5	146752,6	4491823,0
Вінницька	2670,1	4253826	6406476	547142	606929	783662	336997,4	90085,0	44481,4
Волинська	2414451	1945833	2456381	149733	171274	246222	454934,5	88761,5	98288,1
Дніпропетровська	13253987	14477256	21002259	1556469	2012608	3523062	1212933,8	379889,5	950523,0
Донецька	12985184	12856663	25115558	1293949	1584520	3513372	798053,4	786142,9	2391256,0
Житомирська	3646000	2299000	3019000	325580	245550	290840	44674,3	28417,3	758659,0
Закарпатська	1914699	2363600	3228218	235600	295048	302483	39317,3	72615,4	31336,6
Запорізька	4521410	6210540	6949780	211450	298500	381565	163878	128595,1	800427,0
Івано-Франківська	3446957	4586782	461451	359603	323178	345124	484542,9	2090520,9	152766,0

Закінчення табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Київська	9955395	12444627	17157916	1361675	2571927	4025818	155218,6	130157,1	152801,0
Кіровоградська	245120	2820387	5265869	285740	393158	562707	50661,8	107494,9	138870,0
Луганська	398741	5409354	6952978	441520	440653	375615	111093,5	243096,7	167051,0
Львівська	6707580	9123093	13103009	1412414	2378185	4340316	211070,7	139335,4	162677,0
Миколаївська	4021934	4391189	442520	1105993	1484542	157420	426311,0	519146,5	403041,0
Одеська	9959395	9250344	9335654	3830380	3111400	2455907	189708,3	157013,2	172503,0
Полтавська	7691201	8315563	8690610	1119589	1463388	1770670	133105,4	124446,2	186531,0
Рівненська	2696021	2602098	3066997	142761	136696	257607	21185,3	37879,9	53229,3
Сумська	2185315	2461887	3179430	657464	351989	340976	72448,9	218539,2	415777,0
Тернопільська	1427768	2332502	2629173	178156	215783	273796	48679,6	8100,2	69589,3
Харківська	978600	845900	12095173	2854200	3010500	3108578	439625,8	525890,2	805958,0
Херсонська	2087124	1884567	3266611	238859	166990	378560	90048,2	49469,9	80122,9
Хмельницька	3471374	3246596	4512266	153119	188205	177181	1086021,6	749588,2	898520,0
Черкаська	142120	156840	3438306	201450	354100	446617	68835,6	14351,7	35461,8
Чернівецька	1852469	1990620	2437061	134405	144429	86743	48146,7	38361,3	51796,1
Чернігівська	1588193	1987050	2793253	185417	273159	267892	156776,6	22021,5	49528,3

Джерело: [1; 5].

Стосовно обсягів інвестицій у діяльність транспорту, то найбільшу кількість отримали Одеська, Харківська, Дніпропетровська, Львівська, Київська та Донецька області, Чернігівська область займає лише 20-е місце. Найбільшу питому вагу інвестицій у ТДК у 2009 р. було забезпечено в Одеській області, яка становила 38,46 % від загальної кількості, а в Чернігівській області цей показник становив лише 11,67 %. Нині інвестиційні процеси, які були загальмовані фінансовою кризою, поступово починають відроджуватись у всіх регіонах України, що є позитивною тенденцією.

Багатьма дослідниками та вченими встановлено, що на сьогодні в інвестиційному забезпеченні інноваційно-інвестиційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу України існує певна структурна диспропорція.

Тобто обсяг та існуюча структура інвестиційних потоків регіональних господарських систем не відповідає вимогам „інноваційної економіки”, існування якої є ознакою пост-індустріального етапу розвитку країни. З вищезазначеного випливає існування проблеми удосконалення структури інвестиційного забезпечення інноваційно-інвестиційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу регіонів. Виявлена проблема вимагає певних інструментів та методів оцінювання структурних зрушень в інвестиційному забезпеченні інноваційно-інвестиційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу регіонів.

Під час дослідження структурних зрушень всі показники можна поєднати у два блоки – кількісної та якісної оцінки. Більшість таких показників відносяться до блоку кількісної оцінки. Проте більш важливим є аналіз, за допомогою якого можна проаналізувати тенденції структурних зрушень, тобто визначити, чи є ці зрушення позитивним або негативним явищем в інвестиційному забезпеченні інноваційно-інвестиційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу регіонів. Використання показників якісного аналізу структурних зрушень вимагають формування нової методики досліджень.

Тенденція структурних зрушень у процесі інноваційно-інвестиційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу регіонів може визначатися й структурним ефектом. Вплив структурних змін в економіці на динаміку показників називається структурним ефектом і відображає зв'язок між зміною обсягів інвестицій в інноваційний розвиток ТДК регіону та зміною його структури. Вплив структурних зрушень інвестиційних потоків у забезпечення інноваційно-інвестиційного розвитку регіонів наведено у таблиці 2 [3; 4; 5].

Отже, можна зробити висновок, що найбільші зміни за показником обсягу інвестицій за досліджуваний період, у порівнянні з базовим, відбулися в Харківській – темп

росту інвестицій 5,607, Івано-Франківській – 3,092 та Вінницькій – 3,291, при цьому Чернігівська область має дуже низький показник темпів зростання обсягів інвестицій – 0,026, тобто це говорить про те, що обсяг інвестицій у регіоні дуже низький. Найбільша швидкість структурних зрушень спостерігається у Вінницькій (0,002), Дніпропетровській (0,008) та Житомирській (0,009) областях, при цьому Чернігівська область має середнє значення швидкості притоку інвестицій – 0,137.

Таблиця 2

Оцінка зміни обсягів інвестицій в економіку регіонів за період 2009-2011 рр.

Регіон	Темп росту	Індекс обсягів інвестицій	Швидкість зміни обсягів інвестиції	Приріст питомої ваги інвестицій	Середній темп росту інвестицій	Середня питома вага обсягів інвестицій
АР Крим	2,955	6,104	0,509	1,477	2,471	6,932
Вінницька	3,291	0,026	0,002	1,646	0,162	2,286
Волинська	0,577	0,272	0,023	0,289	0,522	1,740
Дніпропетровська	1,207	0,098	0,008	0,603	0,313	11,916
Донецька	1,022	1,432	0,119	0,511	1,197	12,143
Житомирська	1,515	0,113	0,009	0,757	0,336	2,333
Закарпатська	0,107	5,594	0,466	0,053	2,365	1,829
Запорізька	0,617	2,112	0,176	0,309	1,453	4,363
Івано-Франківська	3,092	11,116	0,926	1,546	3,334	2,413
Київська	0,353	2,447	0,204	0,177	1,564	9,617
Кіровоградська	1,394	0,305	0,025	0,697	0,552	1,778
Луганська	3,382	0,136	0,011	1,691	0,369	2,819
Львівська	0,598	0,205	0,017	0,299	0,452	6,954
Миколаївська	2,845	7,983	0,665	1,423	2,826	2,544
Одеська	0,003	0,999	0,083	0,001	0,999	7,358
Полтавська	1,059	2,255	0,188	0,530	1,502	6,261
Рівненська	0,137	0,748	0,062	0,069	0,865	2,115
Сумська	0,074	1,458	0,122	0,037	1,208	1,933
Тернопільська	0,041	0,914	0,076	0,020	0,956	1,555
Харківська	5,607	21,305	1,775	2,803	4,616	2,726
Херсонська	0,253	0,518	0,043	0,127	0,719	1,764
Хмельницька	0,647	0,174	0,015	0,324	0,417	2,798
Черкаська	1,726	133,074	11,090	0,863	11,536	0,709
Чернівецька	0,049	1,231	0,103	0,025	1,110	1,567
Чернігівська	0,026	1,644	0,137	0,013	1,282	1,545

Якщо говорити загалом про зміну показника інвестицій у регіони, то найбільший обсяг інвестицій у середньому отримали Донецька – 12,143 %, Дніпропетровська – 11,916 %, Київська – 9,617 %, Одеська – 7,358 % та Львівська – 6,954 % області, а найменшу кількість – Черкаська – 0,709 %, Чернігівська – 1,545 %, Тернопільська – 1,555 %, Чернівецька – 1,567 % області. Це говорить про те, що інвестиційні ресурси розподіляються нерівномірно в регіонах України, що в подальшому призводить до непропорційного розвитку базових галузей економіки.

Далі проведемо оцінку впливу зміни обсягів інвестицій у ТДК регіонів (табл. 3) [5; 6].

Таблиця 3

Оцінка зміни обсягів інвестицій у ТДК регіонів за період 2009-2011 рр.

Регіон	Темп росту	Індекс обсягів інвестицій у ТДК	Швидкість зміни обсягів	Приріст питомої ваги	Середній темп росту	Середня питома вага
1	2	3	4	5	6	7
АР Крим	0,780	0,628	0,052	0,390	0,792	5,421
Вінницька	0,140	0,305	0,025	0,070	0,552	2,640
Волинська	0,068	3,023	0,252	0,034	1,739	0,765

Закінчення табл. 3

1	2	3	4	5	6	7
Дніпропетровська	2,658	5,224	0,435	1,329	2,286	9,349
Донецька	4,904	33,610	2,801	2,452	5,797	8,297
Житомирська	0,544	0,103	0,009	0,272	0,321	1,214
Закарпатська	0,177	4,224	0,352	0,088	2,055	1,145
Запорізька	0,174	0,091	0,008	0,087	0,302	1,197
Івано-Франківська	0,243	0,461	0,038	0,122	0,679	1,440
Київська	1,350	0,659	0,055	0,675	0,812	10,365
Кіровоградська	0,008	1,039	0,087	0,004	1,019	1,656
Луганська	0,231	1,625	0,135	0,115	1,275	1,776
Львівська	1,584	1,548	0,129	0,792	1,244	10,528
Миколаївська	5,041	8,458	0,705	2,521	2,908	4,111
Одеська	1,302	0,790	0,066	0,651	0,889	13,517
Полтавська	0,271	0,478	0,040	0,135	0,692	5,898
Рівненська	0,141	1,979	0,165	0,070	1,407	0,717
Сумська	1,486	0,187	0,016	0,743	0,433	1,975
Тернопільська	0,005	0,541	0,045	0,002	0,735	0,906
Харківська	0,585	1,343	0,112	0,293	1,159	12,463
Херсонська	0,060	1,121	0,093	0,030	1,059	1,056
Хмельницька	0,180	9,663	0,805	0,090	3,109	0,718
Черкаська	0,475	0,001	0,000	0,237	0,034	1,331
Чернівецька	0,249	4,599	0,383	0,124	2,145	0,524
Чернігівська	0,040	1,185	0,099	0,020	1,088	0,992

У досліджуваному періоді питома вага інвестицій у транспортно-дорожній комплекс регіонів має таку структуру: найбільше інвестицій у транспортну галузь від загальної кількості отримали Миколаївська – 5,041 %, Донецька – 4,904 %, Дніпропетровська – 2,658 %, Львівська – 1,584%, Сумська – 1,486 та Київська – 1,350% області, Чернігівська область має лише 0,040 % від загального обсягу інвестицій у транспорт. Найбільшу швидкість залучення інвестицій у ТДК має Донецька – 2,801 %, Хмельницька – 0,805 % та Миколаївська – 0,705 % області, Чернігівська область за цим показником займає лише 12 місце (0,099 %). Загальні структурні зрушення обсягів інвестицій у ТДК регіонів мають таку послідовність: на першому місці – Одеська область, яка отримала 13,517 % інвестицій у ТДК регіону від загальної кількості, на другому місці – Харківська область – 12,463 %, на третьому місці Львівська область – 10,528 %, на четвертому місці Київська область – 10,35 %, і лише на 20 місці знаходиться Чернігівська область – 0,992 %.

Для більшої наочності представимо графічно показники зміни обсягів інвестицій та обсягів інвестицій у ТДК регіонів (рис. 2).

Аналіз зміни обсягів інвестицій показав, що активно залучаються інвестиції в такі регіони: Харківський, Вінницький, Іванно-Франківський, Луганський. Інвестиції в транспортну галузь найбільше залучаються в Донецькій та Миколаївській областях.

Тобто швидкість зміни обсягів інвестицій як у регіони, так і ТДК регіонів дуже низька. Можна виділити Донецьку область за швидкістю змін обсягів інвестицій у ТДК, Черкаську та Харківську за швидкістю змін обсягів інвестицій у регіон

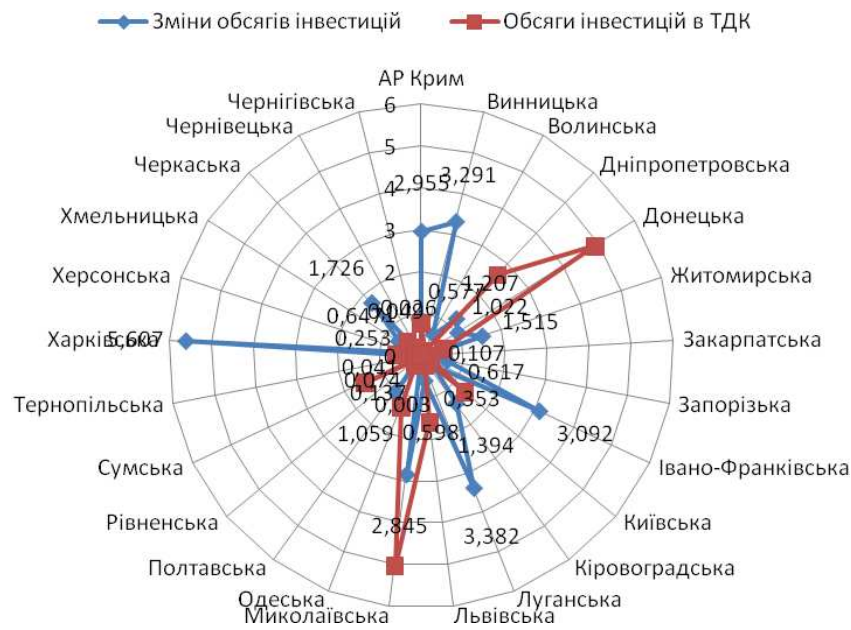


Рис. 2. Порівняльна характеристика зміни обсягів інвестицій у регіони та обсяги інвестицій у ТДК регіонів

Далі проведемо оцінку структурних зрушень обсягів фінансування інноваційної діяльності ТДК регіонів (табл. 4) [1; 5].

Таблиця 4

Оцінка зміни обсягів фінансування інноваційної діяльності ТДК у регіоні

Регіон	Темп росту	Індекс обсягів інновацій	Швидкість зміни обсягів	Приріст питомої ваги	Середній темп росту	Середня питома вага
АР Крим	30,724	116,382	9,699	15,362	10,788	12,369
Вінницька	2,548	0,277	0,023	1,274	0,527	2,155
Волинська	4,674	0,107	0,009	2,337	0,328	2,845
Дніпропетровська	10,384	0,126	0,011	5,192	0,355	9,969
Донецька	6,188	140,891	11,741	3,094	11,870	13,491
Житомирська	4,953	22,673	1,889	2,477	4,762	2,215
Закарпатська	0,333	1,680	0,140	0,166	1,296	0,616
Запорізька	3,552	8,320	0,693	1,776	2,884	3,372
Івано-Франківська	5,821	1,249	0,104	2,911	1,118	12,795
Київська	0,422	2,248	0,187	0,211	1,499	1,746
Кіровоградська	0,297	0,643	0,054	0,149	0,802	1,103
Луганська	0,361	1,187	0,099	0,181	1,089	2,116
Львівська	0,185	0,816	0,068	0,093	0,903	2,082
Миколаївська	3,141	3,220	0,268	1,571	1,795	5,537
Одеська	0,561	2,265	0,189	0,281	1,505	2,090
Полтавська	0,325	4,121	0,343	0,163	2,030	1,696
Рівненська	0,089	0,639	0,053	0,044	0,799	0,415
Сумська	2,027	0,048	0,004	1,013	0,220	2,424
Тернопільська	0,185	0,681	0,057	0,092	0,826	0,443
Харківська	0,361	1,273	0,106	0,181	1,128	6,624
Херсонська	0,447	0,221	0,018	0,224	0,470	0,866
Хмельницька	0,459	0,902	0,075	0,230	0,950	11,022
Черкаська	0,726	0,069	0,006	0,363	0,262	0,486
Чернівецька	0,040	1,300	0,108	0,020	1,140	0,543
Чернігівська	1,883	0,024	0,002	0,941	0,154	0,977

Із табл. 4 видно, що найбільшу питому вагу фінансування інновацій ТДК займає Автономна Республіка Крим – 30,724 %, Дніпропетровська область (10,384 %) та Донецька область (9 6,188 %), решта регіонів України мають дуже низькі показники фінансування інноваційного розвитку транспортної галузі. Питома вага Чернігівської області становить 1,883 %.

Якщо проаналізувати показник швидкості зміни обсягів фінансування інноваційної діяльності ТДК регіонів, можна сказати, що найбільше значення цього показника має Донецька область – 11,741 %, а найнижче – Чернігівська – 0,002 %.

Загальні структурні зрушення показують, що такі регіони, як Донецький (13,491 %), Івано-Франківський (12,795 %), Автономна Республіка Крим (12,369 %), Хмельницький (11,022 %) та Дніпропетровський (9,969 %) мають найвищі показники фінансування інноваційної діяльності транспортно-дорожнього комплексу. При цьому Чернігівська область (0,977 %) займає лише 19 місце серед всіх регіонів України, що свідчить про недостатнє фінансування інноваційної діяльності транспортної галузі.

Показники оцінки ефективності структурних зрушень відображають, наскільки швидко структурні зрушення досягають цілі, тобто приводять структуру розміщення інвестицій відповідно до структури транспортного комплексу регіонів.

Для комплексного аналізу структурних зрушень обсягів інвестицій у забезпечення інноваційно-інвестиційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу регіонів доцільно використовувати таку методику, алгоритм якої наведений на рис. 3.



Рис. 3. Алгоритм комплексного аналізу структурних зрушень обсягів інвестицій в інноваційно-інвестиційний розвиток транспортно-дорожнього комплексу регіону

Приведений алгоритм передбачає таку послідовність етапів: по-перше, здійснити оцінку інтенсивності змін у структурі обсягів інвестицій у забезпеченні інноваційно-інвестиційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу регіонів.

По-друге, скористатися показниками визначення тенденцій структурних зрушень обсягів інвестицій та доповнити їх показниками оцінки ефективності функціонування ТДК, які в розрізі нашого дослідження можуть слугувати „індикаторами пріоритетності”. Розробка „індикаторів пріоритетності” має особливе значення для здійснення на їхній основі моніторингу процесу реалізації структурної політики, тобто формування системи пріоритетів. Запропоновані показники оцінки ефективності забезпечення інноваційно-інвестиційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу регіонів дозволяють провести більш комплексне дослідження впливу структурних зрушень обсягів інвестицій у ТДК на формування тенденцій макроекономічного розвитку.

Для сталого економічного розвитку регіону наявні виробничі потужності ТДК повинні мати спроможність забезпечити потреби регіону у вантажних та пасажирських перевезеннях. Це можливо тільки за умов утримання виробничих потужностей ТДК регіону на належному техніко-технологічному рівні. Для інноваційного оновлення рухомого складу та підтримки його експлуатаційних характеристик, підвищення технічного рівня об'єктів інфраструктури необхідні значні капіталовкладення як власних коштів ТДК регіону, так і держави.

У ринкових умовах господарювання, що потребують нових підходів до організації інвестиційних процесів в Україні, ефективність інноваційно-інвестиційної діяльності залежить від відродження фінансово-кредитного та інвестиційного ринку. При цьому інвестиційне забезпечення інноваційного оновлення основних фондів ТДК регіону може бути досягнуто за рахунок залучення коштів широких верств населення за схемами фінансового інвестування.

Ефективність інвестиційних процесів у ТДК регіону значною мірою визначається рівнем розвитку капітального будівництва, інвестиційного та промислового комплексу, науково-технічним рівнем проектних рішень та інженерних розробок, станом організації інноваційно-інвестиційного процесу, про що свідчать дані інтегральної оцінки на рис. 4. Інтегральна оцінка ТДК регіонів представлена у вигляді карти України з групуванням регіонів за рівнями: високий (значення інтегрального індексу $> 0,3$), вище середнього (значення інтегрального індексу $0,257-0,29$), середній (значення інтегрального індексу $0,215-0,238$), нижче середнього (значення інтегрального індексу $0,195-0,211$) та низький (значення інтегрального індексу $< 0,2$),

Як видно із рис. 4, високий рівень інноваційно-інвестиційного розвитку ТДК мають Автономна Республіка Крим та Черкаська область.

Рівень вище середнього мають – Винницька, Донецька, Івано-Франківська та Харківська області.

Середній рівень інвестиційного забезпечення інноваційного розвитку належить Волинській, Житомирській, Кіровоградській, Луганській та Чернігівській областям.

Рівень нижче середнього мають Дніпропетровська, Запорізька, Київська, Львівська, Миколаївська, Херсонська області.

Низький рівень інноваційного забезпечення інноваційного розвитку ТДК належить Закарпатській, Одеській, Полтавській, Рівненській, Сумській, Тернопільській, Хмельницькій та Чернівецькій областям.



Умовні позначення:

	Високий	Більше 0,30
	Вище середнього	0,257-0,29
	Середній	0,215-0,238
	Нижче середнього	0,195-0,211
	Низький	Менше 0,2

Рис. 4. Інтегральна оцінка інноваційно-інвестиційного розвитку ТДК регіонів України

Висновки і пропозиції. Інвестиційне забезпечення інноваційного розвитку ТДК регіонів України характеризується нерівномірністю, що визначає їх суттєву диференціацію за рівнем техніко-технологічного розвитку. Проведені дослідження дозволили визначити місце Чернігівської області стосовно умов та ресурсів для функціонування ТДК, базисів розвитку транспортної галузі та ефективності її функціонування. За цими показниками Чернігівська область відносить до середнього рівня.

Список використаних джерел

1. Офіційний сайт Державного комітету статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Сидоренко І. В. Транспортно-дорожній комплекс регіону: стан та проблеми / І. В. Сидоренко // Вісник ЧДТУ : зб. наук. праць. – Чернігів : ЧДТУ, 2007. – № 29. – С. 129-136.
3. Транспорт та зв'язок України – 2008 : статистичний збірник / за ред. Н. С. Власенко. – К. : ДП «Інформаційно-аналітичне агентство», 2009. – 281 с.
4. Транспорт Чернігівської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://experts.in.ua/regions/detail.php?ID=4360>.
5. Транспорт Чернігівської області : комплексний статистичний збірник. – Чернігів : Головне управління статистики у Чернігівській області, 2009. – 76 с.
6. Транспортний сектор економіки України та залізничний транспорт / наук. кер. Ю. М. Цветов, Ю. М. Макаренко та ін. – К. : КУЕТТ, 2006. – 428 с.: іл.
7. Цветов Ю. М. Проблеми розвитку транспортного комплексу в умовах реформування економіки України / Ю. М. Цветов // Автошляховик України : Вісник ЦНЦ ТАУ. – 1998. – № 1. – С. 9-11.
8. Ціх Г. Проблеми та перспективи розвитку інноваційної діяльності малого підприємництва [Електронний ресурс] / Г. Ціх. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Gev/2012_3/MARK-INNO/026.pdf.

УДК 330.341

Ф.О. Журавка, д-р екон. наук, доцент

Українська академія банківської справи НБУ, м. Суми, Україна

МІЖНАРОДНІ СТАНДАРТИ ФІНАНСОВОЇ ЗВІТНОСТІ В КОНТЕКСТІ ТРАНСФОРМАЦІЙНИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ СИСТЕМИ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ

У статті досліджено ключові проблеми трансформації національної системи бухгалтерського обліку в контексті запровадження міжнародних стандартів фінансової звітності.

Ключові слова: бухгалтерський облік, фінансова звітність, міжнародні стандарти бухгалтерського обліку (МСБО), міжнародні стандарти фінансової звітності (МСФЗ).

В статье рассмотрены ключевые проблемы трансформации национальной системы бухгалтерского учета в контексте внедрения международных стандартов финансовой отчетности.

Ключевые слова: бухгалтерский учет, финансовая отчетность, международные стандарты бухгалтерского учета (МСБУ), международные стандарты финансовой отчетности (МСФО).

The article deals with the key aspects of transformation of the national system of accounting in the context of international financial reporting standards implementation.

Key words: accounting, financial reporting, international accounting standards (IAS), international financial reporting standards (IFRS).

Постановка проблеми. Міжнародні стандарти фінансової звітності (МСФЗ) виступають наразі ефективним інструментом підвищення прозорості, зрозумілості інформації, яка розкриває діяльність суб'єктів господарювання, створює достовірну базу для визнання доходів і витрат, оцінки активів, зобов'язань, що надає можливість об'єктивно розкривати та віддзеркалювати існуючі фінансові ризики у суб'єктів, що звітують, а також порівнювати результати їхньої діяльності з метою забезпечення адекватного оцінювання їх потенціалу та ухвалення відповідних управлінських рішень. Крім того, МСФЗ якісно впливають на можливості щодо управління підприємством і надають значні переваги перед конкурентами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Цікавими та корисними у розгляді проблем трансформації національної системи бухгалтерського обліку в контексті запровадження міжнародних стандартів фінансової звітності є дослідження Ф.Ф. Бутинця, Б.І. Валуєва, С.Ф. Голова, Г.Г. Кірейцева, Б.М. Литвина, В.Г. Лінника, Є.В. Мниха, В.М. Пархоменка, О.М. Петрука, М.С. Пушкаря, М.Г. Чумаченка, В.Г. Швеця та інших. Проте окремі питання залишаються нерозкритими та потребують подальшого дослідження.

Мета статті – дослідження проблем трансформації національної системи бухгалтерського обліку та фінансової звітності у світлі запровадження МСФЗ.

Виклад основного матеріалу. Україна була однією з перших країн на пострадянському просторі, що задекларувала курс на впровадження міжнародних підходів до побудови національної системи бухгалтерського обліку, які в основному були представлені міжнародними стандартами бухгалтерського обліку (згодом фінансової звітності). І ось лише в 2011 році задекларована мета втілилася у «головному бухгалтерському Законі».

Питання застосування міжнародних стандартів і покладення їх в основу реформованої національної системи бухгалтерського обліку завжди було дискусійним як у наукових колах, так і серед фахівців-практиків. Пропри наявність досить великої кількості дискусійних питань, правове поле щодо регулювання бухгалтерського обліку невпинно рухалося до законодавчого закріплення застосування МСФЗ в Україні. З прийняттям відповідного Закону постала необхідність визначення напрямків подальшого реформування національної системи бухгалтерського обліку.

Починаючи з 1 січня 2012 року, набрали чинності норми Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про бухгалтерський облік і фінансову звітність в Україні» від 12.05.2011 р. № 3332-VI [2] щодо складання фінансової звітності та консолідованої фінансової звітності публічними акціонерними товариствами, банками, страховиками, а