

*О. В. Корнієцький,
к. е. н., декан Миколаївського факультету Морського та річкового транспорту,
Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного м. Миколаїв*

ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ В УМОВАХ МІЖРЕГІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

*A. Kornietskiy,
candidate of economical science, the dean of the department of sea and river transport,
Kyiv State Academy of Water Transport named after Hetman Petro Konashevich-Sagaydachnyi, Mykolaiv*

FORMATION INVESTMENT ATTRACTIVENESS IN CONDITIONS INTERREGIONAL TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM

Для стійкого функціонування й успішного вирішення завдання транспортного обслуговування економіки транспорт Причорномор'я повинен мати сучасну матеріально-технічну базу, прогресивну технологію перевізного процесу, необхідні пропускні й перевізні здатності. Це вимагає активізації інвестиційної діяльності, що забезпечує розширене відтворення, відновлення й модернізацію основних виробничих фондів, що прямо залежить від її фінансового забезпечення.

For stable operation and successfully solve the problem of transport services transport economy of the Black Sea should have modern material and technical base, advanced technology transportation process, conveying and transportation capacity. This requires enhancing the investment activity, providing expanded reproduction, restoration and modernization of fixed assets, which directly depends on the financial support.

Ключові слова: інвестиції, транспортна система, логістичні центри, глобалізація, інституціональна база, фінансово-економічні аспекти, контракт життєвого циклу.

Key words: investment, transport system, logistics centers, globalization, base of institutional, financial and economic aspects, contract life cycle.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Кризові явища змусили переглянути роль держави у фінансуванні ряду галузей, де потрібна значна модернізація наявної інфраструктури й створення нової для досягнення інноваційного росту національної економіки. В умовах фінансової нестабільності приватний бізнес (у силу своєї неготовності до фінансування довгострокових ризикованих проектів) зайняв вичікувальну позицію, однак держава дозволити собі цього не може, оскільки зобов'язана забезпечити ріст національної економіки в будь-яких, у тому числі й кризових, ситуаціях.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ, В ЯКИХ ЗАПОЧАТКОВАНО РОЗВ'ЯЗАННЯ ДАНОЇ ПРОБЛЕМИ І НА ЯКІ СПИРАЄТЬСЯ АВТОР, ВИДІЛЕННЯ НЕ ВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ ОЗНАЧЕНА СТАТТЯ

Проблемами інвестиційної привабливості в транспортній системі у тому числі і на регіональному рівні, представлені в працях таких відомих вчених, як: А.У. Альбеков, Б.А. Анікін, І.В. Гуртовий, В.В. Демиденко, В.С. Загорський, Н.В. Іванова, О.С. Ігнатенко, А.Г. Кальченко, І.Г. Клімова, Р.Р. Ларіна, О.А. Митько, В.Е. Ніколайчук, Т.В. Ревуцька, та ін. Аналіз літературних дже-

Таблиця 1. Ступінь зносу основних фондів організацій основних видів діяльності транспорту Причорноморського регіону (на кінець року; у відсотках)

	2006	2007	2008	2009	2010
Транспорт – усього	23,0	27,5	28,1	29,1	32,2
з нього:					
діяльність залізничного транспорту	14,4	18,5	21,5	23,8	27,0
діяльність автомобільного вантажного транспорту	50,1	52,9	45,3	44,5	45,7

рел, присвячених цієї темі, дозволяє виявити широкий спектр проблем, що залишаються поза увагою вчених.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою даної статті є об'єктивне дослідження та обґрунтування інвестиційної привабливості в умовах міжрегіональної транспортно-логістичної системи.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБґРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Відповідно до загальної концепції реформування транспорту, його організаційні перетворення повинні забезпечити розширення контуру джерел інвестиційного фінансування, пов'язаних з формуванням конкурентного середовища на транспортному ринку, акціонуванням і більшою господарською самостійністю ринкових суб'єктів. У цьому зв'язку для зміцнення стратегічних переваг в умовах жорсткої конкуренції транспортній галузі потрібне постійне вдосконалювання її інвестиційного механізму й розширення виробничо-економічного потенціалу за рахунок мобілізації всіх джерел фінансування [1, с. 35–37].

Фундаментальні галузеві особливості транспортної продукції як відтворювальна незамінність ніякою іншою продукцією й неможливість просторової взаємозамінності самої транспортної продукції (тобто її недостача в одному регіоні не може бути компенсований надлишком її виробництва в іншому), обумовлюють необхідність і важливість збалансованого розвитку фінансового забезпечення й матеріально-технічної бази транспорту як у галузевому, так і в регіональному аспектах структури транспортного комплексу.

Прагнуча до соціально-економічного розвитку регіональна економіка не може бути зацікавлена в збільшенні питомої ваги транспортних витрат у собівартості матеріальної продукції, тобто збільшенні "транспортності" валового внутрішнього продукту. Звідси висновок: якими б великими або малими не були сумарні витрати живої й минулої суспільної праці на розвиток і роботу транспортного комплексу, вони можуть дати економічний ефект лише опосередковано, через інші галузі матеріального й нематеріального виробництва. Тому роль транспорту в підвищенні ефективності економіки полягає у всьому зниженні "транспортності"

валового внутрішнього продукту (тобто питомих суспільних транспортних витрат на одиницю виробленої продукції), а також у максимальному скороченні всіх видів витрат і збитку в транспортному бізнесі.

У ряді основних недоліків сучасного функціонування транспорту регіону особливо варто виділити низький технічний рівень і незадовільний стан його виробничо-технічної бази, скорочення обсягів реконструкції й будівництва інфраструктурних об'єктів.

Ступінь зносу основних фондів організацій основних видів діяльності транспорту Причорноморського регіону в цілому складає 32,2%, що на фоні зношеності основного капіталу інших видів економічної діяльності реального сектора невелика, але має тенденцію до росту (табл. 1).

Індекси фізичного обсягу інвестицій в основний капітал по основних видах діяльності транспорту низки, а часом негативні (табл. 3).

У зв'язку з ростом транспортних тарифів в останні роки виникли певні обмеження транспортно-економічних зв'язків. Через високу транспортну складову знижується конкурентоспроможність вітчизняної продукції не тільки на зовнішньому, але й на внутрішньому ринках.

Складність фінансового стану транспорту посилюється випереджальними темпами росту цін на споживані ним ресурси.

Запровадження в дію основних виробничих потужностей транспорту в останні роки вкрай незначне, а за окремими показниками відбувалося не заміщуване вибуття (табл. 2).

Незважаючи на багаторазове підвищення тарифів на перевезення пасажирів і вантажів, фінансове становище транспортних підприємств не вдалося нормалізувати. Перевезення пасажирів у внутрішньому повідомленні на всіх видах транспорту (за винятком міжміських автобусних перевезень і регулярних повітряних ліній) збитковий, а рентабельність видів транспорту по перевезеннях вантажів мінімальна. Частка збиткових великих і середніх підприємств за даними статистики Причорноморського регіону в 2010 р. складала по залізничному транспорту 29,2%, автомобільному й міському електричному транспорту — 50,2% [2]. Основними причинами низької рентабельності й збитковості перевезень є зниження обсягів перевізної ро-

Таблиця 2. Запровадження в дію основних виробничих потужностей транспорту

	2000	2006	2007	2008	2009	2010
Нові залізничні лінії, км	1,7	128	208	41	84	167
Другі шляхи, км	46	120	150	133	92	120
Електрифікація залізниць, км	588	507	46	-	226	2,2
Автомобільні дороги із твердим покриттям загального користування, тис.	6,6	2,0	2,0	2,5	3,3	2,5

Таблиця 3. Індекси фізичного обсягу інвестицій в основний капітал по основних видах діяльності транспорту Причорноморського регіону (у порівнянних цінах, у відсотках до попереднього року)*

	2006	2007	2008	2009	2010
Транспорт – усього	128,5	114,8	112,4	119,5	88,1
з нього:					
діяльність залізничного транспорту	121,8	89,8	116,6	151,3	79,7
діяльність автомобільного вантажного транспорту	91,6	117,4	141,1	119,3	57,2

* Без суб'єктів малого підприємництва й обсягу інвестицій, не спостережуваних прямими статистичними методами

боти при збереженні всієї інфраструктури видів транспорту й незначному зниженні чисельності виробничого персоналу, а також відставання росту доходних ставок від росту цін на споживані транспортом паливо, електроенергію, матеріали й технічні засоби. Видіювані бюджетні субсидії, як правило, повністю не покривають втрати в доходах транспортних компаній, що виникають у результаті державного регулювання тарифів на перевезення пасажирів. Слід зазначити, що ці фактори впливають незалежно від форми власності організації транспорту. Магістральний залізничний транспорт, віднесений до галузей природних монополій і перебуває в державній власності, також функціонує з низькою рентабельністю.

Таким чином, у регіоні з'явилися істотні обмеження росту економіки, обумовлені недостатнім розвитком транспортної системи. Необхідні дуже масштабні фінансові кошти й інвестиції для комплексного розвитку й фундаментальної модернізації всіх видів транспорту.

У цей час у світовій економіці сформувалися наступні стійкі закономірності розвитку транспорту, які, безумовно, необхідно враховувати при розробці довгострокової стратегії розвитку транспорту і його фінансового забезпечення:

- ріст обсягу перевезень як у натуральному, так і у вартісному вираженні;
- зміна топології транспортної мережі, переведення її в режим "кільця — радіуси", створення на перетині глобальних транспортних потоків великих інтермодальних вантажообробних центрів;
- ріст контейнерних і ліхтерних перевезень;
- підвищення уваги до логістики перевезень, створення логістичних центрів;
- різке зростання економічного значення "останнього кілометра" — доставки вантажів від останнього транспортного вузла кінцевому споживачеві;
- підвищення екологічних вимог до транспорту;
- збільшення втрат, пов'язаних з митною обробкою вантажів;
- загроза тероризму на транспорті [3, с. 143].

Ці тренди, по суті, відображають дві важливі довгострокові економічні тенденції: глобалізації — перехід світу до гео економічно відкритого стану й тенденція росту рухливості товарних, людських потоків у зв'язку з виникненням постіндустріальних економічних укладів.

Перераховані тренди, як ми вважаємо, збережуть актуальність і в довгостроковій перспективі. Для адекватного реагування на умови, що формуються, у яких буде функціонувати транспортна система Причорномор'я, на наш погляд, необхідно сконцентруватися на наступних основних напрямках:

1. Формування сприятливого інфраструктурного середовища, за допомогою вироблення ефективних механізмів її фінансового забезпечення. Цей напрям має на увазі в першу чергу розвиток опорної транспортної мережі, забезпечення доступності транспортних послуг

для бізнесу й населення, вирішення локальних транспортних проблем в окремих регіонах, модернізацію парку транспортних засобів на основі рухомого складу нових поколінь.

2. Розвиток і вдосконалення системи управління фінансуванням модернізації й розвитку транспортної галузі.

Галузеві особливості функціонування транспорту, що проявляються в регулюванні тарифів на окремі види послуг транспорту, висока капіталоемність і тривалі строки окупності інвестицій спричиняють превалювання державного фінансування. В останні роки основними інструментами бюджетного фінансування транспортної галузі стали спеціальні державні цільові програми.

Аналіз інституціональної бази розвитку програмно-цільового підходу в сучасній українській економіці демонструє, що по багатьом напрямкам був створений серйозний заділ у вигляді нормативно-правової і законодавчої бази, що встановив нові принципи фінансової взаємодії бюджетної системи країни й транспортної галузі. Однак по ряду вкрай важливих напрямків фінансування з ряду причин прогрес досягнутий не був. Сьогодні чітко видно найважливіші недоліки використання програмно-цільового методу бюджетного планування. Зокрема, високим і обтяжливим залишається втручання державних органів всіх рівнів у діяльність господарюючих суб'єктів на фоні відсутності їх відповідальності за виконання ухвалених рішень.

Значення фінансово-економічного аспекту державно-приватного партнерства (ДПП) для ефективної реалізації проектів у рамках стратегії соціально-економічного розвитку Причорноморського регіону у цей час не варто недооцінювати. Багато проблем низької інвестиційної привабливості або небажання приватного інвестора вкладати кошти в той або інший сектор лежать не в економічній і навіть не в правовій площині. Бізнес найчастіше не бачить ані стратегічних інвестиційних цілей, визначених державою, ані самої готовності з боку держави утворити коаліцію з бізнесом на рівноправній основі, тобто на принципах партнерства [4, с. 68].

Вирішення проблеми ефективності функціонування інституту ДПП на транспорті шляхом розвитку необхідних для його функціонування інструментів можливе при вирішенні таких завдань:

1. Нормативно-правова база, що регулює діяльність ДПП Причорномор'я.
2. Розробка порядку відбору й реалізації проектів у рамках ДПП, заснованого на фінансовій результативності проекту.
3. Розробка договірних зобов'язань, на яких заснована діяльність ДПП і які визначають фінансовий і фінансовий ризик, прийнятий державою.
4. Реалізація договірних зобов'язань держави в рамках ДПП, які формуються в наступних формах:
 - а) здійснення бюджетних інвестицій в об'єкти капітального будівництва транспортної інфраструктури, включаючи розробку проектно-документації на об'єк-



Рис. 1. Модель контрактів життєвого циклу — LCC

ти, фінансування підготовки й проведення конкурсів на право укладання концесійної угоди, а також фінансування робіт по підготовці території будівництва й викупу земельних ділянок;

б) надання субсидій бюджетам регіонів на спільне фінансування об'єктів капітального будівництва державної власності регіонів, або на надання відповідних субсидій з бюджетів регіонів на софінансування об'єктів капітального будівництва муніципальної власності;

в) надання субсидій на софінансування розробки проектної документації на об'єкти капітального будівництва державної власності регіонів, пропонувані до реалізації в рамках концесійної угоди, або надання відповідних субсидій з бюджетів регіонів на софінансування розробки проектної документації на об'єкти капітального будівництва муніципальної власності, пропонувані до реалізації в рамках концесійних угод;

г) спрямування бюджетних асигнувань у статутні капітали відкритих акціонерних товариств, у тому числі шляхом участі в їх утворенні;

е) спрямування бюджетних асигнувань в інвестиційні фонди, створювані в регіонах;

д) надання державних гарантій у забезпеченні виконання зобов'язань у частині повернення основного боргу по запозиченнях комерційних організацій, здійснюваних у формі кредиту, залучуваного в кредитних організаціях.

5. Забезпечення прозорості бюджетного обліку й повне розкриття фіскальних ризиків.

Найбільш перспективною формою ДПП для Причорномор'я в сучасних умовах ми бачимо "контракти життєвого циклу", які перевертають уявлення про реалізацію публічних функцій, традиційно фінансованих за рахунок держави (рис. 1).

Основні переваги контракту життєвого циклу полягають в наступному:

1. Умови контракту життєвого циклу передбачають, що виконавець по такому контракту одержує гроші тільки з моменту, коли об'єкт наданий для публічного використання, не просто зданий державній комісії, а здатний реально функціонувати (по дорозі можна їздити й т.д.).

2. Стандартні умови контракту передбачають не тільки заморожування платежів у тих випадках, коли об'єкт не може використовуватися по призначенню (наприклад, через те, що там необхідно зробити ремонт та/або усунути будівельний брак), але й накладення штрафів на виконавця за низькі споживчі якості об'єкта (наприклад, у певний день виконавець не забрав сніг на дорозі, в інший день перекривав смугу на позаплановий ремонт через неякісно покладений асфальт — за ці порушення державний замовник вправі його оштрафувати).

3. Зазначені особливості дозволяють говорити про певний рівень мотивації виконавця за контрактом життєвого циклу:

— виконавець зацікавлений у швидкому будівництві: чим раніше він закінчить будівництво об'єкта, тим швидше почне одержувати гроші;

— виконавець прагне оптимізувати співвідношення "ціна/якість": якщо він буде будувати погано, йому доведеться більше витратити на ремонт;

— знявши з виконавця тиск будівельних норм і правил, державний замовник стимулює впровадження ним нових технологій, що знижують вартість будівництва та/або збільшують довговічність об'єкта;

— правильне формулювання умов контракту життєвого циклу дозволяє проводити планові заходи щодо утримання об'єкту максимально безболісно для користувачів (наприклад, ремонтувати дороги по ночах); для цього треба просто штрафувати виконавців за відсутність доступу до об'єкта у встановлений час).

4. Контракт життєвого циклу — ідеальна форма ДПП в умовах бюджетного дефіциту, коли органи влади не можуть брати участь у проектах, що передбачають бюджетні інвестиції. Як видно з рисунка 2, у період до передачі об'єкта в експлуатацію в державного замовника відсутні скільки-небудь істотні видатки. І навіть коли настане настав час вносити платежі, вони будуть істотно менше одноразових витрат на бюджетне будівництво.

5. Вартість будівництва істотно знижується.

6. Державний замовник істотно знижує витрати на адміністрування процесу будівництва, тому що в нього немає необхідності жорстко контролювати всі його етапи — досить оцінити результат і здійснювати моніторинг стану об'єкта (що за нього можуть робити безпосередньо користувачі або, у випадку з автодорогами, ДПС).

Отже, визначення "контракту життєвого циклу" (КЖЦ) можна сформулювати так: — це контракт, у якому підрядник (керуюча компанія) бере на себе:

— створення об'єкту дорожньої інфраструктури, будівництво, ремонт, обслуговування й експлуатацію об'єкта протягом усього життєвого циклу;

— фінансування всіх цих робіт;

Замовник (Держава):

— гарантує оплату "сервісу працюючої дороги" рівними частинами протягом усього терміну служби об'єкта;

— починає оплачувати сервіс лише з моменту його доступності, тобто, з моменту здачі об'єкта в експлуатацію;

— розмір оплати залежить від рівня відповідності виставленим функціональним вимогам до об'єкта, у тому числі, по якості дороги й безпеки руху на ній.

У ролі Підрядника при використанні методу КЖЦ виступає не окрема будівельна компанія, а спеціально

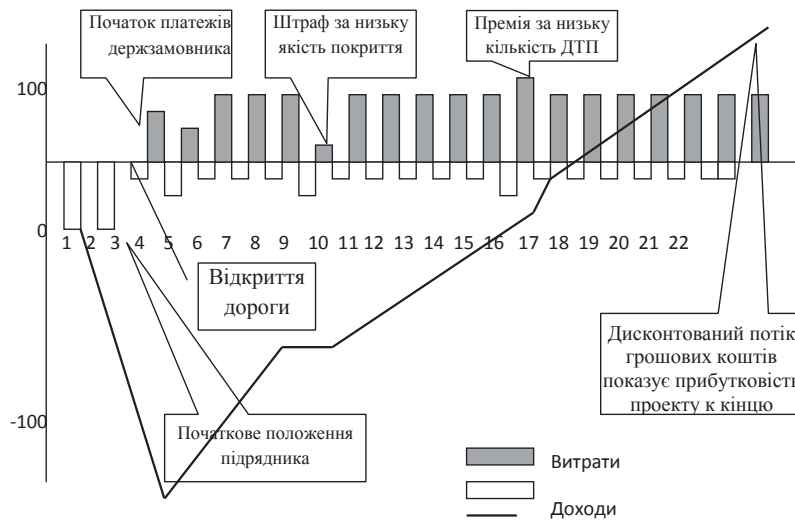


Рис. 2. Фінансові потоки виконавця контракту життєвого циклу на прикладі автомобільної дороги

створена для цього контракту Керуюча компанія (КК). Її основними акціонерами є фінансові інститути (банки, інвестиційні фонди та ін.). Будівельники, проєктувальники й експлуатуючі організації також можуть бути акціонерами (це підвищує їх мотивацію) або можуть бути просто субпідрядниками КК.

Процес формування раціональної транспортної системи Причорномор'я повинен досягати чотирьох основних цілей:

- максимізація внутрішнього попиту, що є головним джерелом економічного росту (у відповідності із середньостроковою стратегією розвитку країни) і розширення транзитних можливостей території як джерела зовнішніх надходжень;

- соціально-територіальної справедливості, що розуміється як гарантія транспортної доступності для населення соціальних благ, а також економії вільного часу;

- зниження ступеня невизначеності (ризик) господарської діяльності в частині, що залежить від транспортних факторів, при цьому, важливо скорочення питомих витрат часу на поїздки.

Необхідність переходу від кошторисного принципу формування бюджету до планування бюджету по кінцевим цілям, варто визначати по приросту значимих для платника податків індикаторів життєзабезпечення. Впровадження даного принципу передбачає, що синхронізація розвитку всіх об'єктів інфраструктури транспортних коридорів, включаючи транспортні вузли, буде здійснюватися в рамках реалізації транспортної стратегії України.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

З метою формування рівня фінансування автомобільних доріг в обсязі, що дозволяє забезпечити вирішення завдань, визначених транспортною стратегією України, і підвищення ефективності дорожньої галузі в цілому, треба:

- закріпити цільові джерела доходів державного й регіональних цільових дорожніх фондів;
- зарахування в зазначені фонди фактичних надходжень цільових джерел доходів;
- ввести заборону на вилучення невикористаних залишків коштів зазначених фондів;
- запропонувати органам державної влади регіонів України формувати регіональні цільові дорожні фонди;
- ввести непоширення принципу "сукупного покриття видатків" на цільові дорожні фонди.
- впровадження такого сучасного фінансового інструмента, як залучення фінансових коштів на основі

випуску інфраструктурних облігацій. При цьому найбільш перспективні на наш погляд, наступні схеми випуску облігацій:

1. Облігації випускаються правласником на інфраструктурні об'єкти — концесіонером або власником такого об'єкта (наприклад, корпорацією розвитку території). Їх викуповують банки або пенсійні фонди. Другою стадією (після введення об'єкта в експлуатацію) є продаж облігацій банком інвесторів і їх виведення на вільний ринок. Інвестор при цьому одержує дохід від погашення інфраструктурних облігацій.

2. Випуск інфраструктурних облігацій з метою сек'юритизації інфраструктурних кредитів. Емітентом інфраструктурних облігацій у такому випадку виступає кредитна організація, що надає концесіонеріві кредит на будівництво інфраструктурного об'єкта.

Література:

1. Гриценко С.Г. Стратегія випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні / С.Г. Гриценко // Маркетинг в Україні. — 2007. — № 10. — С. 35—37.
2. Інвестиційний потенціал у логістиці: на прикладі автотранспорту: Навч. посібник / К.Е. Фесенко, Л.Г. Зайончик, М.П. Денисенко, В.Г. Кабанов. — К.: Наук. світ, 2002. — 259 с.
3. Клімова І.Г. Проблеми та передумови використання логістики в Україні / І.Г. Клімова // Держава та регіони. — 2006. — № 3. — С. 143.
4. Миротин Л.Б. Оцінка ефективності функціонування логістическої системи підприємства / Л.Б. Миротин // Эффективная логистика. — М., 2003. — С. 68.

References:

1. Gritsenko, S.H. (2007), "Formation investment attractiveness in conditions interregional transport and logistics system", Marketing in Ukraine, vol. 10, pp. 35—37.
2. Fesenko, K.E. Zayonchik, L.G. Denisenko, M.P. Kabanov, V.H. (2002), "Formation investment attractiveness in conditions interregional transport and logistics system", Investment potential in logistics: the case of vehicles, p. 259.
3. Klimova, I.H. (2006), "Formation investment attractiveness in conditions interregional transport and logistics system", Countries and regions, vol. 3, p. 143.
4. Mirotin, L.B. (2003), "Formation investment attractiveness in conditions interregional transport and logistics system", Efficient logistics, p. 68.

Стаття надійшла до редакції 21.08.2015 р.