

ІНВЕСТИЦІЙНА ПОЛІТИКА В ГАЛУЗІ РЕГІОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Розглядаються питання інвестиційної політики в галузі регіонального транспорту. Проводиться аналіз стану та рівня розвитку інвестицій транспорту регіону. Визначається роль інвестування транспорту як складової стабілізації регіональної економіки. Виявляються особливості та специфіка інвестування регіонального транспорту. Досліджуються шляхи удосконалення інвестування транспортної системи регіону.

З початком економічного зростання припинився процес зменшення обсягів регіональних транспортних перевезень, але здійснення справді ефективного транспортного обслуговування, яке сприяло б стабільному розвитку регіону, вимагає активізації інвестиційної діяльності. Саме забезпечення основним капіталом транспорту створює фундамент для розвитку транспортної системи, а тим самим – для розвитку регіону. Так, наприклад, 10 %-не збільшення капіталу транспортної інфраструктури, зокрема шосейних доріг, за оцінкою, скоригованою з урахуванням інфляції, спричиняє збільшення реального випуску приватного сектора економіки на 2,3-2,4% [1].

Проблеми функціонування та розвитку транспорту, в тому числі інвестування регіонального транспорту, відображені в наукових працях багатьох учених – А. П. Абрамова, О. О. Бакаєва, Л. В. Кантаровича, Ю. Ф. Кулієва, Р. Г. Леонтьєва, В. М. Лівшица, В. Я. Негрея, Ю. Є. Пашенко, В. А. Персіанова, С. І. Пиріжкова, М. В. Правдіна, С. М. Резера, Є. М. Сича, Ю. М. Цветкова та інших. Проте, специфіка перехідного періоду економіки України та посилення самостійності регіонів трансформували фактори та критерії розвитку регіонального транспорту, що не отримало достатнього відображення в наукових працях. А тому потребують подальшого дослідження питання регулювання інвестиційної діяльності транспорту регіону на основі урахувань специфіки економічного становища та територіальних особливостей розвитку.

В умовах перехідної економіки інвестиційна політика в галузі регіонального транспорту має бути націлена на створення ефективного механізму регулювання, який би підвищив інвести-

ційну привабливість транспорту регіону, забезпечив потужні мотивації інвесторів щодо вкладання коштів та сприяв набуттю транспортною системою нового якісного виміру. Завданням інвестиційної політики стає перетворення інвестицій у провідника процесів ринкової трансформації та сучасних технологій транспортного виробництва й управління, що стане, своєю чергою, своєрідною «перепусткою» до світової транспортної системи, забезпечить можливість покращити використання експортного потенціалу регіону та значно збільшити обсяги транзиту через його територію.

Визначальний вплив на безпосереднє залучення інвестицій у регіональну транспортну систему має регіон та сама транспортна система. Їх інвестиційна привабливість формується під дією систем чинників як об'єктивного, так і суб'єктивного характеру. До об'єктивних належать територіальні переваги та ресурсний потенціал регіону, соціально-економічні особливості інвестиційної привабливості регіональної економіки та транспортної системи, основні напрями структурної трансформації економіки, бюджетно-фінансова самодостатність регіону, рівень міждержавних і внутрішньорегіональних транспортно-економічних зв'язків та транспортна освоєність території. Рушійна сила будь-якої інвестиції – очікувана фінансова вигода, тому інвестори надають перевагу промислово розвинутих, з вигідним економічним становищем регіонам. Суб'єктивні чинники безпосередньо пов'язані з визначенням пріоритетних видів транспорту та сфер інвестування, характером дій місцевої влади, спрямованих на створення сприятливого інвестиційного клімату, достовірністю інформації про підприємницькі можливості та ризики в регіоні.

Пріоритетними точками територіального розвитку національної економіки є прикордонні регіони. Чернігівський регіон належить до Поліського економічного району, за територією посідає друге місце в Україні (31,9 км²), межує з Росією та Білоруссю, що визначає вигідність його транспортно-географічного положення. Територією регіону проходять транспортні магістралі міждержавного та державного значення. На 1 тис. кв. км припадає 28 км залізничних колій та 224 км автомобільних доріг з твердим покриттям, тоді як для автодоріг СНД цей показник становить 39 км, а для Росії - 23 км. Економіка Чернігівського регіону обслуговується транспортною системою, до якої входять наземний, водний та авіаційний види транспорту. За 2002 р. частка транспорту у валовій доданій вартості регіону зросла з 6,1 % до 6,5 % і становила 249,4 млн грн. Чисельність працюючих у сфері транспорту становить 16,7 тис. осіб, або 2,9 % зайнятого населення регіону. На підприємствах автомобільного транспорту працює 46,5 %, на залізниці - 37,4 % і лише 2 % - на річковому транспорті.

Упродовж 2000-2003 рр. на фоні макроекономічного зростання інвестиційна активність у Чернігівському регіоні збільшилася вдвічі (табл. 1). Незмінною домінантою в структурі сукупних інвестицій регіону є інвестиції в основний капітал. У 2003 р. частка інвестицій в основний капітал становила 65,7 %, прямих іноземних інвестицій - 32,1 %, наукових програм - 2,2 %. У ціло-

му, за оцінками експертів, серед регіонів України Чернігівський регіон має досить низьку інвестиційну привабливість. Інвестиції в основний капітал на одну особу в регіоні становлять 683 грн (2003 р.), з яких 54 грн (7,8 %) - це інвестиції в транспортну систему. По країні ці показники становлять відповідно 578 грн та 85,2 грн.

Світовий досвід показує, що для стабільного економічного зростання країни інвестиції мають бути нарівні 19-25 % від ВВП. У 2000 р. обсяг сукупних регіональних інвестицій становив 22,8 % від валової доданої вартості регіону, у 2001 р. - 25,8 %, у 2002 р. - 23,9 %. Пожвавлення інвестиційного попиту транспортної галузі було більш значним, хоч і досить мінливим. Рекордно висока інвестиційна активність на регіональному транспорті спостерігалася в 2001 р., коли інвестиції в основний капітал становили 39 % від доданої вартості галузі. У 2002 р. цей показник зменшився до 18,9 %.

Поряд з безумовно позитивними зрушеннями в регіональному інвестуванні існують серйозні проблеми. Низький рівень заощаджень та інвестицій зумовив низьку можливість регіонального виробництва, що, своєю чергою, обмежило інвестиційний попит. У результаті в 2003 р. обсяг регіональних інвестицій в основний капітал становив 31 % (824,8 млн грн) від рівня 1990 р.

Регіональна економіка ще не створила сприятливих умов для стійкого розвитку інвестування, який характеризується здатністю транспортної

Таблиця 1. Макроекономічні чинники інвестиційного клімату в Чернігівському регіоні за 2001-2003 рр.

Показники	2001	2002	2003	2004
Валова додана вартість регіону (у фактичних цінах), млн грн	3072,9	3472,1	3836,4	...
у розрахунках на одну особу, грн	2458,3	2942,5	3144,6	
Валова додана вартість транспортної галузі регіону (у фактичних цінах), млн грн	335,2	211,8	248,6	
у розрахунку на одну особу, грн	266,0	179,5	203,8	
Чистий експорт, млн дол. США	-43,7	4,03	4,4	5,5
Індекс споживчих цін (грудень до грудня попереднього року), %	125,7	101,9	96,6	108,0
Відсоткові ставки комерційних банків за кредитами у національній валюті, %	40,3	31,9	24,8	17,8
Сукупні інвестиції регіону (у фактичних цінах), млн грн у т. ч.:	699,5	895,1	916,8	1253,5
інвестиції в основний капітал	431,0	578,6	587,3	824,8
прямі іноземні інвестиції	257,5	308,0	318,8	402,8
наукові програми	11,0	8,5	10,7	25,9

системи майже не відхилятися від обраного шляху під дією тимчасових впливів [2]. Для транспортної системи характерна видова асиметрія інвестування. У 2003 р. в структурі інвестицій за видами транспорту частка залізничного транспорту становила 63 %, автомобільного - 9 %, річкового - 1 %, допоміжні транспортні послуги залучили 27 %. Водночас відбулося зростання обсягів інвестицій на залізничному транспорті у 8 разів, на автомобільному - на 44 %, на річковому - на 12 %. Поряд з диспропорціями інвестиційний попит зазнає різких коливань. Якщо у 2001 р. відбулося зростання інвестиційного попиту транспорту на 144,7 %, то наступного 2002 р. спостерігався спад інвестиційного попиту на 41,8 %, який змінився знову зростанням на 110,4 % (табл. 2). Інвестиційні коливання і видова асиметрія транспортної системи зумовлені специфікою перехідного періоду та державною підтримкою розвитку залізниці як природної монополії.

Одним з індикаторів інвестиційної ситуації в транспортній системі є забезпеченість основним капіталом. Нормальне транспортне обслуговування економіки передбачає наявність засобів для розширеного відтворення, а коли не вистачає ресурсів для простого відтворення, то що можна говорити про оновлення основного капіталу? Призупинення інвестиційного процесу в період 1991-1999 рр. зумовило істотне зменшення обсягів та якості основних засобів. На кінець 2003 р. питома вага різних видів транспорту в основних виробничих фондах регіону становила 3,7 % порівняно з 20 % у 1991 р. Лише у 2000 р. - першому році економічного зростання - стало можливим збільшення витрат на оновлення основних фондів. Основний капітал регіональної транспортної системи за 2001-2003 рр.

збільшився на 18 % і становив 963,3 млн грн. Відповідно збільшилась фондовіддача і фондоозброєність транспортної системи: фондовіддача - на 42 %, а фондоозброєність - на 28 %.

Важливою проблемою також є несвоєчасна заміна транспортних засобів, термін служби яких закінчився. Ступінь зносу основного капіталу регіонального транспорту становить 50 %, а коефіцієнт оновлення - 3,3 %. Використання старої техніки створює видимість наявності додаткової масштабності транспортних ресурсів та потужностей. Насправді ж експлуатація застарілого рухомого складу не тільки відволікає ресурси на його ремонт і утримання, але й значною мірою негативно впливає на рівень безпеки транспортних перевезень та ефективності роботи всієї транспортної системи регіону.

На шляху руху до ринкової економіки потреба транспорту в інвестиціях і виробничих ресурсах визначається не стільки завданнями приросту перевезень, скільки необхідністю корінного покращення якості транспортного обслуговування. Вища якість на макрорівні спричиняє зростання валового національного продукту на 5-10 % [3].

Інвестування має бути спрямоване насамперед на впровадження НТП, технологічне переозброєння, вдосконалення парку вантажного та пасажирського рухомого складу, їх спеціалізацію, пристосування до вимог споживачів. У сукупних інвестиціях Чернігівського регіону відсотковий внесок наукових досліджень незначний, хоча він і збільшився з 1,6 % у 2000 р. до 2,1 % у 2003 р., а їх обсяг у вартісному вираженні зріс майже у 3 рази. Регрес науково-технічного потенціалу регіону потребує реалізації засад державної підтримки щодо регіональних наукових програм.

Специфікою механізму покращення якості

Таблиця 2. Інвестиційний попит транспортної системи Чернігівського регіону за 2001-2003 рр.

Показники	2001	2002	2003
Інвестиції в основний капітал транспортної системи регіону (у фактичних цінах), млн грн у т.ч.:	52,0	26,3	64,2
залізничний	36,3	5,1	40,4
автомобільний	2,9	7,6	6,0
річковий	0,03	0,3	0,4
допоміжні транспортні послуги	12,8	13,3	17,4
Частка інвестицій в основний капітал транспорту в загальному обсязі інвестицій в основний капітал регіону, %	9,0	4,5	7,8
Темпи зростання інвестицій в основний капітал транспорту (до попереднього року), %	244,7	58,2	210,4

транспортних послуг є зосередження акцентів інвестиційної політики на сфері створення цих якостей. Система якостей транспортної послуги складається з доставки у визначений час і призначене місце, доступності, надійності, екологічної чистоти, комфортабельності (для пасажирів) і збереженості (для вантажів), а також регулярності. При цьому слід ураховувати, що тільки своєчасна доставка в потрібне місце є власним продуктом регіонального транспорту, всі інші якості створюються поза межами транспортної системи, тобто залежать від ефективності діяльності інших галузей народного господарства.

Оскільки найважливіші якості майбутньої транспортної послуги закладаються в машинобудівельній галузі, саме на цьому етапі необхідно забезпечувати погодженість між технічними характеристиками засобів перевезень і сучасних вимог споживачів.

Особливої уваги потребує система фінансування інвестиційної діяльності регіонального транспорту, значні недоліки якої впливають на капітальні вкладення підприємств. Джерелами фінансування інвестиційної діяльності переважно є власні фінансові ресурси. Упродовж 2000-2003 рр. їх частка продовжувала домінувати в регіоні, хоча відбулося зменшення з 85 % до 78 %. Привертає увагу значне зменшення частки власних коштів у структурі фінансування наукових програм регіону з 93,7 % у 2000 р. до 62,1 % у 2003 р.

Водночас спостерігається втрата фінансово-відтворювальної бази інвестиційного розвитку. Наприклад, у 2000 р. 45 % амортизаційних коштів було використано не за призначенням, а на фінансування оборотного капіталу, комерційну діяльність та ін. [4]. З метою вдосконалення розподілу власних коштів як джерела інвестицій необхідно дотримуватися використання амортизаційних відрахувань за їх прямим призначенням, що дасть можливість транспортним підприємствам збільшити розміри капіталовкладень.

Слабким місцем фінансування є також кредити, частка яких хоч і зросла, але становила лише 3,6 % (2003 р.). Мала частка банківських кредитів у джерелах інвестицій пояснюється з боку попиту недостатністю матеріального забезпечення регіональної транспортної системи і високими відсотковими ставками та з боку пропозиції – небажанням банку надавати довгострокові кредити підприємствам транспорту. При цьому підприємства, яким удалося отримати кредит як матеріальне забезпечення, пропонували їх обладнання, а також комерційну та приватну нерухомість. Обмеженість джерел зовнішнього фінансування гальмує інвестиційну діяльність

транспорту, тому важливими питаннями є пошук і розробка схем залучення банківських кредитів і коштів населення для фінансування інвестиційних проектів.

В умовах переходу до ринку транспортних підприємств новим видом фінансування рухомого складу є застосування лізингових операцій. У більшості підприємств регіонального транспорту немає коштів на придбання дорогого рухомого складу, а лізинг дає можливість тимчасово використовувати сучасні транспортні засоби. Таким чином, за допомогою лізингових компаній транспортна система може здійснити, з одного боку, економію коштів, а з іншого – оновлення основних фондів і використання сучасних технологій. Світова практика свідчить, що лізинг виник і розвивається високими темпами не лише в бідних країнах, а й у багатих, де він вважається вигідним бізнесом [5].

За умов інвестиційного голоду вирішення питань сталого економічного зростання регіону неможливе без масштабного залучення іноземного капіталу. Іноземні інвестиції як додаткове джерело фінансування основного капіталу економіки Чернігівського регіону все ще не відіграють вагомої ролі, хоча накопичені обсяги іноземних інвестицій у 2003 р. зросли порівняно з 2002 р. майже у 4 рази і досягають 42,2 млн грн, що становить в розрахунку на одну особу 35,2 грн. У цілому в 2003 р. закордонне фінансування забезпечило 5 % інвестицій в основний капітал.

Проаналізувавши складові інвестиційного клімату транспорту регіону поряд з макроекономічними (мінливість перехідного періоду, непередбачувана внутрішня і зовнішня державна політика, надмірна фіскальна активність, незабезпечені права власності, регуляторне середовище, корупція), можна виділити регіональні перешкоди інвестування: низька інвестиційна привабливість регіону; криза неплатежів та низькі доходи транспортних підприємств; нерівномірність виходу з кризи окремих видів транспорту та підприємств і, як наслідок, неминучі диспропорції транспортного ринку; використання рухомого складу з високим фізичним та моральним зносом, що обмежує пропозицію транспортних послуг і призводить до подальшого зниження інвестиційних можливостей; при обмежених фінансових можливостях недоступність кредитних ресурсів.

З метою надати регіональній транспортній системі можливості для сталого розвитку і забезпечення поступового переходу до європейсь-

кої та світової транспортної системи в рамках інвестиційної політики необхідне впровадження комплексу заходів: підтримка державою інвестиційних проектів, що мають міжгалузевий чи міжрегіональний характер або проявляються в соціальній сфері; впровадження механізму підтримки інвестування в галузі регіонального транспорту за рахунок кредитної емісії, який полягає у наданні емісійних ресурсів «точкам зростання» транспортної системи на пільгових, із позицій ціни кредиту, умовах; створення інноваційних центрів, які б об'єднували транспортну систему як замовника, що визначає технічні умови, з машинобудуванням як виробником; сприяння нормалізації фінансового становища транспортних підприємств; впровадження реструктуризації діяльності транспортних компаній (оновлення послуг та технологій, зміна ринків);

розробка інвестиційних проектів, направлених на модернізацію транспортної мережі та транспортної інфраструктури, впровадження інформаційних технологій; найширше застосування лізингу як джерела фінансування; поліпшення використання амортизаційного фонду як важливого внутрішнього джерела капіталовкладень; сприяння залученню іноземних інвестицій у транспортну сферу регіону.

Підсумовуючи викладене, можна стверджувати, що на сучасному етапі необхідне зосередження основних акцентів інвестиційної політики на досягненні якісних зрушень, зокрема впровадженні ринкових механізмів та новітніх технологій. Зрештою, саме через інвестування транспортна система перетворюється з системи забезпечення діяльності регіональної економіки на чинник її зростання.

1. Funding for highway and aviation programs. Hearing before the Task force on economic policy, projections and revenues of the Committee on the budget. House of Representatives, 101st congress, 2nd session, Washington, 1987.
2. Економічний словник-довідник / За ред. д-ра екон. наук, проф. С. В. Мочерного, - К.: Феміна, 1995,- 368 с.

Современное управление. Энциклопедический словарь.- М.: Издатцентр, 1997.- Т. 2.- 576 с.

Перехідна економіка / В. М. Геєць, Є. Г. Панченко, Е. М. Лібановатаін.; за ред. В. М. Геєця.-К.: Вицашк., 2003,- 591 с.

Сич Є. М., Ільчук В. П. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту.- К.: Логос, 2002.- 256 с

О. Bazilinska

INVESTMENT POLICY IN THE REGIONAL TRANSPORT

The paper considers the problems of investment policy in the regional transport. It also analyses the situation and the level of developing investments in the regional transport. The role of investing transport is considered to be the element of stabilizing the regional economy. Specific features and peculiarities of investing regional transport are shown and the ways of improving investments in the transport system of the region are investigated.