

ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. В.Н. КАРАЗІНА

Дикань Валерія Володимирівна

УДК 656.2.022.816:330.322

**ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В УКРАЇНІ**

Спеціальність 08.02.03 – організація управління, планування
і регулювання економікою

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2006

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України.

Науковий керівник - доктор економічних наук, професор
Дейнека Олександр Георгійович,
Українська державна академія
залізничного транспорту,
завідувач кафедри менеджменту
зовнішньоекономічної діяльності на транспорті

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Шинкаренко Володимир Григорович,
Харківський національний автомобільно-
дорожній університет,
завідувач кафедри менеджменту
кандидат економічних наук, доцент
Гненний Микола Васильович,
Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту ім. акад. В.А. Лазаряна,
завідувач кафедри економіки та менеджменту

Провідна установа - Донецький державний університет управління,
кафедра менеджменту у невиробничій сфері,
Міністерство освіти і науки України,
м. Донецьк

Захист відбудеться "7" вересня 2006 р. о 12⁰⁰ год. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д
64.051.05 в Харківському національному університеті ім. В.Н. Каразіна за адресою: 61002, м.
Харків, вул. Мироносицька, 1, ауд. 3.30.

З дисертацією можна ознайомитись у Центральній науковій бібліотеці Харківського національного
університету ім. В.Н. Каразіна за адресою: 61077, м. Харків, площа Свободи, 4
Автореферат розісланий „4” серпня 2006 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Третяк В.П.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Становлення України як європейської держави повинно спиратися на стійкий економічний розвиток, що оснований на подальшій структурній перебудові економіки і підвищенні конкурентоспроможності вітчизняних товарів та послуг на світових ринках, а також на інтеграцію країни у систему міжнародних відносин, які постійно змінюються. Прогнози цих змін пов'язані з випереджаючим зростанням світової торгівлі порівняно зі зростанням обсягів виробництва.

На сьогоднішній день у світі сформувалися три центри економічної активності - Європа, Східна Азія та Північна Америка. Геополітичне розташування України між двома світовими центрами - Європою та Азією - визначає її особливу роль у забезпеченні транспортних євроазійських зв'язків. Україна, володіючи достатньо розвинутою транспортною системою, об'єктивно є тим природним мостом, який забезпечує транзитні зв'язки на цих напрямках. Проте, транзитний потенціал країни сьогодні задіяний слабо.

Для більш повного використання переваг географічного положення країни, забезпечення зростаючих обсягів зовнішньоторгової діяльності, укріплення ролі України у світовій господарській системі необхідно формування та планомірний розвиток міжнародних транспортних коридорів (МТК) на території країни, як найважливіших елементів створюваної міжнародної євроазійської транспортної інфраструктури. В цих умовах одним з ключових питань розвитку української економіки стає питання удосконалення транспортної системи країни та реалізація її потужного транзитного потенціалу.

Вирішенню окремих завдань з формування та розвитку системи МТК на території України присвячені дослідження В.П. Бабича, О.О. Бакаєва, А.П. Голікова, О.Г. Дейнеки, В.Л. Диканя, М.І. Котлубая, Ю.Ф. Кулаєва, А.М. Новікової, Д.К. Прейгера, Є.М. Сича, А.М. Хахлюка, Ю.М. Цветова, В.Г. Шинкаренка та інших вчених. Однак ряд специфічних проблем, пов'язаних з розбудовою системи МТК в Україні, зокрема інвестиційного забезпечення як найважливішого обмежуючого фактора, розглянуто недостатньо повно і потребує поглиблення та удосконалення.

Так, інвестиційна діяльність у виконаних дослідженнях розглядається стосовно конкретного виду транспорту або методичних підходів до оцінки доцільності та ефективності інвестицій у розвиток МТК. Проте основна проблема, яку необхідно вирішувати негайно, полягає у визначенні дійсно дієвих шляхів залучення необхідних обсягів інвестиційних ресурсів, які, за визначеннями експертів, є чималими. Саме вирішення цієї проблеми вимагає додаткових досліджень. Для цього необхідно перш за все підсилити регулюючу роль держави у забезпеченні інвестиціями розбудови МТК в Україні. Актуальність поставлених питань обумовила вибір теми, формування мети і завдань дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконана відповідно до плану науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту, зокрема у рамках Підпрограми "Залучення об'єктів підприємницької діяльності в сферу обслуговування транспортних коридорів" Національної програми "Сприяння розвитку малого підприємництва в Україні на 2003 р.", затвердженої Розпорядженням Кабінету Міністрів від 16.11.2002 р. № 657-р (договір № 2-НП-07КК-1-2003 від 1.05.2003 р.).

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційної роботи є удосконалення теоретичних і методологічних основ залучення інвестиційних ресурсів у формування та розвиток міжнародних транспортних коридорів на території України.

Реалізація поставленої мети обумовила необхідність формулювання і вирішення наступних задач:

- ↯ аналіз формування та перспектив функціонування пан'європейських та євроазійських міжнародних транспортних коридорів, їх прямого та зворотнього впливу на процеси державного управління транспортною галуззю України;

- ↯ визначення об'єктивних факторів, що забезпечують формування ефективної системи МТК на території України під кутом зору галузевої та регіональної політики держави;

- ↯ дослідження стану інвестиційних процесів та джерел залучення інвестицій у національний транспортний комплекс як найважливішого регулюючого фактору та передумови формування та функціонування системи МТК в Україні;

- ↯ обґрунтування програми інвестування напрямків МТК;

- ↯ встановлення доцільності створення інтегрованих промислово-фінансових структур з метою активізації інвестиційної діяльності у транспортному комплексі;

- ↯ доведення доцільності державного регулювання по залученню інвестицій промислово-фінансових груп (ПФГ) у розбудову МТК та їх інфраструктури в умовах інтеграції економіки України у світогосподарські зв'язки.

Об'єкт дослідження – економічні процеси формування, розбудови та розвитку інфраструктури міжнародних транспортних коридорів у їх трансформації до потреб національної економіки.

Предмет дослідження – теоретичні, методологічні та прикладні основи державного регулювання інвестиційним процесом у транспортному комплексі.

Методи дослідження. Методологічною основою проведеного дослідження стали класичні положення сучасної економічної теорії та теорії управління. Для досягнення поставленої в дисертаційній роботі мети застосовані методи наукового синтезу, маркетингу, логістики - для визначення перспектив, проблем та пріоритетності розбудови окремих напрямків системи МТК в Україні; статистичного аналізу - для дослідження стану інвестиційних процесів та джерел

інвестиційних ресурсів, що можуть бути залучені у транспортний сектор національної економіки; програмно-цільового методу - для визначення регулюючої ролі держави у залученні інвестицій до розбудови системи МТК; економіко-математичні - для оцінки економічної ефективності інвестицій у розвиток МТК в Україні; системний підхід - для розкриття взаємозв'язку між зовнішнім економічним середовищем, інтегрованими промислово-фінансовими структурами та транспортною інфраструктурою.

Інформаційну базу дослідження склали: Конституція України та інші закони, статистична база Міністерства транспорту і зв'язку України, Міністерства промислової політики і з питань Європейської інтеграції України, Держкомстату України, Укрзалізниці, наукові публікації українських та зарубіжних авторів.

Наукова новизна отриманих результатів. Здійснені дослідження в сукупності розв'язують важливе наукове завдання з удосконалення державного регулювання інвестиційного забезпечення розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні.

Серед одержаних основних наукових результатів:

вперше:

↯ запропоновано методологічні підходи до регулювання забезпечення інвестиційними ресурсами транспортного комплексу України для розбудови інфраструктури МТК;

↯ доведено доцільність забезпечення режиму інвестиційної діяльності в транспортному комплексі на основі комплексної регулюючої функції держави із залученням промислово-фінансових груп;

удосконалено:

↯ підходи до інтеграції у транспортний комплекс України об'єднаного промислово-фінансового капіталу на основі аналізу існуючої світової практики інвестування розвитку МТК;

↯ методичні положення щодо реалізації механізмів регулюючих функцій держави по зацікавленню ПФГ у функціонуванні транспортної галузі України;

дістали подальший розвиток:

↯ концепція розвитку МТК, в межах України, на базі конкурентного аналізу та оцінки можливого збільшення (втрати) обсягів транзитних перевезень;

↯ рекомендації з встановлення рівня торгово-економічних зв'язків між Україною і сусідніми державами через виявлення і планування основних товарних ресурсів з метою активізації взаємної торгівлі, що забезпечується відповідно організованою транспортною мережею і запропонованими територіально-транспортними розподільчими комплексами з урахуванням основних вимог ринку щодо якості транспортних послуг.

Практичне значення отриманих результатів полягає у: розробці пропозицій щодо

перспективного розвитку системи МТК на території України у середньостроковій та довгостроковій перспективі та забезпеченні конкурентоспроможності національної транспортної системи на ринку міжнародних перевезень; рекомендацій щодо активізації інвестиційної діяльності на транспорті через створення національних ПФГ та інших промислово-фінансових об'єднань, з метою підвищення економічної безпеки держави; пропозицій доцільності підвищення ефективності державного регулювання процесів формування та розвитку МТК на території країни.

Результати дослідження впроваджені у діяльність органів влади та практичну діяльність транспортних підприємств, управлінь, відомств (довідка про впровадження № 006\83а від 05.04.06 р.).

Ряд положень дисертації застосовані у навчальному процесі в Інституті перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін "Економіка залізничного транспорту", "Економіка та організація діяльності об'єднань підприємств", "Інвестування", "Державне регулювання економікою", "Економіка міжнародних транспортних перевезень", "Економічні основи реструктуризації підприємств транспорту" "Єдина транспортна система".

Апробація результатів дисертації. Основні положення та висновки дослідження доповідались на: I Міжнародній науково-практичній конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України" (Коктебель - Харків, 2004); Міжнародній науково-практичній конференції "Проблеми економіки транспорту" (Дніпропетровськ, 2005); Міжнародній науково-практичній конференції "Економічна безпека держави: стан, проблеми, напрямки зміцнення" (Харків, 2005).

Особистий внесок здобувача. Всі наукові результати, викладені в дисертації, отримані автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в роботі використані лише ті положення та ідеї, що є результатом особистих досліджень. Особистий внесок здобувача в наукові та практичні результати, що виконані у співавторстві, є таким: у роботі [9] обґрунтовано залучення в сферу розбудови МТК промислово-фінансових груп як джерела внутрішніх інвестиційних ресурсів з метою забезпечення економічної безпеки країни; у роботі [5] економічну ефективність від реалізації інвестицій у формування та подальше фінансування МТК в Україні обґрунтовано оцінювати через показники суспільної, бюджетної та комерційної ефективності; у роботі [6] – запропоновано методичні положення до регулювання інтеграційних процесів на транспорті.

Публікації. Результати дослідження опубліковані в 9 працях, з яких 6 наукових статей надруковані у наукових виданнях, визнаних ВАК фаховими з економічних наук. Загальний обсяг публікацій складає 1,6 друк. арк., з них особисто автору належить 1,49 друк. арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків,

списку використаних джерел (128 найменувань), 3 додатків. Робота викладена на 166 сторінках основного тексту, містить 15 рисунків, 16 таблиць.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У *вступі* обґрунтована актуальність теми дисертації, сформульовано мету і задачі дослідження, визначено наукову новизну та практичну значимість одержаних результатів.

У *першому розділі "Теоретичні основи формування та розвитку міжнародних транспортних коридорів"* - аналізується розвиток міжнародних транспортних коридорів (МТК) з початку 80-х рр. 20 сторіччя та роль української транспортної системи у забезпеченні транспортних зв'язків між Західною та Східною Європою, Європою та Азією. Визначено необхідність та основні напрямки державного регулювання ефективного функціонування МТК та шляхи комплексного інвестування розвитку транспортної інфраструктури МТК в Україні.

Розкриті наслідки глобалізації світової економіки, що спричинили кардинальні зміни в міжнародному розподілі праці та територіальному розміщенні виробництва, що поряд з суттєвим зростанням чисельності населення планети стали чинником значного збільшення обсягів перевезень. Звернуто увагу на те, що саме транспорт виявив себе як важливий фактор розвитку інтеграційного процесу в міжнародній економіці та зміні геополітичних пріоритетів більшості країн. Швидке зростання міждержавних економічних та культурних зв'язків, а також необхідність покращення та здешевлення міжнародного сполучення за рахунок підвищення узгодженості у розвитку та експлуатації взаємодіючих ланцюжків транспортної інфраструктури різних країн поклало початок розбудови системи МТК.

Зазначено, що Україна в європейсько-азійському транспортному просторі представлена всіма видами транспорту. Вигідне геополітичне положення країни, наявність високорозвинутого транспортного комплексу, зростання її зовнішньоторговельних перевезень є основними передумовами формування МТК на території України.

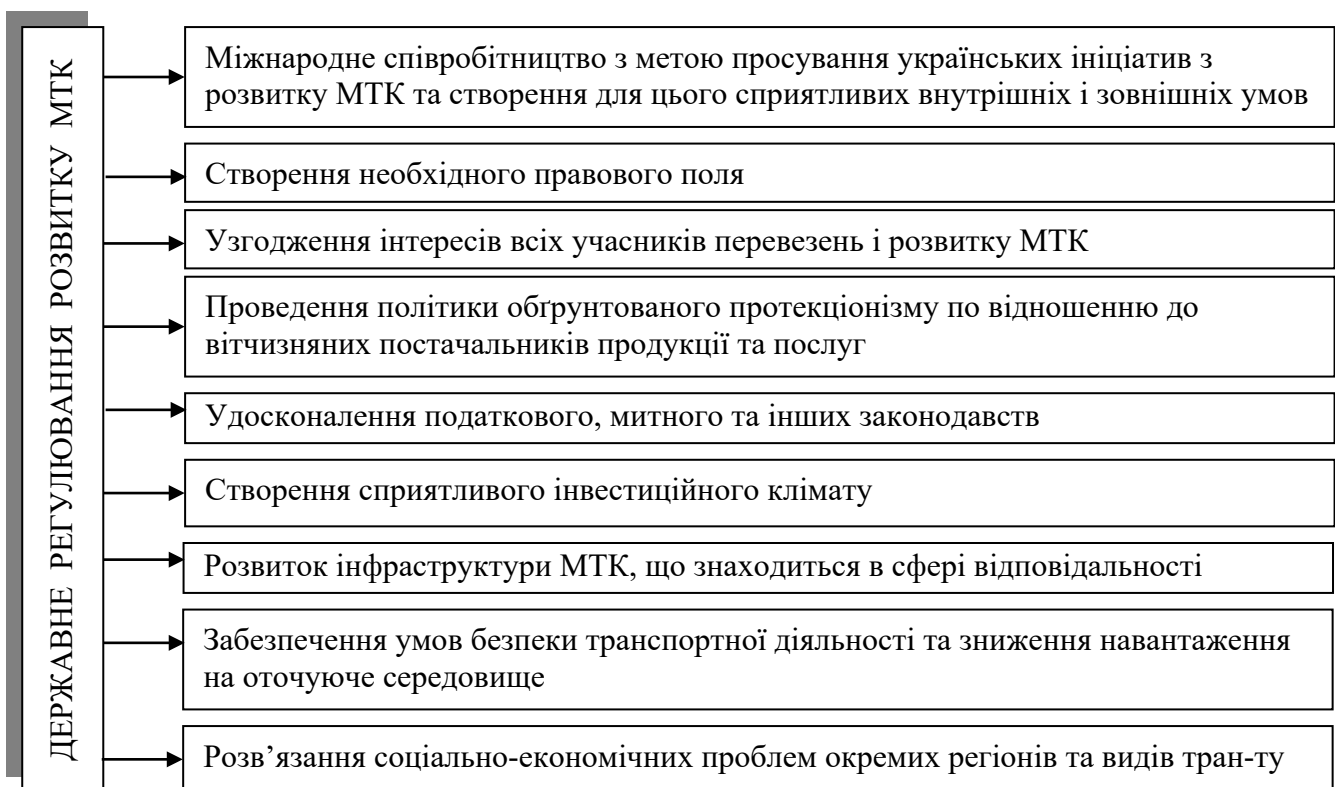
Визначені пріоритетні напрямки транспортних зв'язків між Західною та Східною Європою, які реалізуються у діяльності дев'яти пан'європейських транспортних коридорах, чотири з яких проходять територією України і стимулюють розвиток вітчизняної транспортної інфраструктури.

Розглянуто методологічні питання реалізації наявного транзитного потенціалу України, які набувають особливої гостроти у контексті розширення ЄС. Підкреслено, що економічні відносини України з ЄС в майбутньому багато в чому визначатимуться її статусом транзитної країни у процесі транспортування на Захід енергоносіїв та інших видів вантажів. Саме транзит дасть змогу ефективно використовувати резерви національних транспортних систем, стимулюватиме їх розширене відтворення. Внаслідок цього очікується розвиток транспортного машинобудування,

активізація будівництва доріг, пунктів перевалювання вантажів та пов'язаних з ними об'єктів, створюватимуться нові робочі місця. Констатовано, що збільшення обсягів транзитних перевезень неможливе без розвитку транспортної мережі, що, у свою чергу, буде визначатися інвестиціями в цю сферу.

Доведено, що у процесі формування і розвитку системи МТК в Україні державне регулювання повинно відігравати визначальну роль. При цьому головною регулюючою ланкою на території України повинно бути Міністерство транспорту і зв'язку України. У своїй діяльності останнє має більш впливовіше взаємодіяти з іншими органами державної влади - Міністерством економіки України, Міністерством фінансів України, Державною митною службою України та ін. Запропоновані напрямки державного регулювання розвитку МТК в Україні (рис. 1) та обґрунтовано фактори, що обумовлюють необхідність його реалізації (рис. 2).

Рис. 1. Основні напрямки державного регулювання розвитку МТК в Україні



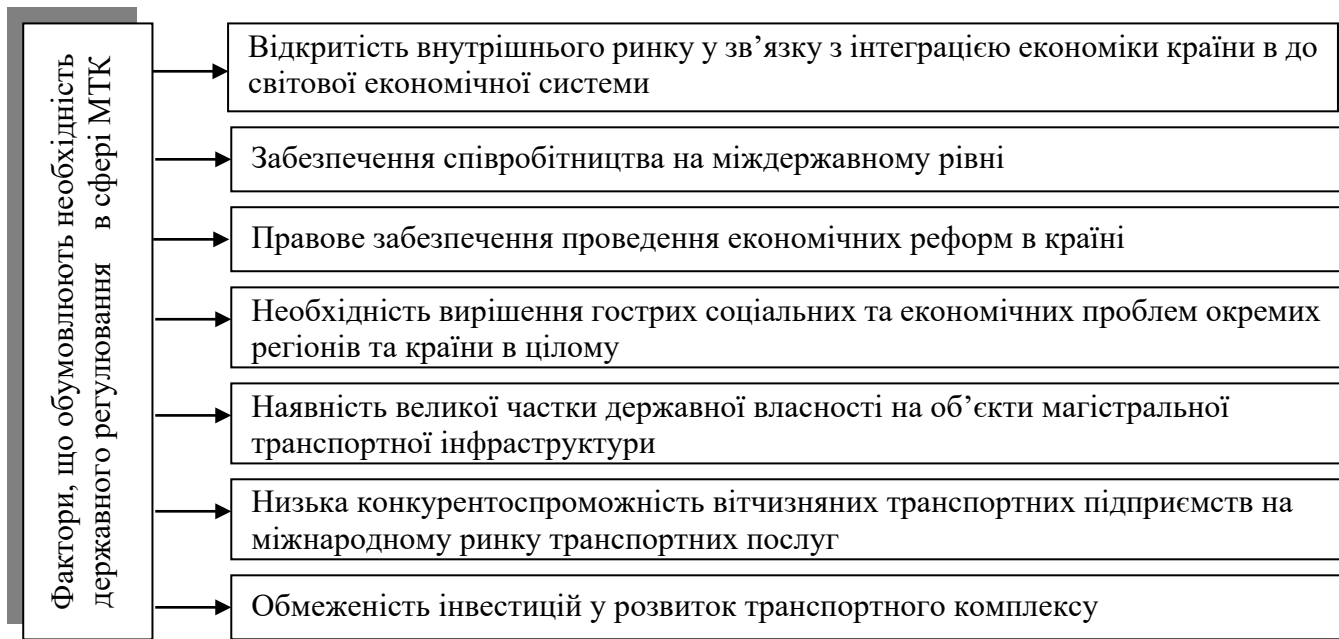


Рис. 2. Основні фактори, що обумовлюють необхідність державного регулювання розвитку МТК в Україні

Автором запропоновані форми і джерела фінансування інвестицій на розвиток транспортної інфраструктури МТК в Україні (рис. 3).

Доведено, що ефективне державне регулювання процесу формування системи МТК може бути реалізовано тільки в рамках програмного підходу до рішення цієї проблеми.

У другому розділі *"Економічні аспекти інвестиційного забезпечення інтеграції транспортного комплексу України до світової транспортної мережі"* дається сучасна прогнозна оцінка залучення транзитних потоків в Україну, аналізується технічний стан та проблеми національної транспортної інфраструктури та рухомого складу, проводиться аналіз можливих шляхів інвестиційного забезпечення розвитку МТК в Україні.

Виявлені основні причини зменшення транзитного потенціалу України, що пояснюють відставання у темпах розбудови української частини системи МТК. Звернуто увагу на низьку якість транспортної мережі та обмеженість швидкості транзитних перевезень, технічну недосконалість більшості елементів рухомого складу, недосконалість і низьку ефективність існуючих заходів з державної підтримки вітчизняних перевізників, невикористання світового досвіду щодо формування міжнародних консорціумів зі спорудження, експлуатації та розвитку МТК.

Має місце також недостатня наполегливість у відстоюванні інтересів України,

невизначеність і недостатня послідовність політики України щодо участі в міжнародних та регіональних економічних формуваннях.

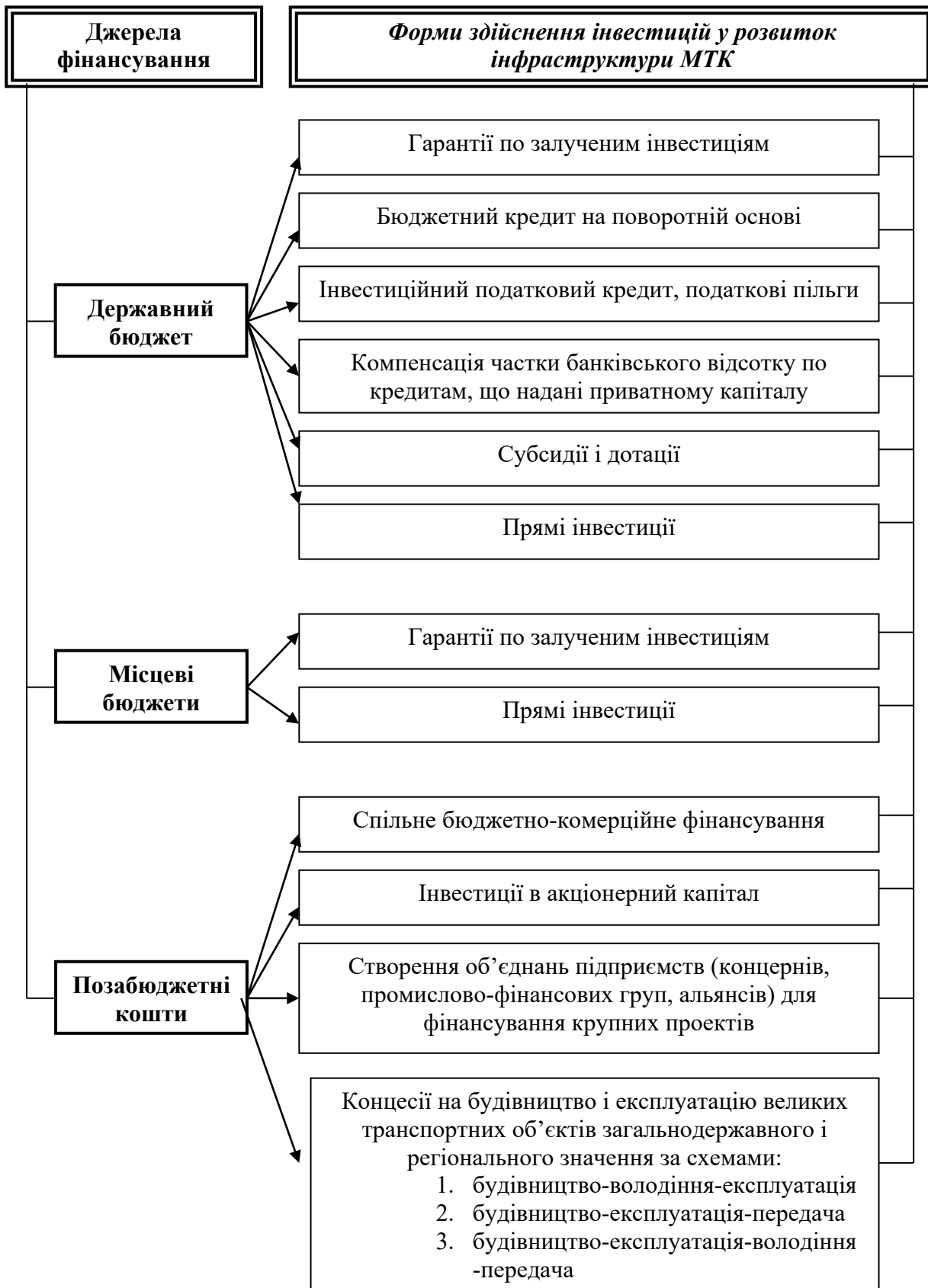


Рис. 3. Форми та джерела фінансування інвестицій на розвиток транспортної інфраструктури МТК в Україні

Здійснений аналіз дозволив виявити певні проблеми реалізації переваг України як транзитної держави, вирішення яких перебуває як у площині внутрішнього господарювання та формування необхідної нормативно-правової бази, так і на теренах розвитку міжнародного співробітництва в рамках дво- та багатосторонніх відносин у сфері транспортування територією України енергоносіїв, генеральних та інших вантажів залізницею, автомобільним, повітряним, морським та річковим транспортом.

Проведено комплексний аналіз пріоритетних задач у забезпеченні підвищення транзитного потенціалу країни. На підставі вивчення і узагальнення теоретичних та методологічних основ зазначено, що посилення торгово-економічних зв'язків країн СНД та Азії з Україною і західноєвропейськими країнами може здійснити добре керована транспортна мережа.

Для розвитку торгово-економічних зв'язків між Україною і сусідніми державами доцільно виявити і спланувати основні товарні ресурси для взаємної торгівлі. Саме це можливо здійснити за умов постійного вивчення можливостей і потреб кожного регіону. Проаналізовано і доведено, що найбільш ефективно забезпечити міжрегіональну взаємодію має відповідно організована транспортна мережа і функціонуючі територіально-транспортні розподільчі комплекси. Доведено також про необхідність урахування основних вимог ринку: швидкості доставки вантажів і пасажирів; прийнятної вартості перевезень; надійності і чіткості доставки; схоронності вантажів і безпеки руху. Автором виявлено, що для України як рівноправного партнера в розвитку міжнародних сполучень необхідно терміново розробити і впровадити транспортні технології та новітнє технічне оснащення, що забезпечать виконання зазначених вимог. Залучення для цих цілей національних виробників є поштовхом для пожвавлення всієї української економіки і припливу додаткових інвестиційних ресурсів на розвиток транспорту.

Аналіз показав, що головною проблемою розвитку національної мережі МТК залишається відсутність і неспроможність залучення інвестицій. Проте потреба в інвестиціях для реконструкції МТК оцінюється в 100 млрд. грн. Нажаль, в Україні не створено відповідних умов для залучення інвесторів і, перш за все, вітчизняних.

Зазначено, що з урахуванням обмежених можливостей державного бюджету та інших джерел фінансування, динамічного формування міждержавних транспортно-економічних зв'язків, кон'юнктури на міжнародних товарних і фрахтових ринках саме державним програмам надається перевага щодо фінансування, у тому числі за рахунок позабюджетних коштів, залучення кредитів, інвестицій, включаючи технічну допомогу міжнародних союзів та фінансових організацій, частка яких у фінансуванні розбудови МТК нині не перевищує 12%.

У роботі доведено, що традиційні внутрішні джерела фінансування: держбюджет та власні кошти транспортників - не можуть в достатньому обсязі забезпечити зростаючий попит на інвестиційні ресурси. Підкреслено, що без надання державної підтримки (пільгове оподаткування,

державні гарантії повернення інвестицій, тарифні пільги підприємствам-вантажовласникам, що беруть участь в інвестуванні транспорту) залучення вільних коштів вітчизняних підприємств у розвиток транспортного комплексу країни є досить проблематичним.

Найбільш доцільним напрямком нарощування інвестиційних ресурсів вітчизняними підприємствами для фінансування транспортного комплексу України є створення і державна підтримка розвитку національних промислово-фінансових груп (ПФГ).

У третьому розділі "Шляхи залучення інвестицій у розвиток міжнародних транспортних коридорів" обґрунтовуються можливості та визначаються шляхи ефективного механізму інвестування процесу розвитку та функціонування МТК в Україні. У розділі надаються пропозиції щодо регулювання інвестиційної діяльності промислово-фінансових об'єднань на транспорті та наводиться модель ефективного інвестування у розвиток МТК в Україні.

Доведено що, потужними інвесторами розбудови міжнародних транспортних коридорів в Україні можуть виступати великі компанії, що функціонують, в більшості своїй, за принципами промислово-фінансових груп. Обґрунтовано, що основною метою створення і функціонування ПФГ є формування сприятливих умов для інвестиційної діяльності за допомогою використання ефективних механізмів інвестування, досконалої організації та поєднання промислового і фінансового капіталів. Підкреслено, що створенню груп в промисловості, на транспорті і у банківській діяльності сприяє, перш за все, стратегія компаній, що націлена на зростання і конкурентостійкість. Запропоновано зацікавити ПФГ в інвестуванні розвитку транспортної системи країни. Визначено, що реалізація зазначеного можлива через державне регулювання тарифів на перевезення продукції компаній-інвесторів, що підтверджується міжнародним досвідом.

Запропоновано схему фінансово-промислової інтеграції у транспортний комплекс через державне регулювання транспортної, промислової, кредитно-фінансової та інвестиційної сфери (рис. 4).

Виявлені причини та надані пропозиції щодо подолання гальмування створення ПФГ в економіці України. Зокрема у транспортному секторі має місце недосконалість правового забезпечення. Законодавство про ПФГ повинно забезпечити ініціативу самих підприємств у становленні подібних об'єднань, гарантувати простір для пошуку найбільш ефективних сполучень різних інтеграційних механізмів.



Рис. 4. Схема реалізації державного регулювання залучення інвестицій у розвиток інфраструктури МТК

Пропонується залучення і використання інвестиційних ресурсів на розвиток МТК здійснювати за рахунок внутрішніх джерел фінансування (без залучення іноземних інвестицій або за мінімальною їх участю) на базі інтеграції фінансово-промислового капіталу (шляхом створення промислово-фінансових груп та інших видів об'єднань) в транспортний комплекс країни в умовах дії спеціального режиму інвестиційної діяльності на окремих коридорах чи напрямках коридорів, що проходять територією України, при державному регулюванні інтеграційних процесів у сферах транспортної, промислової, кредитно-фінансової та інвестиційної політики.

Транспортною політикою повинні визначатися перспективні напрямки розвитку мережі МТК, черговість інвестування об'єктів транспортної інфраструктури, проведення гнучкої тарифної політики, забезпечення безпеки руху та життєдіяльності. Промислова політика повинна бути спрямована на забезпечення можливості одержання промисловими підприємствами прибутків від господарської діяльності як основи формування власних інвестиційних ресурсів у майбутньому. Кредитно-фінансова політика повинна визначати ефективність роботи банківської системи на транспорті через зміну нормативного резерву, що приведе до збільшення їх інвестиційних можливостей і рівня дисконтної ставки у вигляді допоміжного засобу забезпечення відповідності пропозиції грошей потребам транспортного комплексу країни. Інвестиційна політика уряду має забезпечувати створення необхідних умов для залучення інвестиційних ресурсів з різних джерел через реалізацію наданої державою системи пільг і захисту прав інвесторів.

Запропоновані напрямки ефективного державного регулювання процесу формування системи МТК, у тому числі із залучення позабюджетних інвестиційних ресурсів, можуть бути реалізовані тільки в рамках програмного підходу до вирішення цієї проблеми на державному рівні, що дозволить забезпечити мінімізацію розміру інвестицій на їхню реалізацію та підвищення їх віддачі. Програма має працювати на віддалену перспективу. У процесі її реалізації повинен проводитися постійний моніторинг усіх аспектів процесу формування і залучення інвестицій у розвиток МТК на території України, а також здійснюватися регулярна її актуалізація у відповідності до умов зовнішнього по відношенню до транспортного комплексу економічного середовища, що динамічно змінюється.

Комплексна програма залучення інвестицій до транспортного комплексу повинна включати заходи державного протекціонізму, серед яких: підтримка реструктуризації суб'єктів господарювання з метою підвищення їх інвестиційного потенціалу; зниження податкового тиску, спрощення системи оподаткування; сприяння розвитку стабільного фондового ринку, створення необхідних умов для портфельних інвестицій; створення умов для розвитку малого і середнього бізнесу з метою подальшої його участі в процесах інвестування та інтеграції та інші.

Розробка моделі ефективності інвестицій у розвиток інфраструктури МТК здійснюється шляхом формальних (розрахункових оцінок) і неформальних процедур (експертних оцінок).

Доцільність реалізації інвестиційних проектів підтверджується відповідними техніко-економічними розрахунками з визначенням суспільної, комерційної і бюджетної ефективності.

ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

Результати дисертаційного дослідження в сукупності вирішують наукову задачу залучення внутрішніх (національних) інвестиційних ресурсів у розвиток МТК на території України через забезпечення регулюючої функції держави, що проявляється у транспортній, промисловій, кредитно-фінансовій та інвестиційній політиці. Основні висновки роботи полягають у наступному:

1. Встановлено, що процес формування і розвитку МТК носить комплексний характер. Він не зводиться тільки до удосконалювання їхньої транспортної інфраструктури, а включає також питання розвитку об'єктів державного контролю, сервісних пунктів і телекомунікацій, а також рішення цілого ряду тісно взаємопов'язаних економічних, організаційних, правових і наукових проблем.

2. Визначена черговість формування системи МТК і розвитку інфраструктурних об'єктів, що оцінюється показниками концентрації міжнародних перевезень, величиною і резервами пропускної здатності інфраструктури, потребами у фінансових ресурсах на її розвиток, конкурентоздатності в порівнянні з альтернативними маршрутами інших країн, відповідності міжнародним вимогам в області технічного рівня інфраструктури і застосовуваних транспортних технологій.

3. Обґрунтовано сукупність факторів, що обумовлюють необхідність державного регулювання в процесі формування та розвитку системи МТК на території України. Найвагомішими серед яких є: відкритість внутрішнього ринку в умовах інтеграції транспортного комплексу та економіки країни в цілому до світової економічної системи; необхідність забезпечення комплексного підходу і здійснення співробітництва на міждержавному рівні в процесі розвитку МТК; економічні реформи в країні, що передбачають створення конкурентного ринкового середовища; низька конкурентоспроможність вітчизняних транспортних підприємств на міжнародному ринку транспортних послуг; недостатня інвестиційна активність підприємств транспортного комплексу країни та труднощі із залученням вітчизняних та іноземних інвесторів, а також банківських кредитів.

4. Економічні відносини України з іншими країнами багато у чому визначаються її статусом транзитної країни в процесі перевезення вантажів та пасажирів. Зменшення транзитного потенціалу України та погіршення використання наявного пов'язано, насамперед, з відставанням у темпах

розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів та технічною недосконалістю більшості елементів інфраструктури і рухомого складу; невизначеністю і недостатньою послідовністю політики України щодо участі в міжнародних та регіональних економічних формуваннях.

5. Підвищенню транзитного потенціалу України сприятиме посилення торгово-економічних зв'язків країн СНД та Азії з Україною і західноєвропейськими країнами. Для їх розвитку необхідно виявляти і планувати основні товарні ресурси для взаємної торгівлі при постійному вивченні можливостей і потреб кожного регіону. Найбільш ефективно забезпечити міжрегіональну взаємодію дозволять відповідно організована транспортна мережа і пропонувані ТТРК з урахуванням основних вимог ринку: швидкості доставки, прийнятної вартості перевезень, надійності і чіткості доставки, збереження вантажів і безпеки руху.

6. Залучення і використання інвестиційних ресурсів на розвиток МТК пропонується здійснювати за рахунок внутрішніх джерел фінансування на базі інтеграції фінансово-промислового капіталу (шляхом створення ПФГ та інших видів об'єднань) в транспортний комплекс країни в умовах дії спеціального режиму інвестиційної діяльності на окремих коридорах чи напрямках коридорів, що проходять територією України, при державному регулюванні інтеграційних процесів у сферах транспортної, промислової, кредитно-фінансової та інвестиційної політики. При цьому транспортною політикою повинні визначатися перспективні напрямки розвитку мережі МТК, черговість інвестування об'єктів транспортної інфраструктури, проведення гнучкої тарифної політики, забезпечення безпеки руху і життєдіяльності; промисловою політикою - забезпечуватися можливістю одержання промисловими підприємствами прибутків від господарської діяльності як основи формування власних інвестиційних ресурсів у майбутньому; кредитно-фінансовою політикою - визначатися ефективність роботи банківської системи на транспорті, в основному, через зміну нормативного резерву і рівня дисконтної ставки; інвестиційною політикою - забезпечуватися створення необхідних умов для залучення інвестиційних ресурсів з різних джерел через реалізацію наданої державою системи пільг та захисту прав інвесторів. Методи державного регулювання включають також удосконалення правової бази на національному і міжнародному рівні, пряму участь в управлінні МТК, здійснення державних інвестиційних і науково-технічних програм і заходів, узгодження реалізації заходів з органами державної влади на місцях тощо.

7. Запропонована методологія процесу формування і розвитку МТК на території України, що заснована на комплексному підході при забезпеченні пріоритетної ролі державного регулювання. Вибір заходів здійснюється на основі балансу інтересів держави та інших учасників транспортного процесу при ведучій ролі оцінки економічної ефективності з погляду суспільства в цілому, бізнесу і фіскальних цілей через розрахунок показників суспільної, комерційної і бюджетної ефективності.

8. Розроблені в дисертаційному дослідженні пропозиції сприятимуть залученню внутрішніх інвестиційних ресурсів транспортних, промислових підприємств, банків та інших фінансових структур, об'єднаних у групу, до транспортного комплексу, зокрема розбудови системи МТК на території України, що матиме мультиплікативний ефект також в інших галузях економіки та позитивно відобразиться на зміцненні економічної безпеки держави. Пропозиції стосовно державного регулювання залучення інвестицій у транспортний сектор України доцільно направити для використання Міністерству транспорту і зв'язку, Міністерству промислової політики, Міністерству фінансів та Міністерству економіки України.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- у наукових фахових виданнях:

1. Дикань В.В. Державне регулювання розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2003. - № 3. – С.59-62.

2. Дикань В.В. Развитие межрегиональных торгово-экономических связей с внедрением современных технологий на транспорте // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2003. - № 4. – С.83-86.

3. Дикань В.В. Залучення інвестицій у розвиток міжнародних транспортних коридорів // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2004. - № 5-6. – С.196-199.

4. Дикань В.В. Державне забезпечення залучення промислового капіталу в сферу транспортних послуг // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2004. - № 5-6. – С.185-187.

5. Сивий В.Б., Дикань В.В. Оцінка ефективності інвестицій у розвиток міжнародних транспортних коридорів // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2005. - № 9-10. – С.252-256.

6. Дейнека А.Г., Дикань В.В. Регулирование интеграционных процессов на транспорте: инвестиционный аспект // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2005. - № 11. – С.157-160.

- в тезах доповідей на міжнародних конференціях:

7. Дикань В.В. Шляхи залучення інвестицій у розвиток міжнародних транспортних коридорів // Вісник економіки транспорту і промисловості: Матеріали I Міжнарод. наук.-практ. конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України". – Харків: УкрДАЗТ. – 2004. - № 7. – С. 7.

8. Дикань В.В. Визначення економічної ефективності інвестування розвитку системи міжнародних транспортних коридорів // – Дніпропетровськ: . – 2005. – С.45-46 .

9. В.В. Дикань, О.В. Дикань. Транспортна складова економічної безпеки держави в умовах глобалізації // Матеріали міжнародної науково-практичної конференції "Економічна безпека держави: стан, проблеми, напрямки зміцнення". – Харків: Вид-во ХНУВС. – 2005. – С. 33-35.

АНОТАЦІЯ

Дикань В.В. Державне регулювання інвестиційного забезпечення розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні. - Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.02.03 - організація управління, планування і регулювання економікою. Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, Харків, 2006.

Дисертаційну роботу присвячено удосконаленню методологічних основ залучення інвестиційних ресурсів у формування та розвиток міжнародних транспортних коридорів (МТК) на території України, відповідаючих комплексному характеру даної проблеми і забезпечуючих можливість своєчасного та ефективного функціонування вітчизняної системи МТК.

В дослідженні проаналізовано етапи формування та процес функціонування пан'європейських та євроазійських МТК .

Визначені фактори, що забезпечують формування ефективної системи МТК в Україні.

В роботі досліджено стан інвестиційних процесів та джерел залучення інвестицій у національний транспортний комплекс України.

Обґрунтовано доцільність створення інтегрованих промислово-фінансових структур для активізації інвестиційної діяльності у транспортному комплексі.

Розроблено модель розрахунку оцінки ефективності інвестицій у розвиток МТК в Україні.

Ключові слова: державне регулювання, інвестиції, транспортний комплекс, міжнародні транспортні коридори, промислово-фінансова група.

АННОТАЦИЯ

Дикань В.В. Государственное регулирование инвестиционного обеспечения развития

международных транспортных коридоров в Украине. - Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.02.03 - организация управления, планирования и регулирования экономикой. Харьковский национальный университет имени В.Н. Каразина, Харьков, 2006.

Диссертационная работа посвящена усовершенствованию методологических основ привлечения инвестиционных ресурсов в формирование и развитие международных транспортных коридоров (МТК) на территории Украины, соответствующих комплексному характеру данной проблемы и обеспечивающих возможность своевременного и эффективного функционирования отечественной системы МТК.

В исследовании проанализированы этапы формирования и процесс функционирования панъевропейских и евроазиатских МТК, роль Украины как транзитного государства в процессе транспортировки на Запад энергоносителей и других видов грузов. Быстрый рост межгосударственных экономических и культурных связей, а также необходимость улучшения и удешевления международного сообщения за счет повышения согласованности в развитии и эксплуатации взаимодействующих звеньев транспортной инфраструктуры разных стран положили начало развитию системы МТК. Официальное начало было дано на второй Общеевропейской транспортной конференции, состоявшейся в 1994 г. на о.Крит. На конференции была принята система из девяти панъевропейских транспортных коридоров, четыре из которых проходят через территорию Украины и включают транспортную систему Украины.

В работе определены факторы, обуславливающие формирование эффективной системы МТК в Украине: открытость внутреннего рынка и снятие экономических и административных барьеров в межгосударственном сотрудничестве в условиях интеграции транспортного комплекса и экономики страны в целом в мировую экономическую систему; необходимость обеспечения комплексного подхода и осуществление сотрудничества на межгосударственном уровне в процессе развития МТК; экономические реформы в стране, которые предполагают создание конкурентной рыночной среды; необходимость решения острых социальных и экономических проблем отдельных регионов и страны в целом; наличие большей части государственной собственности на объекты магистральной транспортной инфраструктуры; низкая конкурентоспособность отечественных транспортных и операторских предприятий на международном рынке транспортных услуг; недостаточная инвестиционная активность предприятий транспортного комплекса страны и трудности по привлечению отечественных и иностранных инвесторов, а также банковских кредитов.

Исследовано состояние инвестиционных процессов и источников привлечения инвестиций в национальный транспортный комплекс Украины. К основным источникам финансирования инвестиций в транспортную отрасль относятся: средства государственного и местного бюджетов,

которые выделяются на безвозвратной и возвратной основе (прямые государственные инвестиции, в том числе в акционерный капитал, льготы по оплате налогов или инвестиционный налоговый кредит, дотации и субсидии и т.д.); собственные средства транспортных предприятий и ведомств, а также средства крупных грузовладельцев. Основной проблемой развития национальной сети МТК остаётся отсутствие и неспособность привлечения инвестиций. Потребность в инвестициях для реконструкции МТК оценивается в 100 млрд. грн. В Украине не создано благоприятных условий для привлечения инвесторов и, в первую очередь, отечественных. Традиционные источники финансирования: госбюджет и собственные средства транспортников - не могут в достаточном объеме обеспечить возрастающий спрос на инвестиционные ресурсы. Без государственной поддержки (льготное налогообложение, государственные гарантии возврата инвестиций, тарифные льготы предприятиям-грузовладельцам, которые принимают участие в инвестировании транспорта) привлечение свободных средств отечественных предприятий в развитие транспортного комплекса страны является достаточно проблематичным.

Обоснована целесообразность создания интегрированных промышленно-финансовых структур для активизации инвестиционной деятельности в транспортном комплексе. Наиболее целесообразным направлением наращивания инвестиционных ресурсов отечественными предприятиями для финансирования транспортного комплекса Украины является создание и государственная поддержка развития национальных промышленно-финансовых групп (ПФГ). ПФГ - это крупные компании, основной целью создания которых является формирование благоприятных условий для инвестиционной деятельности при помощи использования эффективных механизмов инвестирования, совершенной организации и объединения промышленного и финансового капиталов. Заинтересовать ПФГ в инвестировании развития транспортной системы страны можно через государственное регулирование тарифов на перевозку продукции компаний-инвесторов. Созданию ПФГ в экономике Украины, особенно в транспортном секторе, должно способствовать усовершенствование правового обеспечения.

В работе разработана модель расчета оценки эффективности инвестиций в развитие МТК в Украине.

Ключевые слова: государственное регулирование, инвестиции, транспортный комплекс, международный транспортный коридор, промышленно-финансовая группа.

SUMMARY

Dikan V.V. State Regulation of Investment Securing of the International Transport Corridors Development in Ukraine. Manuscript

The dissertation paper on defending the Candidate of Economic Sciences degree in speciality 08.02.03. - Organization of Management, Planning and Regulation of Economy. V.N. Karazin Kharkiv

National University, Kharkiv, 2006.

The dissertation paper is devoted to improvement of methodological principles of investment resources to the International Transport Corridors (ITC) forming and development in Ukraine.

In this work the forming stages and functioning process of Paneuropean and Euroasian International Transport Corridors are analysed.

The factors securing effective system of the ITC forming in Ukraine are determined.

The state of investment process and sources of investment attraction to the national transport complex of Ukraine are investigated.

Expedientality of integrated Industrial-Financial Groups creation for investment activity activation in the transport complex is grounded.

The calculation model of estimation of investment efficiency to the ITC development in Ukraine is worked out.

Key words: state regulation, investments, transport complex, International Transport Corridors, Industrial-Financial Group.

ДИКАНЬ ВАЛЕРІЯ ВОЛОДИМИРІВНА

**ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В УКРАЇНІ**

Спеціальність 08.02.03 – організація управління, планування
і регулювання економікою

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

д.е.н., професор Дейнека О.Г.

Підписано до друку “5” липня 2006 року

Форма паперу 60x90/16. Друк різнограф. Папір офсетний.

Обсяг 1,0 ум. Друк. Арк.

Замовлення

№309.

Тираж

100

примірників.

Видавництво УкрДАЗТу, свідоцтво ДК 112 від. 06.07.2000р.

Друкарня УкрДАЗТу

61050, Харків – 50, пл. Фейербаха, 7