ну, кількісну, захисну, господарську стиглість – доцільно було б збільшити віковий проміжок, у якому допускається рубка деревостану. Зробити це можливо двома шляхами: або шляхом розширення існуючих діапазонів віку стиглості, здебільшого за рахунок нижньої межі, або шляхом введення у практику планування поняття мінімально допустимого віку рубки деревостану (як це прийнято в багатьох європейських країнах із розвинутим лісовим господарством).

Економічно необґрунтованим є механізм справляння плати за спеціальне використання лісових ресурсів, оскільки він не забезпечує покриття витрат держави на створення лісових насаджень. Для виправлення ситуації доцільно було б запровадити лісовий податок, базою якого стала б кількість гектарів лісу, перерахованих на підставі площі головних порід дерев у деревостани з урахуванням їхнього бонітету (продуктивності). Лісовий податок з одного перерахованого гектара за податковий рік мав би визначатися, виходячи з вартості певного кубометра деревини, обрахованої на основі середньої ціни продажу деревини.

Слід обмежити участь у заготівлі деревини тимчасових користувачів, які, не маючи зобов'язань щодо збереження та відтворення лісових ресурсів, рубають стиглий ліс, отримуючи від цього надприбутки. Для цього заготівлю деревини необхідно дозволяти тільки тим комерційним структурам, що мають спеціалізовані лісогосподарські підприємства, і тільки на основі довгострокових договорів оренди ділянок лісу[1].

Ці та інші напрями, на нашу думку, повинні вивести галузь із системної кризи, а подальше розроблення і впровадження інноваційної концепції сталого управління лісами сприятиме підвищенню рівня лісистості та позитивно вплине на економіку держави в цілому.

2.5. Теоретичні і методологічні основи інвестиційної діяльності на ринку транспортних послуг

Дослідження стратегії і тактики формування, функціонування та розвитку міст. Роль транспортних комплексів у сучасних містах регіонів України.

[1] Шершун, С. М. Еколого-правове лісокористування в Україні [Текст] : дис. … канд. юрид. наук : 12.00.06 «Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право» / С. М. Шершун. – Київ, 2005. – 204 с.

Практика містобудування[1] показала, що на сучасному етапі управління розвитком, як містобудівного, так і архітектурно-будівельного комплексу, має два аспекти – архітектурно-технічний та організаційно-фінансовий.

Однією з основних передумов до розв'язання проблем сталого розвитку міста повинне стати створення системи безперервного планового містобудівного проектування.

Сутність системи полягає у підвищенні ефективності містобудівних обґрунтувань при прийнятті рішень із управління містом на базі прикладних досліджень проблем життєдіяльності міста, занесених в автоматизовану систему містобудівного кадастру, що включає три стадії:

− концепцію, що визначає основні напрями міської політики з головних питаннях розвитку міста і його найближчого оточення;

− генеральний план, у якому розробляються і обґрунтовуються проектні рішення проблем міста й агломерації, позначені в концепції з виділенням етапів реалізації. При цьому генеральний план має бути основою для комплексного детального проектування окремих районів або найважливіших містобудівних вузлів;

− зональність міської території, що формує на базі генерального плану правила використання і забудови всіх зон та ділянок міської території. В них встановлюються вимоги із функціонального й об'ємно-просторового зонування всіх міських земель, необхідні будівельні регулятиви, юридичні механізми їх функціонування та реалізації.

Сутність управління соціально-економічним розвитком міста можна визначити як особливий вид цілеспрямованої владної діяльності, що сприяє розвитку міста шляхом впливу суб'єктів управління на сукупність суперечливих матеріальних, соціальних, політичних, економічних та інших факторів. На вище викладених принципах базується модель управління розвитком соціально-економічної сфери міста.

Цілісність, замкнутість, визначеність початкового й кінцевого результатів системи змін перетворює розвиток на самостійну форму змінюваності, у потенційно самостійну рухову силу. Розвиток виступає як перетворення форм цілісності. Елементарний цикл розвитку – це рух від ви-

[1] Бабаев, В. Н. Совершенствование системы управления инфраструктурой города на основе внедрения стратегического планирования и инновационного менеджмента [Текст] / В. Н. Бабаев, В. Т. Семенов, В. И. Торкатюк, А. Л. Шутенко, Н. П. Пан, Н. М. Золотова, С. В. Бутник // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. Вып. 53. – Киев : Техніка, 2003. – С. 20–37.

хідної форми цілісності через її відносну або повну розчленованість до нової форми цілісності. Конструктивна політика оперує в основному трьома сферами діяльності – соціальною, економічною й екологічною. В управлінні великим містом, наприклад м. Харковом[1], завжди необхідно пам'ятати й ураховувати єдність загальнонаціональних (регіональних) і муніципальних (міських) цілей розвитку. Мета – фізичний, екософський погляд дає нам можливість представити систему цільових орієнтирів і завдань у матричній формі (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Система цільових орієнтирів для регіональної моделі розвитку міста

Тип діяльності / **Рівень**	**Соціальний**	**Економічний**	**Екологічний**
Регіональний	Культуро-консервація	Закінчений відбудовний процес	Біосфера
Міський	Культуро-генерація	Відкрита інноваційна структура	Навколишнє середовище

Ефективний підхід до різних форм господарської діяльності повинен орієнтувати нас на комплексне вивчення й ідентифікацію факторів, які відображають специфічні риси господарювання різних просторових і територіальних рівнів.

До найважливіших соціально-економічних проблем сучасних міст належать функціонування, реформування й розвиток транспортної сфери, що створюють необхідні умови для життєдіяльності людини. Провідним у цій сфери є транспортний комплекс, який забезпечує відтворення та утримання рухомого складу, а також доведення транспортних послуг до споживачів.

Наявна нормативно-правова основа проведення транспортної політики в умовах перехідного періоду на державному рівні включає насамперед

[1] Бабаев, В. Н. Разработка и реализация стратегического плана устойчивого развития города на основе сбалансированной системы показателей [Текст] / В. Н. Бабаев, В. Т. Семенов, В. И. Торкатюк, Н. П. Пан, С. В. Бутник // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. Вып. 57. – Киев : Техніка, 2004. – С. 35–52.

Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» від 21.05.1997 р. № 280/97-ВР, Указ Президента України «Про державну підтримку місцевого самоврядування» від 30.08.2001 р. № 749, розпорядження КМ України «Про заходи щодо виконання Програми державної підтримки розвитку місцевого самоврядування в Україні» від 13.03.2002 р. № 123 та «Про заходи щодо реалізації державної регіональної політики» від 13.09.2001 р. № 437, а також інші відповідні укази Президента України й постанови КМ України, які визначають стратегічний задум реформування транспортних комплексів у державі.

Проведення транспортної реформи на рівні конкретного міста вимагає більш детальних пророблень із урахуванням особливостей і специфіки соціально-економічної ситуації на цій території, рівня розвитку транспортних комплексів, стану житлового фонду і транспортних систем. Це особливо важливо в умовах такого великого міста України, як Харків, що володіє унікальним житловим фондом і величезним соціально-економічним потенціалом, який не може бути реалізований повною мірою без раціонального вирішення транспортної проблеми, що й визначило прийняття транспортного комплексу Харкова як об'єкта – прикладу для дослідження.

Транспортний комплекс Харкова – одна з найважливіших галузей міського господарства, що забезпечує життєдіяльність міста. У цій сфері зайнято понад 30 тис. осіб з числа працездатного населення міста, які обслуговують основні фонди вартістю понад 8 млрд грн.

Проте у транспортному комплексі нагромадилося чимало проблем, що ставлять під загрозу можливість його постійного сталого функціонування.

Відсутність системних перетворень у транспортній сфері як на державному рівні, так і на рівні місцевих органів виконавчої влади й органів місцевого самоврядування, недосконалість нормативно-правової бази та непослідовність у прийнятті державно-владних рішень, не дозволяють досягти бажаного результату щодо створення фінансово-здатних і ефективно працюючих у ринкових умовах транспортних підприємств, які б надавали споживачам транспортні послуги необхідного рівня і якості. Як наслідок вищезгаданих негативних факторів – низький рівень експлуатаційної безпеки транспортного комплексу.

Усе це свідчить про наявність кризи в названій області й про міжгалузевий характер проблем, для розв'язання яких необхідне проведення реформи в транспортному комплексі.

Таким чином, транспортний комплекс міста є складною кібернетичною системою, для розвитку якої потрібна науково-методична база, що дозволить враховувати принаймні найбільш важливі фактори, що впливають на функціонування транспортного комплексу міста.

На цей час загальна протяжність вулично-дорожньої мережі м. Харкова становить 1538,8 км на площі 13613,5 тис. м^2. Протяжність доріг з удосконаленим покриттям – 834,3 км, що становить 54,2 % від загальної протяжності. Кількість мостів і шляхопроводів, які перебувають у комунальній власності, – 54 одиниці, пішохідних мостів – 5, підземних пішохідних переходів – 10. Не упорядковано 325 км вулиць міста.

Вулично-дорожня мережа Харкова формувалася до 70-х рр. XX ст. і в останні роки мало піддавалася реконструкції та розвитку, незважаючи на те, що кількість міського транспорту за цей період зросла більш ніж у 3 рази. Оскільки існуюча структура транспортних магістралей міста становить радіальну систему, що сходиться в центрі, то зростання кількості міського транспорту призвело до збільшення інтенсивності дорожнього руху по вулицях Чернишевській, Артема, Пушкінській та інших у центральній частині міста. Тут виникають транспортні затори в денний і вечірній часи. Це призводить до падіння пропускної здатності вулично-дорожньої мережі та швидкостей руху.

Рішення транспортної проблеми і забезпечення керованості процесів у сфері пасажирських перевезень є однією з найважливіших передумов для підвищення ефективності функціонування міського господарства Харкова і економіки Харківської області в цілому.

Метою програми реформування системи транспортного обслуговування є розробка комплексу заходів, спрямованих на збереження функціональних можливостей транспортної системи Харкова та Харківської області й вирішення першочергових завдань щодо перевезення пасажирів.

Тепер у Харкові щодоби перевозиться всіма видами міського пасажирського транспорту (метрополітен, тролейбус, трамвай і автобус) близько 1,6 млн. пасажирів, у тому числі: трамваями та тролейбусами – 879,5 тис. пасажирів, або 53 %; Комунальним підприємством (КП) «Харківський метрополітен» – 622,2 тис. пасажирів, або 37,5 %; автобусними перевізниками –156,9 тис. пасажирів, або 9,5 %.

Ці дані свідчать, що більше 90 % пасажирських перевезень в обласному центрі здійснює міський електротранспорт, який, у тому числі, перевозить практично весь пільговий контингент пасажирів (27 категорій).

Велика кількість пасажирів пільгового контингенту і неповна компенсація збитків за їх перевезення з боку держави істотно погіршують фінансовий стан підприємств міського електротранспорту.

Особливе занепокоєння викликає стан парку рухомого складу міського електротранспорту. На сьогодні 73% трамваїв і 78% тролейбусів, що експлуатуються в Харкові, відробили свій амортизаційний ресурс. Через відсутність коштів на відновлення парку рухомого складу міського електротранспорту його чисельність скоротилася порівняно з 1991 р. більше ніж на 500 одиниць, що зменшує якість транспортного обслуговування населення міста.

Порівняно з 1990 р. загальний обсяг пасажироперевезень у 2007 р. зменшився майже в 2 рази. Якщо не буде вирішена проблема відновлення парку рухомого складу міського електротранспорту, то обсяг пасажироперевезень екологічно чистими видами транспорту в Харкові буде неухильно зменшуватися й буде зростати частина жителів, які користуються індивідуальним автотранспортом.

Статистичні дані свідчать, що в останні роки кількість індивідуальних автотранспортних засобів у Харкові щорічно збільшується на 10–15 тис. одиниць. Прогноз рівня автомобілізації населення показує, що до 2015 р. він може досягти 220–250 автомобілів на 1000 жителів, тобто зросте більше ніж у 2 рази порівняно із сьогоднішнім рівнем. Оскільки вже сьогодні пропускна здатність вулично-дорожньої мережі центральної частини Харкова вичерпана, то вже найближчим часом у місті загостриться так звана транспортна проблема.

Ефективність управління пасажирськими перевезеннями у Харкові знижує те, що спроектовані й введені в експлуатацію на початку 80-х рр. XX ст. автоматизовані системи диспетчерського управління рухом міського електротранспорту (АСДУ-Э), автобусного транспорту (АСДУ-А), автоматизована система управління дорожнім рухом (АСУДД) ДАІ на сьогодні повністю фізично й морально застаріли і не можуть виконувати в повному обсязі свої функції.

Одним з важливих джерел фінансових надходжень у міський бюджет Харкова може стати надання муніципальних послуг по платному паркуванню автотранспортних засобів. Комплексне обстеження ділянок платного паркування автотранспортних засобів, виконане фахівцями ХДАМГ у серпні 1999 р., а також наступні вибіркові обстеження показали, що сучасний обсяг фінансових надходжень у міський бюджет від надання послуг із платного паркування автотранспортних засобів є занадто малим

і не відповідає сучасному рівню автомобілізації населення міста. Основними причинами такого стану є: низький коефіцієнт заповнення місць платного паркування (у середньому по місту 0,25); відмова значної частини водіїв (до 46%) від сплати збору за паркування; велика частка автотранспортних засобів (до 19%), звільнена від сплати збору за паркування (службові автотранспортні засоби органів МВС, СБУ, прокуратури, автотранспортні засоби інвалідів, ліквідаторів аварії на ЧАЕС, тощо); відсутність необхідного нормативного і законодавчого забезпечення для функціонування підприємств комунальної й приватної форм власності стосовно надання послуг цього виду.

Аналіз сучасного стану міського пасажирського транспорту свідчить, що основними негативними факторами, які обмежують можливості розвитку системи пасажирського транспорту Харкова, є:

− невизначеність пріоритетів кожної складової частини транспортної системи, відповідно до її провізної здатності, ресурсовитратності, рівня самофінансування;

− відсутність довгострокового та науково обґрунтованого прогнозу щодо зміни транспортної рухомості населення міста, ресурсного й фінансового забезпечення окремих видів транспорту;

− низька інвестиційна активність з боку держави та комерційних структур;

− невідповідність існуючої дорожньо-транспортної мережі та маршрутної системи змінам потреб населення у переміщеннях;

− низький рівень доходів основної частини населення міста, наявність численного пільгового контингенту й висока бюджетна залежність від цього контингенту міського електротранспорту;

− невідповідність сучасним вимогам структури та системи управління транспортом;

− недостатні нормативна й законодавча база.

Вирішення проблеми забезпечення транспортними послугами у м. Харкові висуває нагальну потребу реформування в цій сфері. Головним завданням реформування галузі пасажирського транспорту Харкова і Харківської області є створення транспортної системи, яка б повністю забезпечувала потреби населення в транспортних послугах при ефективному використанні наявних ресурсів.

Окреслимо основні етапи реформування галузі пасажирського транспорту:

− виконання системного аналізу; створення системи контролю пасажиропотоків у м. Харкові й області;

– визначення критеріїв оптимальності функціонування транспортної системи; складання її енергетичного балансу достатнього бюджету;

– розробка пропозицій і виконання реконструкції дорожньо-транспортної мережі та маршрутної системи м. Харкова й області;

– вдосконалення структури транспортних підприємств;

– визначення джерел фінансування для реформування транспортної системи;

– впровадження багаторівневої системи управління транспортом з розподілом функцій контролю та управління;

– розробка й впровадження програм навчання та підвищення кваліфікації керівного складу підприємств транспорту, працівників органів управління транспортом;

– вдосконалення нормативної та законодавчої бази в напрямі демонополізації й розвитку конкуренції на ринку надання транспортних послуг, створення рівних умов для функціонування транспортних підприємств усіх форм власності.

Забезпечити ефективний контроль за діяльністю транспортних підприємств усіх форм власності у м. Харкові повинен Департамент транспорту й зв'язку Харківського виконавчого комітету міської ради, в основні функції якого входять:

– координація роботи всіх видів міського транспорту (метрополітен, трамвай, тролейбус, автобус, легкові таксі);

– контроль регулярності руху пасажирського транспорту;

– формування міської маршрутної мережі;

– контроль за виконанням перевізниками правил перевезення пасажирів;

– укладання договорів з транспортної роботи з перевізниками і контроль за їх виконанням;

– постійний аналіз пасажиропотоків, їх прогнозування й розробка перспективних заходів щодо розвитку транспортної системи міста;

– прогнозування стану транспортної системи і окремих видів транспорту;

– контроль впливу транспорту на екологічний і санітарний стан міста.

Джерелами фінансування муніципальної служби можуть стати: надходження від транспортних підприємств як оплата за послуги, надані службою; надходження від транспортної інфраструктури та об'єктів пришляхового сервісу.

Для зменшення негативних наслідків бурхливого процесу автомобілізації населення в найближчий період необхідно:

– розробити схему реконструкції дорожньо-транспортної мережі в центральній частині м. Харкова;

– розробити пропозиції щодо вдосконалення надання муніципальних послуг по платному паркуванню автотранспортних засобів;

– розробити проекти й здійснити будівництво багатоповерхових паркінгів у районі площі Конституції, Центрального, Кінного ринків і ринку в районі станції метро «Імені академіка Барабашова»;

– сприяти діяльності існуючих і створенню нових кооперативних гаражних об'єднань, що може дати додаткові інвестиції в будівельну область і сприяти створенню нових робочих місць.

Одним із найбільш ефективних механізмів економічного управління транспортною ситуацією в Україні і, зокрема в Харкові і Харківській області, було введення у вартість пального цільового податку в розмірі 5–7% від його вартості, спрямованого на розвиток транспортної системи, з одночасним скасуванням податку із власників транспортних засобів як такого, котрий не відповідає сучасним соціально-економічним умовам.

Концепція розвитку міського пасажирського транспорту повинна будуватися виходячи з визнання того, що основним перевізником у Харкові, з огляду на його радіальне планування, коли більшість транспортних зв'язків здійснюється через його центральну частину, повинен бути метрополітен.

З метою швидкого та комфортного з'єднання між Салтівським житловим масивом й іншими районами міста необхідно розглянути можливість введення в дію ліній швидкісного трамвая. Це дасть також поштовх для нового житлового й промислового будівництва як у самих районах, так і уздовж цих ліній.

Задоволення потреб населення щодо пересування відбувається дозволом пішохідного руху й руху транспортних засобів призначеними для цього ділянками міської території. На ділянках дорожньо-транспортної мережі міста, де не забезпечується в достатній мірі безпека пішоходів, місцеві органи влади мають право вводити обмеження руху транспортних засобів індивідуального та колективного користування шляхом створення в центральній частині міста відособлених зон пішохідного руху.

Дозвіл руху транспортних засобів із двигунами внутрішнього згоряння на рідкому паливі, на зрідженому та скрапленому газі й електричного транспорту по тим або іншим ділянкам вулично-дорожньої мережі визначається, у першу чергу, показниками забруднення повітря. Якщо на окремих ділянках

дорожньо-транспортної мережі забруднення повітряного басейну перевищує припустимі санітарні норми, то при організації пасажирських перевезень перевага повинна віддаватися міському електричному транспорту.

Забезпеченість потреб населення в послугах громадського пасажирського транспорту повинна бути однаковою по всій території м. Харкова. Для цього необхідно розробити та затвердити нормативи транспортного обслуговування жителів Харкова й інших міст і районів Харківської області, згідно з яким повинна вдосконалюватися транспортна система.

Кожен пасажир повинен усвідомлювати, що він споживає транспортні послуги, за одержання яких необхідно платити. Тому додаткові надходження в міський бюджет може дати розробка гнучкої системи тарифів і проїзних документів для всіх соціальних груп населення міста.

Повинно бути законодавчо вирішене питання про повну компенсацію транспортним підприємствам збитку за перевезення пільгового контингенту за рахунок коштів державного і міського бюджетів або шляхом впровадження адресних виплат на здійснення транспортних пересувань верствам населення з низьким рівнем доходів.

Доцільно розглянути можливість збільшення плати за паркування автотранспортних засобів і введення її диференціації залежно від місця розміщення ділянки платного паркування й часу стоянки, переглянути у бік скорочення перелік автотранспортних засобів, які звільнені від сплати збору за паркування. Крім цього, для поліпшення екологічного й санітарного стану м. Харкова необхідно визначити межі центра міста, в'їзд у який буде окремо регламентований. Межі цієї центральної зони міста повинні визначатися радіусом пішохідної доступності до головних пунктів тяжіння жителів. Реалізація цього заходу має потребу в будівництві багатоповерхових паркінгів біля меж центральної частини міста.

Залучення інвестицій у транспортну область і поповнення бюджету м. Харкова може дати введення оплати за пересування окремими ділянками вулично-дорожньої мережі міста з поліпшеними умовами дорожнього руху.

Харків зв'язаний автобусними маршрутами в межах області із 42 населеними пунктами, при цьому середньодобове відправлення пасажирів у міжміському і приміському напрямах становить відповідно 9580 й 11738 пасажирів за добу. Для поліпшення обслуговування пасажирів і створення зручних умов для їх пересадження необхідно провести реконструкцію центрального автовокзалу (проспект Гагаріна, 22), автостанції № 2 (вул. Суздальські ряди, 12), автостанції № 3 (площа Повстання, 6). Для подальшого розвитку приміських маршрутів доцільно передбачити будівництво автостанцій біля торговельного центру «Барабашова», у житлових

масивах Салтівки, Олексіївки, Холодної гори й інших перспективних вузлів міського транспорту.

Стосовно невідкладних заходів щодо виходу зі становища, що склалося у місті, з метою збереження історичної частини центру від транзитних потоків транспорту, необхідно створити «трикутник» міських магістралей шляхом будівництва «пробивання» вул. Весніна на вул. Новгородську, закінчити реконструкцію вул. Клочківської.

У майбутньому, відповідно до перспективи, потрібно створювати транспортні окружні кільця. Необхідно виконати «пробивання» загальноміської магістралі від вул. Кірова до вул. Моісеївської, а також «пробивання» вул. Новгородської від вул. Клочківської до вул. Довгалевського з будівництвом моста через ріку Лопань.

Вважати за доцільне розглянути питання доведення технічного стану основних магістралей міста до відповідності вимогам ДБН В.2.3-4-2000 «Автомобільні дороги». Щільність мережі магістралей безперервного руху в межах міста повинна становити 0,26 км/км, протяжність магістралей безперервного руху в межах міста – 76,5 км. Реалізація позначених заходів має потребу у:

– будівництві 18,0 км магістралей безперервного руху;

– реконструкції 58,5 км існуючої магістральної мережі під мережу магістралей безперервного руху;

– будівництві 12 транспортних розв’язок на різних рівнях, 7 шляхопроводів, естакад, 4 мостів;

– виконанні робіт з ліквідації 23,7 км трамвайних шляхів у центральній частині міста й будівництві 20,2 км нових трамвайних шляхів;

– продовженні будівництва 15,6 км ліній метрополітену, будівництва 9 станцій метро.

З огляду на те, що протягом декількох останніх років на поточне утримання доріг виділялося не більше 30% від необхідного, з доріг з капітальним і поліпшеним типом покриття площею 10,84 млн м^2 тільки 5,4 млн м^2 закріплені за комунальними шляхоексплуатаційними підприємствами (КШЕП) для механізованого та ручного збирання. Це магістральні дороги й площі загальноміського значення, магістральні дороги районного значення, якими проходять маршрути наземного пасажирського транспорту, такі, як пр. Московський, пр. Гагаріна, вул. Сумська, пр. Леніна, пр. Постишева, деякі інші.

Недостатнє фінансування, що направляється на утримання дорожнього покриття (при розрахункових нормах більше 7 грн на 1 м^2, передбачено ж на 2009 р. лише 1,23 грн), а також недостатня кількість машин і механізмів, які

потрібні для санітарного прибирання й поточного утримання вулично-дорожньої мережі, негативно впливають на якість поточного утримання та ремонту магістральних доріг і площ загальноміського значення.

З метою забезпечення своєчасного і якісного прибирання та утримання центральної частини міста й основних транспортних магістралей загальноміського значення доцільно переглянути закріплення за КШЕПами ділянок вулично-дорожньої мережі й закріпити поетапно центральну частину міста й основні магістралі площею 834 тис. м^2 за Державним комунальним підрядним спеціалізованим підприємством з ремонту й будівництва автомобільних доріг Харкова (КП «Доррембуд»).

Для здійснення цього заходу необхідно:

– створення ремонтної бази за рахунок перерозподілу існуючих баз комунальних підприємств й установ міста або за рахунок коштів міського бюджету; придбання в комунальну власність промислових баз відомств і організацій. Орієнтовна вартість заходу 2,5–3 млн грн;

– придбання 104 одиниці дорожньої спецтехніки з орієнтовною загальною вартістю 11,0 млн. грн;

– набір і комплектація необхідної кількості водіїв, механізаторів і працівників:

– на зимовий період – 210 осіб;

– на літній період – 140 осіб;

– щорічне фінансування в сумі 7,3 млн грн на поточне утримання та ремонт вулично-дорожньої мережі;

– для відновлення та посилення дорожніх конструктивів відповідно до норм, які визначені «Інструкцією про порядок проведення ремонту й утримання об’єктів міського благоустрою КДМ 204–12 України», виконаний капітальний ремонт вул. Сумської, пр. Гагаріна, пр. Московського на суму 18,6 млн грн.

Формування мети, постановка завдань, розробка основних положень і методів досліджень, основні завдання й структурно-логічна модель проведення дослідження. Здійснений у попередньому підрозділі критичний аналіз дозволив чітко окреслити область, об’єкт, предмет, мету, етапи та основні завдання для проведення дослідження, де розв’язання зазначених основних проблем на початковому етапі приводить до появи порівняльної схеми двох підходів, які висвітлені на схемі (рис. 2.2).

Процес забезпечення економічної результативності транспортного комплексу повинен бути обґрунтований і рекомендований з урахуванням особливостей результативного підходу до планування управління проектом реформування.

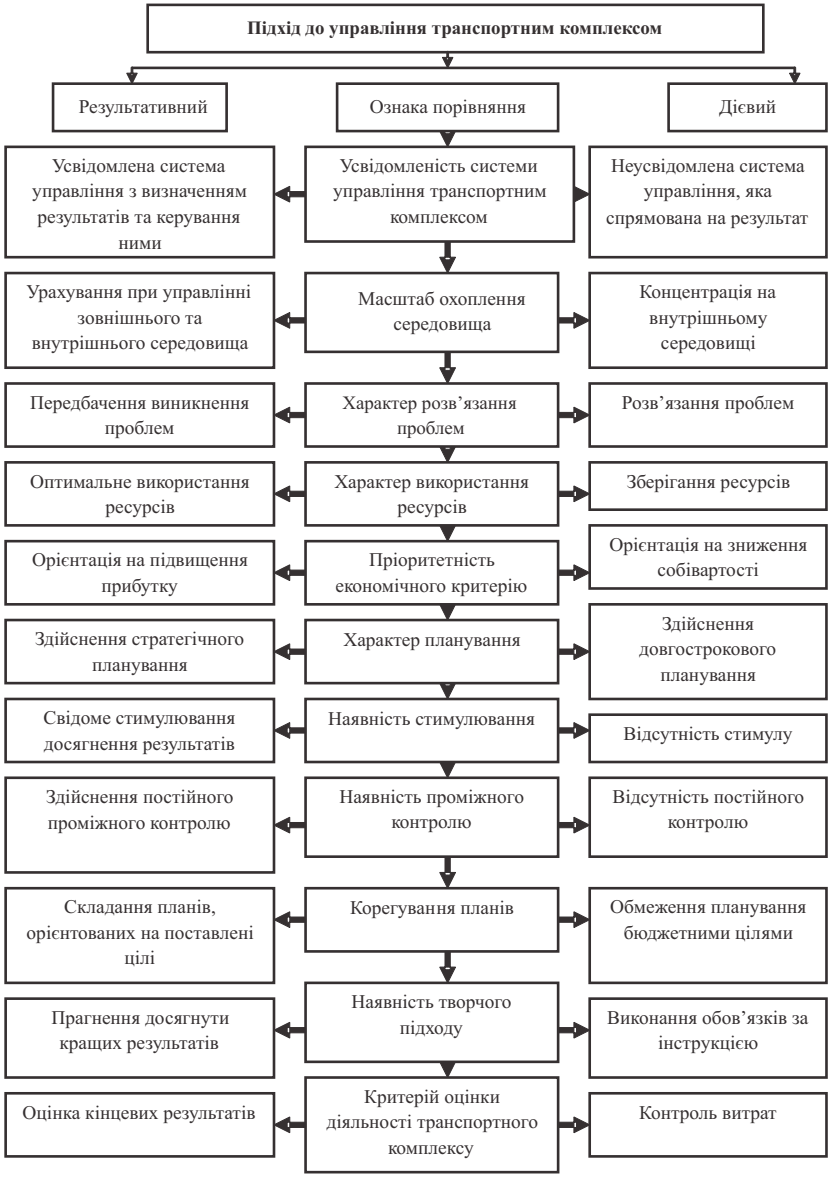

Рис. 2.2. Результативний і дієвий підходи до планування роботи транспортного комплексу

У свою чергу, виконані дослідження вітчизняних і закордонних фахівців в області управління проектами й практиків показують, що для досягнення транспортним комплексом поставлених цілей і завдань необхідно управляти не полем діяльності – використовуваними ресурсами, а полем результатів, тобто здійснювати результативний підхід до управління транспортним комплексом. Наведені положення адаптуються безпосередньо до транспортного комплексу регіону (міста). Останнє, крім того, має на увазі реалізацію усвідомленої гнучкої системи управління результатами діяльності транспортного комплексу адекватного стану зовнішнього середовища й внутрішніх параметрів транспортних систем.

Виходячи з теорії прийняття рішень, для прийняття кожного рішення притаманні три основних моменти.

Перший «що маємо» – з'ясування дійсної, істинної картини – похідних умов для прийняття рішення щодо трансформації.

Другий «яким бути» – результат, до якого повинна привести трансформація, запланована особою, яка приймає рішення.

Третій «як досягнути» – вибір шляху трансформації.

Таким чином, у результаті проведених досліджень був визначений «перший момент» та обумовлено зміст категорії, що характеризує успіх функціонування транспортного комплексу в умовах України на шляху трансформації до ринкових взаємин. Її складовими елементами є економічність, продуктивність, прибутковість, якість трудового життя, якість наданих послуг, інноваційність, положення на ринку та дієвість її функціонування. Кожному з перерахованих вище критеріїв властиві свої особливості, які необхідно визначити.

Джерела і методи фінансування інвестиційних проектів у транспортному комплексі. У ході проведення реформ істотно змінилася організація інвестиційного процесу в транспортному комплексі. Ринково орієнтована система організації фінансування капітальних вкладень замінила планово-розподільну систему. Були сформовані нові канали залучення та використання фінансових ресурсів. Послідовно поліпшувалася нормативно-правова база на загальнодержавному та регіональному рівнях. Відбувалося збільшення обсягів прямих інвестицій з боку українських приватних інвесторів, а також інвесторів з близького та далекого зарубіжжя. Важливим результатом проведених перетворень став позитивний досвід, якого набули працівники транспортного комплексу (зокрема фінансового сектору) в організації фінансування розвитку цієї галузі. Тому необхідно розглянути все різноманіття джерел, що з'явилися, і методів фінансування інвестиційних проектів з погляду застосування їх у транспортному комплексі, в тому числі в інвестиційних проектах щодо від-

новлення парку рухомого складу, з обліком позитивних і негативних сторін (рис. 2.3). При цьому взаємозв'язок між методами й формами інвестування в реальний сектор економіки має такий вигляд (рис. 2.4).

Самофінансування, як метод фінансування інвестицій, використовується, як правило, при реалізації невеликих інвестиційних проектів. Інвестиційні ресурси джерел цього методу обмежені, у чому укладається недолік самофінансування. Тому великі інвестиційні проекти, як правило, фінансуються не тільки за рахунок власних джерел, але й позикових.

Однак у транспортних підприємств у нинішній ситуації можливість фінансування інвестиційного проекту стосовно відновлення технічних засобів за рахунок власних ресурсів відсутній. У більшості випадків рухомий склад майже повністю замортизований, амортизаційні відрахування або дорівнюють нулю, або величина їх вкрай незначна.

Рис. 2.3. Класифікація джерел фінансування

Амортизаційні відрахування швидко знецінюються, переоцінка основних фондів відтворюється занадто рідко й не встигає адекватно реагувати на мінливі умови господарювання.

На прибуток як джерело фінансування інвестицій підприємствам сподіватися також не доводиться. Найчастіше перевезення, особливо пасажирським транспортом загального користування, – це збитковий вид діяльності.

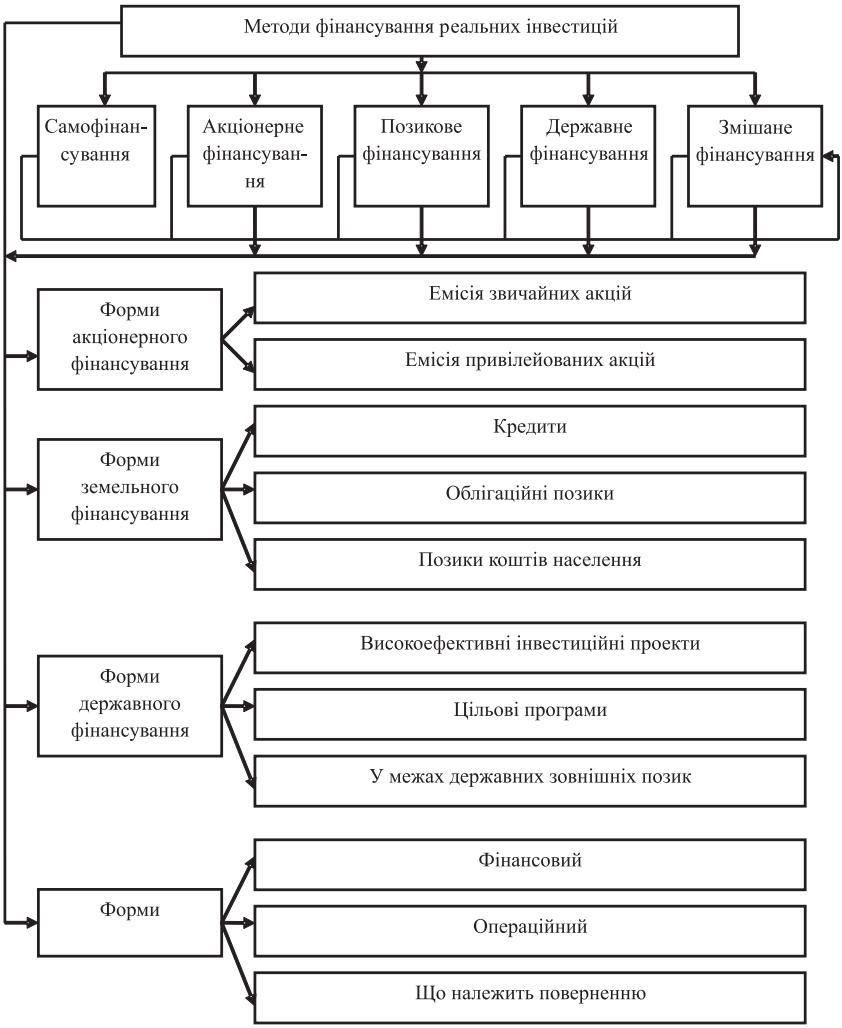

Рис. 2.4. Взаємозв’язок методів і форм фінансування інвестицій

Протягом декількох наступних років ситуація, пов'язана зі збитковістю пасажирського транспорту загального користування стосовно здійснення перевезень на регулярних маршрутах, що надає право безплатного проїзду й проїзду зі знижкою певним категоріям громадян, не змінилася.

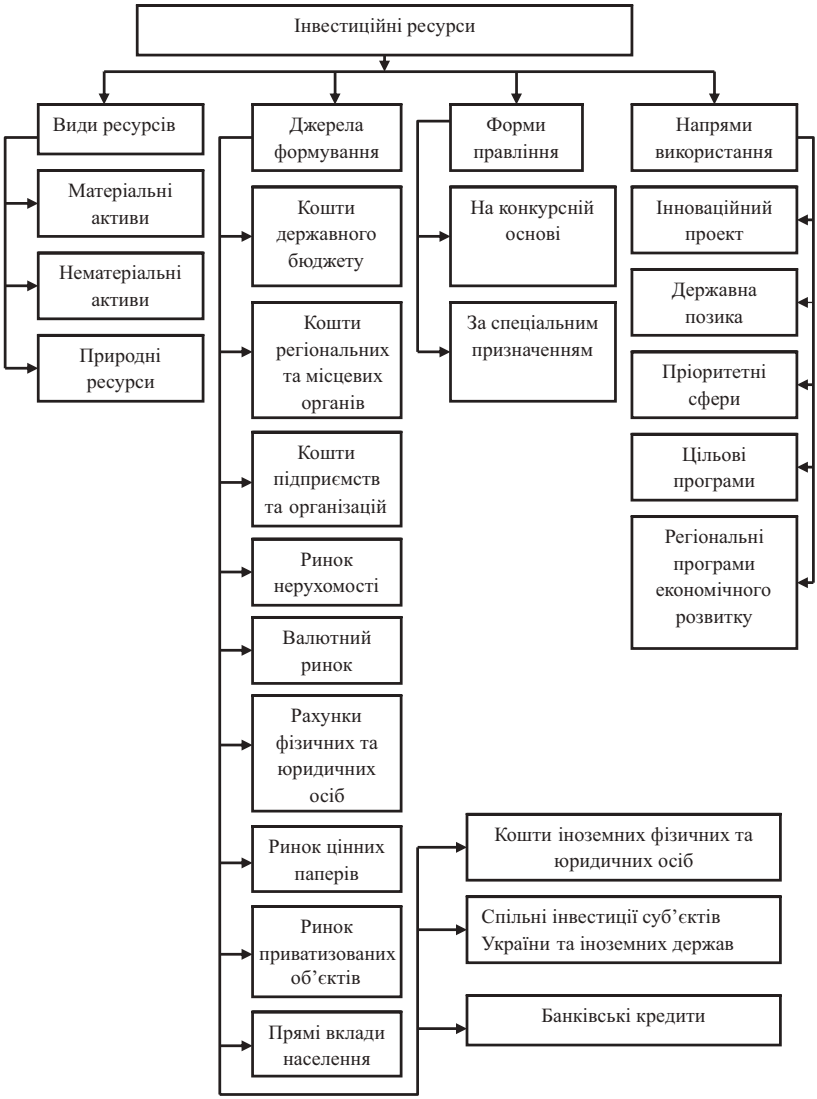

Рис. 2.5. Види інвестиційних ресурсів

Усе вищесказане дозволяє зробити однозначний висновок, що для фінансування інвестиційних проектів щодо відновлення парку рухомого складу, які можна віднести до категорії великих інвестиційних проектів при порівняно більших обсягах капітальних витрат, необхідні позикові й притягнуті кошти, види яких податі на рис. 2.5.

Акціонерне фінансування. Застосовувати цей метод фінансування можуть лише акціонерні товариства для реалізації великомасштабних інвестицій. Застосування цього методу в основному для фінансування великих інвестиційних проектів пояснюється тим, що витрати, пов'язані із проведенням емісії, перекриваються більшими обсягами залучених коштів; виплати за користування залученими ресурсами не мають безумовного характеру, а виплачуються залежно від фінансового результату акціонерного товариства; використання притягнутих чи інвестиційних ресурсів не обмежено строками[1]. Акціонерний капітал – це власний капітал підприємства. За рахунок його збільшення можна, наприклад, ефективно профінансувати проекти, пов'язані з відновленням парку рухомого складу. Однак тут виникає одне дуже істотне «але»: на сьогоднішній день переважна більшість українських підприємств транспортного комплексу – це державні або комунальні, а застосувати акціонерне фінансування можуть лише акціонерні товариства. Ніяких конкретних програм із реалізації акціонування підприємств транспортного комплексу поки що не вироблено.

Кредитне фінансування може виступати в таких формах:

– кредит;

– облігаційні позики;

– залучення позикових коштів населення (для організацій споживчої кооперації).

Банківське кредитування. Із усіх існуючих різновидів форм банківського кредитування реальних інвестицій у випадку з фінансуванням інвестиційного проекту щодо придбання основних коштів підприємством пасажирського транспорту найбільш прийнятною формою є терміновий кредит – надання кредиту на певний термін з наступним його погашенням. Основна проблема – необхідність надання банку адекватного забезпечення (відповідних гарантій або застави майна). Найпоширеніша форма забезпечення кредитів[2] – застава основних активів, тобто технологічного

[1] Липсиц, И. В. Инвестиционный проект. Методы подготовки анализа [Текст] : учеб.-справ. пособие / И. В. Липсиц, В. В. Косов. – М. : БЕК, 1996. – 304 с.

[2] Бабаєв, В. М. Проблеми удосконалення інформаційного забезпечення і управління сталим розвитком міст [Текст] / В. М. Бабаєв, Л. М. Шутенко, В. Т. Семенов, В. І. Торкатюк, М. П. Пан, С. В. Бутник // Управління сучасним містом. – 2004. – № 7/9. – С. 36–49.

устаткування та/або нерухомості, рідше – землі. При фінансуванні інвестиційних проектів практично завжди передається в заставу те устаткування, що придбається на кредитні гроші. Однак у досліджуваній ситуації комерційному банку невигідно приймати придбаний транспортним підприємством парк рухомого складу як необхідне забезпечення: при невиконанні боржником зобов'язання, забезпеченого заставою, банк-кредитор має повне право одержати компенсацію з вартості закладеного майна шляхом його продажу, але при цьому специфіка транспортної галузі така, що будь-який транспортний засіб зношується досить швидко. Більшою мірою це стосується автобусів загального користування, що працюють на регулярних маршрутах.

Українські умови експлуатації, у тому числі дорожня ситуація, що спостерігається, відсутність у пасажирів культури руху – все це істотно впливає на зниження ринкової вартості транспортних засобів після закінчення навіть незначного періоду експлуатації.

Кредитування під заставу нерухомості банку також невигідно. У випадку неплатоспроможності боржника задоволення вимог банку-кредитора буде зроблено з виторгу від реалізації закладеної нерухомості. Вважається, що іпотечне кредитування – це відносно низькоризикована банківська операція[1]. Однак ситуація, коли, наприклад, підприємство міського пасажирського транспорту як забезпечення повернення кредиту закладе адміністративний будинок, або майстерні з ремонту, або склад пально-мастильних матеріалів, комерційному банку невигідна: як тільки виявиться, що підприємство кредит повернути не спроможне, до вирішення проблеми підключаться державні, регіональні або муніципальні органи влади. Перевезення населення пасажирським транспортом загального користування – соціально значущий вид діяльності. Реалізація частини нерухомого майна підприємства-перевізника або комплексу нерухомості (втім, як і рухомого складу) миттєво відіб'ється на функціонуванні міського пасажирського транспорту, а будь-які збої в процесі надання населенню послуг з перевезення допускати не можна.

Із усього цього треба зробити той простий висновок, що надання банками на адресу транспортних підприємств соціального сектору (пасажирського транспорту) кредитів за умови забезпечення їх повернення за рахунок застави наявних у перевізника основних коштів недоцільне.

[1] Перепелюк, А. В. Экономика промышленного транспорта [Текст] : учеб. для вузов / А. В. Перепелюк, В. О. Бондаренко, Л. А. Мироненко. – М. : Высш. шк., 1987. – 336 с.

Оскільки транспортні послуги надежать до послуг соціально значущих, і у випадку виникнення в сфері надання цих послуг проблем, вирішальна роль покладається на державу. Отже, найбільш прийнятним для всіх варіантом банківського кредитування є безпосереднє залучення держави у схеми кредитування підприємства банком. Мова йде про банківське фінансування інвестиційних проектів за умови видачі кредитів під державні гарантії (гарантії уряду України або регіональної чи місцевої влади).

Облігаційна позика. Емісія облігацій є одним з визнаних і традиційних у світовій практиці джерел залучення фінансових ресурсів, необхідних для виробничо-технічного розвитку та реалізації масштабних проектів. Однак в українській господарській практиці цей фінансовий інструмент не одержав належного розвитку: ризикові корпоративні папери з довгими строками погашення, достатніми для проведення технічної реконструкції й переозброєння, але не забезпечені гарантіями уряду, не знайшли попиту на ринку (ринку з, як і раніше, помітними інфляційними очікуваннями). Тим більше виникають сумніви щодо застосовності цього методу фінансування інвестицій в галузі пасажирських перевезень. Навіть якщо припустити, що перевізники, ставши незабаром відкритими акціонерними товариствами, зуміють вийти на рентабельний (ефективний) режим функціонування, налагодити «грамотні» ринкові взаємини з усіма іншими суб'єктами господарювання, знадобиться ще занадто багато часу, щоб транспортні перевезення, зокрема перевезення пасажирів, набули іміджу «успішного бізнесу».

Залучення позикових коштів населення – може здійснюватися організаціями споживчої кооперації. Стосовно українського транспорту загального користування залучення коштів населення не розглядається.

Незважаючи на гострий дефіцит державних інвестицій, обумовлений, насамперед, важким тягарем державного боргу й перевантаженістю бюджетів різних рівнів соціальними зобов'язаннями, не можна недооцінювати роль **державного фінансування інвестицій** і державної підтримки в цілому.

Джерелом фінансування інвестицій при використанні механізму державної підтримки у галузі транспортної сфери можуть бути як державні фінансові кошти (бюджетні ресурси), так і приватні інвестиції (приватний капітал).

Існують різні механізми інвестування бюджетних коштів у реальний сектор економіки, серед яких[1]:

– фінансування в рамках державних адресних інвестиційних програм;

– фінансова підтримка високоефективних інвестиційних проектів шляхом надання на поворотній і платній основі коштів, акумульованих у бюджеті розвитку (державному, регіональному або муніципальному);

– фінансування в рамках цільових інвестиційних програм;

– фінансування проектів у рамках державних зовнішніх запозичень.

Фінансова підтримка високоефективних інвестиційних проектів. Ця форма державного фінансування здійснюється за рахунок коштів державного бюджету. Принципово новою особливістю інвестиційної політики держави останнім часом є перехід від розподілу бюджетних асигнувань між галузями й регіонами до виборчого, часткового фінансування конкретних інвестиційних проектів на конкурсній основі. При Міністерстві економіки України створена Комісія з інвестиційних конкурсів, організовані робоча група й експертна рада для відбору найбільш ефективних інвестиційних проектів. Рішення Комісії з інвестиційних конкурсів направляються в Мінфін України для їх реалізації у встановленому порядку. Кошти на надання державної підтримки реалізації інвестиційних проектів (у тому числі у вигляді державних гарантій) передбачаються в проекті державного бюджету на черговий рік. Таким чином, фінансування інвестиційних проектів за рахунок коштів державного бюджету має «глобальний» характер і не дозволить у короткий термін вирішити конкретні фінансові проблеми конкретного підприємства соціального сектору, у тому числі транспортного.

Фінансування проектів у рамках державних зовнішніх запозичень. Такими запозиченнями є залучені з іноземних джерел кредити (позики), за якими виникають державні фінансові зобов'язання України як позичальника фінансових коштів або гаранта погашення таких кредитів іншими позичальниками. Державні зовнішні запозичення України формують її державний зовнішній борг.

Очевидно, що на залучення у транспортний комплекс в Україні іноземних інвестицій розраховувати безглуздо. Звичайно, залучення іноземного капіталу в українську економіку дуже важливе й обумовлене вкрай слабким розвитком внутрішнього ринку інвестиційних ресурсів. Однак іноземні

[1] Палант, О. Ю. Моделювання процесів економічної підтримки розвитку міського електротранспорту [Текст] / О. Ю. Палант // Проблемы информатики и моделирования : материалы 9-й междунар. науч.-техн. конф. – Харьков : НТУ «ХПИ», 2010. – С. 68.

інвестиції поки надходять в Україну в основному у формі іноземних кредитів Світового, Європейського чи інших банків під гарантії держави, що обмежує інвестиційні можливості як держави, так і підприємств. На цьому етапі іноземні власники капіталу абсолютно не зацікавлені в підвищенні ефективності діяльності українського транспортного комплексу.

Фінансування в рамках цільових програм. Державні цільові програми й міждержавні цільові програми, у здійсненні яких бере участь Україна, є ефективним інструментом фінансування інвестиційних проектів. Вони являють собою зв'язаний ресурсами, виконавцями і строками виконання комплексу НДДКР, виробничих, соціально-економічних та організаційно-господарських заходів, що забезпечують ефективне вирішення завдань у сфері державного, економічного, екологічного, соціального й культурного розвитку України та забезпечення ефективної роботи транспортних мереж.

Крім розглянутих вище, варіантами державної підтримки інвестиційної діяльності у сфері пасажирського транспорту загального користування можуть бути: інвестиційний податковий кредит і надання пільг по податкам і зборам.

Ці варіанти в тій чи іншій мірі використовуються в сьогоднішній роботі транспортного комплексу.

Лізинг. Виникнення лізингу було обумовлене потребою в інвестиціях в умовах науково-технічного прогресу і неможливістю їх повного задоволення за рахунок традиційних методів фінансування – використання власних, позикових й інших коштів.

Традиційно учасниками лізингової угоди є три суб'єкти: лізингодавець, лізингоотримувач і продавець лізингового майна. На практиці число учасників лізингової угоди може збільшуватися й зменшуватися залежно від конкретних економічних умов.

Використання цього способу залучення інвестиційних ресурсів має ряд переваг перед звичайним кредитом. По-перше, на відміну від інвестиційного кредиту у випадку фінансового лізингу на собівартість продукції та послуг можуть бути віднесені не тільки відсотки, але й основні платежі. По-друге, в Україні майно, що здобувається в лізинг, не ставиться на баланс лізингоотримувача, що знижує розмір податку на майно підприємства. По-третє, лізингові операції дають можливість одержати й використати основні фонди задовго до моменту їх повної оплати.

Схема лізингової угоди цілком прийнятна для фінансування інвестицій, необхідних автотранспортному підприємству для відновлення рухомого

парку, і дуже часто використається на практиці. Причому модифікації лізингової схеми можуть бути будь-якими.

Таким чином, для фінансування інвестицій можна використати різні методи, форми й джерела, але при цьому варто пам'ятати, що кожне джерело фінансування має свою ціну й певну величину інвестиційного ризику.

Розгляд усіх існуючих на сьогоднішній день методів та способів залучення інвестиційних ресурсів, аналіз джерел фінансування в розрізі кожної розглянутої форми інвестиційного забезпечення, виявлення позитивних і негативних сторін використання тієї або іншої схеми фінансування й, нарешті, оцінка існуючих видів мобілізації коштів інвесторів з погляду їх застосовності у сфері пасажирських перевезень транспортом загального користування дозволили виявити найбільш прийнятні схеми фінансування цього виду діяльності.

Результати вказують на те, що найбільш імовірні джерела фінансування інвестиційної діяльності у сфері перевезень, у тому числі й у соціальному секторі пасажирських перевезень, можуть бути такими:

- кредити комерційних банків;
- основні кошти, одержувані по лізингу;
- бюджетні кошти (державні інвестиції).

При цьому до можливих у застосуванні в транспортному комплексі методів залучення інвестицій (як було зазначено раніше, джерела фінансування інвестицій і методи фінансування – поняття різні) можна віднести:

1) банківське кредитування під державні гарантії;

2) лізингові схеми;

3) державне фінансування (у тому числі змішане державно-комерційне фінансування);

4) державну підтримку інвестиційної діяльності у вигляді надання інвесторам податкових пільг й інвестиційних податкових кредитів.

Особливості регіональної інвестиційної політики і роль держави у її регулюванні будуть розглянуті у наступному підрозділі.

Регіональна інвестиційна політика і роль держави в її регулюванні.

В умовах переходу до ринкової економіки державна політика в сфері транспортного комплексу (ТК) повинна формуватися з урахуванням наступних пріоритетів: мінімізація транспортних витрат населення й міського господарства в цілому, безпека руху, екологічна безпека автотранспорту, підвищення якості надаваних транспортних послуг за рахунок стимулювання підприємницької діяльності й демонополізації ринку на транспорті. Під терміном «транспортний комплекс» автор

розуміє сукупність усіх засобів транспортної логістики на відокремленій території.

Важливим завданням є формулювання регіональної транспортної політики. Вона повинна бути взаємозалежна з інтересами розвитку транспортної системи України та регіональних аспектів державної політики й, природно, із завданнями (програмами) соціально-економічного розвитку України.

Необхідно сформулювати головні підходи до розвитку транспортного комплексу, що враховують його регіональні особливості, обґрунтувати шляхи вдосконалювання роботи транспорту на території регіону, що дозволяють у більш короткий термін і з меншими витратами вирішити існуючі проблеми й досягти основних цілей, знизити гостроту проблемної ситуації, підвищити ефективність функціонування транспорту. Варто здійснити такі структурно-інституціональні перетворення й організаційно-економічну перебудову, удосконалити і спроектувати систему управління ТК, щоб він став адекватним умовам і принципам ринкових взаємин, завданням соціально-економічного розвитку всього регіону.

Сформулювати концепцію регіональної політики та розвитку ТК важливо в першу чергу тому, що вона визначає мету й завдання програми, варіантні шляхи їх вирішення, найбільш ефективні напрями зниження гостроти проблемної ситуації й необхідні для цього ресурси.

У ринкових умовах під розвитком ТК варто розуміти, насамперед, його перетворення в систему, здатну функціонувати в режимі постійної адаптації до змін як потреб у транспортних послугах, так і соціально-економічних і техніко-технологічних умов роботи транспорту певної території. Передбачається, що виникнення нових властивостей системи регіонального транспорту може бути забезпечене за рахунок сполучення ефективного і цілеспрямованого державного регулювання на всіх рівнях (державному, регіональному і муніципальному) із самоврядуванням суб’єктів транспортної діяльності. Здійснення заходів методики, що належать до рівних елементів ТК, і перетворення його складових частин повинне, внаслідок реалізації принципу емерджентності, привести до придбання всім регіональним комплексом системних властивостей. При цьому загальний ефект, що досягається, буває, як правило, більшим, ніж сума приватних ефектів.

Із усього різноманіття зв’язків необхідно виділити ті, які можна назвати системоутворюючими. На транспорті до них належать ресурси, і у першу чергу фінансові, та інформаційні потоки, які пронизують усю систему управління від верху до низу.

У більшості випадків мова йде не тільки й не стільки про об'ємні показники роботи транспортного комплексу, а про номенклатуру, кількість і якість транспортних послуг, що відповідають змінам у вимогах користувачів, їх платоспроможному попиту, а також у забезпеченні погодженого протікання всіх процесів і характеристик у реальному масштабі часу.

Варто визначити, які зміни й удосконалення правової й нормативної бази транспортної діяльності необхідні для регіону і передбачити формування органу регіональної адміністрації, відповідального за створення умов для ефективного розвитку і роботи суб'єктів ТК при ринкових відносинах, основною функцією якого буде державне регулювання цієї діяльності. Необхідно створити механізм і відпрацювати процедури державного регулювання транспортної діяльності в регіоні, маючи на увазі оптимізацію частки недержавної власності в ТК і розвиток конкуренції на ринку транспортних послуг. Варто передбачити заходи, що сприяють утворенню, розвитку й посиленню ролі як державної, так і недержавної галузі регулювання транспортної діяльності (асоціації, союзи та ін.).

Особливу увагу при здійсненні заходів необхідно приділити розвитку й удосконалюванню інфраструктури ТК (шляхів сполучення, складів, вокзалів, єдиної системи інформаційного забезпечення та ін.), поліпшенню координації й взаємодії видів транспорту, удосконалюванню технології виконання змішаних перевезень. Потрібно виділити ті заходи, здійснення яких залежить не стільки від рівня фінансового або матеріального забезпечення регіону, а також і від кадрового складу тих або інших юридичних осіб (суб'єктів), які повинні брати участь у реалізації методики.

Необхідно максимально врахувати прогресивні пропозиції керівників органів місцевого самоврядування і транспортних підрозділів (департаменту, комітету, відділу транспорту) з вузлових питань стратегії та змісту методики, яких вони дотримуються, а також обґрунтовані рекомендації керівників основних транспортних фірм, підприємств, дорожніх та інших організацій, провідних спеціалістів, менеджерів і, звичайно, клієнтури – користувачів послуг ТК, пасажирів. Необхідно окремо виділити ті вимоги, які обумовлюються розвитком внутрішнього й в'їзного туризму в регіоні.

Важливо об'єктивно оцінити відповідність кадрового забезпечення новим вимогам і наявність менеджерів, здатних ефективно працювати в ринкових умовах, рівень їх професіоналізму, комерційні знання, ділову активність. Варто передбачити конкурсну систему заняття посад провідних менеджерів і укладання з ними договорів (контрактів).

Потребу в транспортних послугах визначають окремо для вантажних і пасажирських перевезень, виходячи з потенційних потреб промислових, сільськогосподарських, переробних, будівельних, торговельних, туристичних та інших підприємств і організацій відповідно до прогнозів розвитку їх виробничих програм і зв'язків з постачальниками і замовниками, у тому числі із закордонними. Для пасажирського транспорту проводять розрахунки, відповідно до прогнозів, зміни чисельності і пересування населення, основними напрямами переміщення (поїздок), необхідного рівня регулярності руху, очікуваної величини доходу основних груп жителів міст і сільської місцевості, комфортабельності видів транспорту, міграції населення, інших тенденцій. Ці розрахунки повинні тісно бути пов'язані із програмою соціально-економічного розвитку території, з регіональними, місцевими та іншими галузевими програмами. У розрахунках повинні бути враховані сформовані тенденції останніх 3–4-х років, зміна транспортомісткості продукції (на 1 млн грн валового ринкового продукту і на 1 тонну продукції), транспортних потреб населення в різних видах транспорту, інші показники.

Бажано виділити кращі (для пасажирів і для транспортників) види транспорту відповідно до мінімуму витрат коштів і часу на транспортування, більшими зручностями, збереженістю тощо. Важливо мати на увазі, що в останні роки в багатьох регіонах темпи приросту обсягів транспортно-експедиційних послуг і доходів (у порівнянних цінах), одержуваних від їх надання, істотно перевищують темпи зміни доходів від перевезень, обсяги яких на багатьох територіях не зростають.

Доцільно (хоча б орієнтовно) оцінити пріоритети використання транспортних засобів, що належать до різних форм власності (транспорт власний або спеціалізованої транспортної організації, приватний тощо). На підставі цих даних треба визначити необхідні провізні можливості (потужності), номенклатуру транспортних засобів за видом, типом, вантажопідйомністю, місткістю та іншими показниками і характеристиками.

Оцінка потреби в пасажирських перевезеннях за напрямами і маршрутами, видами сполучень, типами транспортних засобів провадиться на підставі прогнозних даних про розподіл населення і туристів за родом занять і переваг (робітники, службовці, учні, студенти, пенсіонери, інваліди тощо); розташуванням місць роботи, відпочинку, навчання, торговельних зон; змінами числа пасажирів на різних напрямах (маршрутах) у різні періоди року; розподілом туристів і населення за рівнем доходів, кількістю особистого й надаваного в оренду транспорту, чисельність

якого інтенсивно зростає; вартістю проїзду (величиною тарифів) на різних видах транспорту.

Для прогнозу потреби в перевезеннях пасажирів у містах додатково визначають, виходячи з архітектурно-планувальних рішень і демографічних характеристик, розміщення підприємств і організацій, житлових зон, напрямів маятникової міграції населення, пов'язаної з виробничою або навчальною діяльністю, відвідуванням торговельних і культурних установ, поїздками в місця масового відпочинку, на дачні й садові ділянки.

Фактори, що впливають на структуру потреб у послугах пасажирського транспорту і тенденції, які проявляються, варто звернути увагу на таке:

– посилення значення фактора часу, затрачуваного на поїздки;

– зміна платоспроможного попиту населення як відбиття економічної ситуації в регіоні;

– еластичність попиту від величини тарифу та вплив останнього на рівень повноти оплати проїзду;

– велике прагнення населення до вибору місць роботи з більш високою оплатою праці, незважаючи на те, що в багатьох випадках деякі додаткові робочі місця значно віддалені від місця проживання;

– перерозподіл пріоритетів за метою та масштабами використання;

– рівень використання особистого транспорту різними групами населення, що обумовлено зміною рівня життя цих груп, підвищенням вартості палива та витрат на технічне обслуговування автомобілів тощо.

Основні етапи розробки заходів щодо вдосконалювання ринку транспортних послуг можна подати у вигляді схеми, показаної на рис. 2.6. На початковому етапі аналізується і на основі цього дається комплексна оцінка стану транспортного комплексу й комунікацій регіону. Після цього відбувається виділення головних проблем, які гальмують розвиток транспортного комплексу.

Для їх вирішення, на основі наявних даних, будуються математичні моделі, які дозволяють спрогнозувати розвиток ринку транспортних послуг з урахуванням різних сценаріїв розвитку. На основі цього розробляються стратегії й основні напрями розвитку, за якими визначають стабільність функціонування ТК у цілому і його складових зокрема. Все це дозволяє розробити конкретні плани з урахуванням особливостей регіонального ринку транспортних послуг і, після проведення техніко-економічних розрахунків, можна виявити потребу в необхідних ресурсах і визначити можливі джерела фінансування.

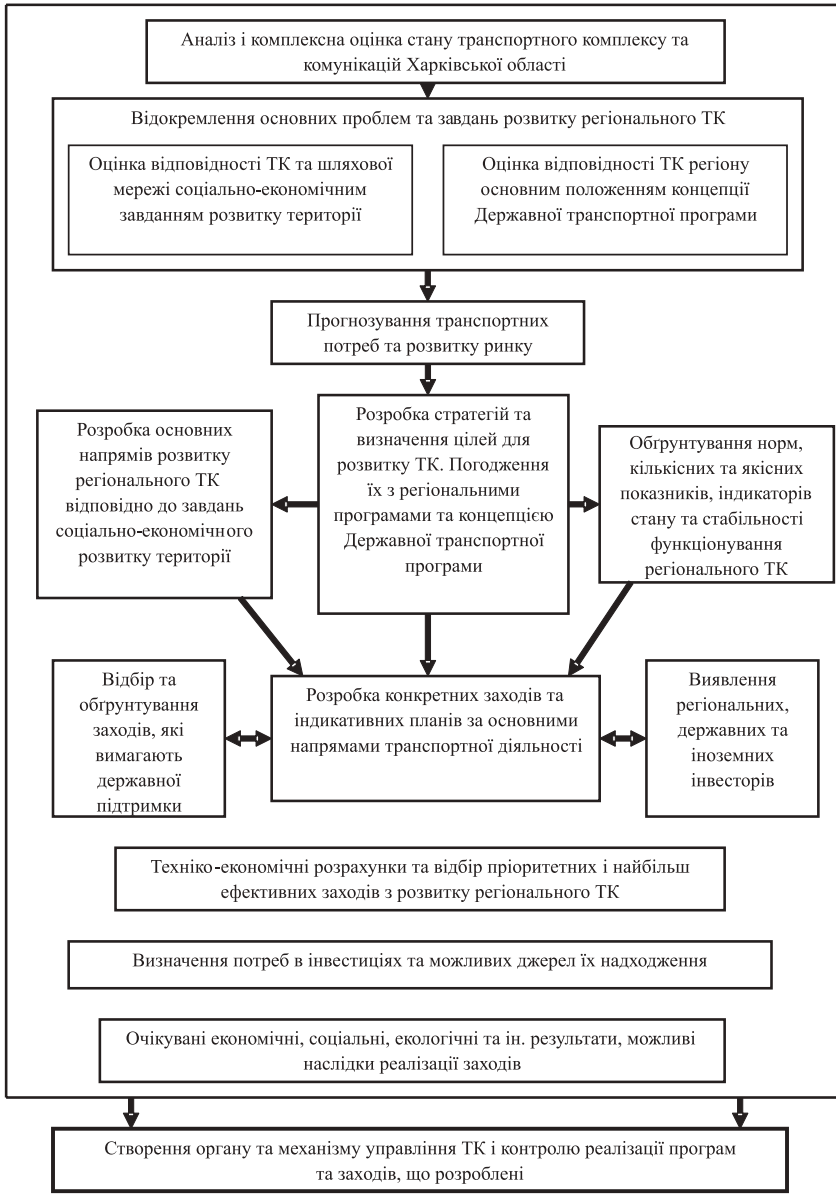

Рис. 2.6. Схема розробки заходів щодо вдосконалювання управління транспортним комплексом у Харківській області

Таким чином, для вирішення основних проблем розвитку і функціонування ТК, необхідно не тільки визначити основні принципи і зміст державної транспортної політики, а також підходи, які повинні бути реалізовані стосовно м. Харкова й Харківської області, але й провести детальний аналіз транспортної інфраструктури, починаючи з конкретних господарюючих суб'єктів і закінчуючи регіональною транспортною мережею в цілому.

Як видно, першорядне значення в цьому питанні має правильне визначення сутності регіональної інвестиційної політики.

На нашу думку, регіональна інвестиційна політика – це взаємозв'язок сукупності цілей і способів їх досягнення, заснований на ранжируванні повноважень між центром і регіонами України, орієнтація на ефективне використання географічних, природних, виробничих й інших переваг регіону.

Логіка процесу розробки інвестиційної політики містить у собі ряд етапів:

– вибір об'єкта інвестиційного вкладення;
– розрахунок інвестицій;
– аналіз ризику;
– прийняття рішень про інвестиції, фінансування та кредитування, контроль за використанням інвестицій.

Якість підготовки проектів з урахуванням критеріїв і вимог експертизи є своєрідною гарантією для інвесторів, знижує інвестиційний ризик.

Залежно від масштабу та строків вирішення завдань регіональна інвестиційна політика містить у собі стратегію й тактику.

Регіональна стратегія залучення інвестицій містить у собі стратегічний аналіз, стратегічний вибір об'єкта інвестиційного вкладення і визначає заходи щодо реалізації стратегії.

Необхідність у систематичному виробленні стратегії залучення інвестицій у розвиток як транспорту, так і економіки регіону в цілому визначається тим, що:

– вона дозволяє визначити та обґрунтувати цілі, конкретизувати завдання регіональної інвестиційної політики;
– виявити основні стратегічні проблеми;
– сприяти обґрунтованому розміщенню інвестиційних ресурсів;
– потенційно забезпечувати підвищення рівня розвитку інфраструктури регіону.

Формування регіональної інвестиційної політики повинне ґрунтуватися на таких положеннях.

1. Необхідний чіткий, законодавчо закріплений розподіл повноважень між органами державної та регіональної влади. Україна має потребу в такому законодавстві, яке б сприяло зміцненню фінансової самостійності суб'єктів господарювання при посиленні економічного розвитку всієї держави.

Обставини та стан економіки регіону наполегливо вимагає більш широких прав і повноважень у розпорядженні й використанні тих переваг, якими регіон володіє. Тоді в органів виконавчої влади з'явиться реальна можливість розробити власні програми залучення вітчизняних та іноземних інвестицій, скоординувати їх із довгостроковими програмами розвитку території, забезпечити раціональне їх розміщення.

Доцільно, на наш погляд, надати місцевим органам влади, за рахунок внутрішніх можливостей, пільговий податковий режим для тих підприємств, що використовують сторонній капітал, і проектів, які сприяють вирішенню великих внутрішньорегіональних проблем.

При здійсненні інвестиційної діяльності в регіоні необхідно надавати такі податкові пільги, а саме зниження ставки податку на прибуток від установленого державними і місцевими органами влади:

– на 50% – для будівельних організацій і будь-яких інвесторів у частині сум, що направляють на фінансування програм, пов'язаних з розвитком перевезень і будівництвом доріг;

– на 50% протягом наступних двох років – для юридичних осіб, що здійснюють лізингові угоди (зокрема придбання основних коштів у лізинг), частка доходів від яких становить не менше 80% усіх доходів за звітний рік;

– на 50% – для страхових організацій, що здійснюють страхування інвестицій;

– на 20% – для банків, інших кредитних організацій у частині сум, що направляють для фінансування інвестиційних проектів і програм на території регіону.

Крім того, надавати юридичним особам, що займаються інвестиційною діяльністю, податковий інвестиційний кредит з відстрочкою початку погашення заборгованості на 2 роки після дати підписання кредитної угоди строком на 5 років.

2. З метою ефективного цілеспрямованого управління інвестиційними процесами необхідно, на наш погляд, сконцентрувати функції регулювання процесами інвестиційної діяльності в одному органі, як на державному, так і на регіональному рівнях.

При створенні нових організаційних структур, що забезпечують процес інвестування, а також наддефіциту самих інвестицій, підвищуються значимість і вимоги до рівня експертизи проектів як «до», так і «у процесі» їх реалізації. Важливим фактором підвищення ефективності розміщення та використання інвестиції може стати створення єдиного органу, що опікується на державному чи регіональному рівні цим питанням. На регіональному рівні, на нашу думку, таким органом може стати постійно діюча експертна рада при Голові обласної державної адміністрації, до функцій якої повинні увійти питання формування пріоритетних державних програм та їх експертиза.

3. Інвестиційна політика може стати реальною й обґрунтованою, якщо вона базується на конкретних програмах. Ці програми повинні бути зосереджені, насамперед, на пріоритетних сферах галузі і мати показовий характер. Реалізація проектів вимагає проведення попередньої роботи з економічного обґрунтування співробітництва з погляду ефективності вкладення коштів, їх валютної самооплатності, відповідності екологічним стандартам.

Складовою частиною регіональної інвестиційної програми повинні стати конкретні інвестиційні проекти, розраховані на залучення як державних, так і приватних, у тому числі іноземних інвестицій. Без таких програм формувати серйозну територіальну інвестиційну політику, на наш погляд, украй складно.

Отже, регіональна інвестиційна програма – це комплекс виробничих, соціально-економічних, організаційно-господарських, науково-дослідних, дослідно-конструкторських й інших заходів, погоджених по ресурсах, виконавцям і строках здійснення, що забезпечують ефективне вирішення інвестиційних регіональних завдань.

Основними цілями регіональних інвестиційних програм можуть стати:

– підвищення ефективності розвитку сфер, галузей і виробництв регіону, а також окремих районів і міст області;

– підвищення ефективності використання ресурсного потенціалу;

– підтримка існуючих і створення нових виробництв і робочих місць;

– розвиток і підтримка соціальної сфери;

– забезпечення екологічної безпеки і раціонального природокористування;

– підвищення конкурентоздатності транспортних послуг у регіоні;

– науково-технічний розвиток.

Структура регіональної інвестиційної програми повинна включати:

– обґрунтування проблеми;

– визначення цілей і завдань програми;

– розробку економічного механізму реалізації програми, у якому приводиться перелік заходів для їх вирішення, строки та етапи реалізації;

– визначення потреби у фінансових і матеріальних ресурсах, обсяги і джерела інвестування;

– оцінка очікуваної соціально-економічної ефективності програми;

– вартість розробки програми і її виконавці;

– організація, форми і методи управління програмою.

4. Необхідно забезпечити інформованість про інвестиційну діяльність у регіоні. Сьогодні наявна інформація про діючі інвестиційні програми не містить повних відомостей про ступінь їх розробленості й затребуваності. У інвесторів, особливо іноземних, гостро постає питання відсутності достатньої інформації про нове законодавство, про перспективи розвитку економіки і торгівлі. Необхідно забезпечити швидкий переклад і широку публікацію нових законів та іншої економічної інформації для закордонних інвесторів, створити регіональний інформаційний центр по збору й висвітленню найважливішої комерційної інформації, особливо про об’єкти та умови інвестування, про ранжирування підприємств регіону, про режим вкладення інвестицій у ті або інші галузі відповідно до регіональних пріоритетів.

5. Необхідно розробити економічні та організаційні заходи стимулювання припливу, як національних, так і іноземних інвестицій у регіони.

Стимулювання національних інвестицій може бути здійснене за рахунок державних гарантій, або, наприклад, надання будівель і землі на безкоштовній основі, податкових канікул, права прискореної амортизації, позик під низький відсоток, субсидування, безкоштовного навчання персоналу, тощо. При використанні цих заходів необхідно, насамперед, виходити із пріоритетів регіональної інвестиційної політики.

Особливо важливим питанням при цьому залишається підвищення ефективності інвестицій.

Однак не можна розглядати прямо пропорційну залежність між ростом інвестицій у регіоні і загальним зростанням економічного потенціалу. Ця залежність змінюється відповідно до розподілу інвестицій та ефективності використання цих коштів, а також ефективності виробничого процесу. Тому послідовна інвестиційна політика повинна розглядатися як один елемент загальної стратегії соціально-економічного розвитку регіонів.

Політика залучення інвестицій пов'язана з вирішенням проблем, що виникають при безпосередньому використанні джерел фінансування капітальних вкладень і, особливо, з їх впливом на довгостроковий економічний ріст.

Результати аналізу дозволяють зробити такі висновки.

Транспортний комплекс є однією зі складних і багатофункціональних систем в економіці України. Стабільність функціонування такого комплексу значною мірою визначає ефективна діяльність практично всіх галузей виробничої і соціальної діяльності регіону, формує життєву сферу населення. На сьогодні транспортна система є вкрай неефективною й витратною. Існуючі в Україні транспортні комплекси мають потребу у відновленні і реформуванні, як на загальнодержавному рівні, так і на рівні окремо взятого регіону.

Фінансові проблеми галузі зводяться до наявності кредиторської заборгованості (в основному за енергоносії), дебіторської заборгованості (в основному від населення за спожиті послуги); неврегульованості деяких питань у фінансових відносинах з державою; існуючі тарифи, які не покривають поточних витрат та інвестиційної складової.

Процес реформування транспортного комплексу, що відбувається в цей час в Україні, неминуче вплине на умови господарювання транспортних підприємств: відбудеться зміна парадигми управління із виробничоорієнтованої на ринковоорієнтовану. У період реформування необхідна адаптація підприємств транспортної сфери до ринкових умов. У процесі адаптації повинні здійснюватися переутворення системи управління підприємствами транспортної сфери. А саме удосконалювання:

– організаційної структури управління транспортною сферою на регіональному й міському рівнях;
– фінансових потоків у транспортній сфері;
– системи тарифоутворення, включення противитратного механізму.

Країни, які вже завершили процес лібералізації ринку транспортних послуг, накопичили певний досвід адаптації транспортних підприємств до ринкових умов. Вивчений досвід Німеччини, Англії та Франції, де процес адаптації здійснювався як на рівні транспортних підприємств, так і на рівні центральної й місцевої влади, може навчити нас багато чому.

Існуюча в Україні законодавча база транспортної галузі не задовольняє потреб реформування й розвитку країни, що зокрема виражається

у відсутності законодавчо закріпленого фінансового забезпечення перетворень.

На основі вивчення вітчизняного і закордонного досвіду сформульовані перспективні напрями реформування існуючого транспортного комплексу: організація ефективного управління у сфері виробництва та надання транспортних послуг; поглиблення демонополізації транспортного обслуговування, створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг; забезпечення беззбиткового функціонування транспортних підприємств; технічне переоснащення транспортного комплексу, наближення до вимог Європейського Союзу показників використання енергетичних і матеріальних ресурсів на створення транспортних послуг.

Політика залучення інвестицій повинна включати такі пріоритетні напрями:

– створення пільгових умов для підприємництва: введення податкових пільг, що враховують несприятливі умови бізнесу через слабкий розвиток виробничої й соціальної інфраструктури;

– перехід в інвестиційному співробітництві від переважної орієнтації на великомасштабні проекти до інтенсивного розвитку співробітництва із дрібними й середніми фірмами.

Стратегія залучення сторонніх капіталів, на нашу думку, повинна базуватися на принципах:

– правова стабільність;

– наявність законодавчо оформлених пільг для інвесторів та інформованість про них;

– розробленість процедур здійснення інвестування: одержання прав на користування землею, спорудами, тощо, юридичне оформлення взаємних прав та обов’язків.

Для розвитку пріоритетних галузей необхідно стимулювати приватні вкладення в них шляхом участі (на паях) у найбільш ефективних інвестиційних проектах, здійснювати кредитування інвестиційних програм, що мають ключове значення для розвитку економіки регіону.

Таким чином, складовими елементами регіональної інвестиційної політики повинне стати вирішення таких проблем:

– створення в регіоні сприятливого інвестиційного клімату і ефективної системи прийому інвестицій;

– визначення гнучкої системи пріоритетів у процесі залучення інвестицій;

– розробка підходів до визначення ступеня участі інвесторів у стабілізації й розвитку окремих сфер, галузей і виробництв.

У нинішніх умовах стратегія залучення інвестицій у регіони повинна опиратися на підтримку його провідних підприємств, структурну перебудову економіки й максимальне використання природного, кадрового і виробничого потенціалу регіону.

Галузеві напрями і пріоритети інвестиційної політики регіону повинні бути пов'язані з вирішенням його основних економічних і соціальних проблем. У цьому сенсі можна рекомендувати чітко визначити галузі, які більше за інші залежні від потенційних джерел фінансування, і розподілити їх на групи.

Так, наприклад, до першої групи можна віднести галузі, де можна розраховувати на централізовані вкладення інвестицій. До другої – галузі і виробництва, що розвиваються переважно за рахунок приватних інвестицій. До третьої – галузі, для підтримки яких на даному етапі необхідно використати кредити. До четвертої – галузі і виробництва, які доцільно розвивати з активним залученням іноземних інвестицій.

Реалізація інвестиційної політики регіону забезпечується не тільки вибором і обґрунтуванням стратегії, але й розробкою низки тактичних заходів. Згідно з вимогами економічної політики регіону стимулюватися повинні, насамперед, інвестиції, що привносять в її економіку нові технології вдосконалювання послуг, у тому числі транспортних. Серед галузей сфери виробництва необхідно стимулювати розвиток сфери, що тісно пов'язана із транспортним комплексом. Це створює додаткові робочі місця, забезпечує поліпшення і підвищення рівня надаваних населенню послуг.

Цей підхід може носити рекомендаційний характер при визначенні пріоритетів. Він може бути реалізований на практиці через систему економічних регуляторів (пільгова система оподатковування, надання пільгових кредитів тощо).

Пропонуються конкретні тактичні заходи стимулювання інвесторів:

– звільнення знов створених підприємств від окремих видів податків і платежів на період від 2 до 10 років після оголошення ними прибутку;

– відрахування збитків перших років фінансування з податкових платежів після оголошення прибутку;

– зниження ставок податку на прибуток;

– звільнення від податків підприємств, орієнтованих на експорт;

– спеціальні гарантії уряду про збереження пільгового податкового режиму по конкретних контрактах на строк їх окупності;

– спеціальні заходи щодо захисту внутрішнього регіонального ринку за допомогою місцевих податків у рамках структурної й промислової політики;

– надання права прискореної амортизації;

– надання субсидій на проведення НДДКР, будівництво та експлуатацію будівель, покриття транспортних витрат.

Таким чином, концепція регіональної інвестиційної політики передбачає створення ефективного і конкурентного ринку капіталів, системи управління його рухом, що є важливою умовою залучення нових інвестицій, їх розширення в інтересах підйому економіки регіону. Інструментами підтримки і реалізації такої політики та обраної на її основі тактики мають стати посилення ринкових відносин, підтримка стимулюючої ролі конкуренції, фіскальна політика, контроль інфляції, що в остаточному підсумку неминуче буде сприяти підвищенню привабливості регіонів для вкладення капіталів та їх інвестиційної активності.

2.6. Інвестиції в освітню сферу – шлях до інноваційного розвитку України

Економіка будь-якої держави безпосередньо залежить від стану ринку праці, оскільки одним із основних чинників економічного зростання завжди є наявність людських ресурсів, які на високому професійному та інтелектуальному рівнях вирішуватимуть поставлені перед ними завдання виробничого характеру. Слід відзначити, що на сучасному етапі економічного розвитку України проблема правового регулювання професійного зростання працівників є актуальною і має важливе практичне значення, проте з незрозумілих причин ця проблема є однією з найменш досліджених у науці трудового права. Необхідність саме такої спрямованості сучасних норм трудового права цілком корелюється із завданнями України як соціальної держави. Підготовка, перепідготовка та підвищення кваліфікації кадрів безпосередньо на виробництві повинні бути безумовною складовою змісту норм трудового права та діяльності сучасного підприємства, установи, організації.

Підвищення професіоналізму, вироблення лідерських якостей та інших важливих компетенцій є стратегічними завданнями вітчизняних підприємств, оскільки більшість із них відчуває нестачу у висококваліфікованих кадрах. Виконання цих завдань вимагає певних матеріальних вкладень –