

Наталія Савіна, д. е. н.

Олена Криворучко

Національний університет водного господарства та природокористування, Україна

МОДЕЛЬ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Nataliia Savina, ScD in Economics

Olena Kryvoruchko

National university of water and environmental engineering, Ukraine

THE REGULATORY STATE MODEL OF THE INVESTMENT PROCESSES OF THE UKRAINIAN TRANSPORT AND LOGISTIC SYSTEM DEVELOPMENT

In the article the theoretical aspects of modern state of Ukraine's transport and logistic system are analyzed. It was established that conducting of the analysis of state regulation mechanisms of transport and logistic system is determined by strategic importance of economic policy for the state. It was proved that the most efficient way for development of transport area of Ukraine may be realized by formation of transport and logistic system of the state. A model of state regulation of investment processes of Ukrainian transport and logistic system development is proposed and analyzed. The principles of investments promotion are considered. The key priorities of technical and technological modernization of the transport under the trend of Ukrainian transport and logistic system development were substantiated.

Key words: logistic, transport infrastructure, public-private partnership, infrastructure, mezzanine finance.

Постановка проблеми. Вивчення сучасного стану транспортно-логістичної системи в Україні, а також дослідження основних механізмів та особливостей її державного регулювання є надзвичайно важливим для розвитку економіки України. Необхідність здійснення аналізу механізмів державного регулювання транспортно-логістичної системи обумовлена стратегічною важливістю економічної політики для держави, оскільки обґрунтування та вдосконалення механізмів державного регулювання транспортно-логістичної системи є основою формування ефективного конкурентоспроможного середовища, що забезпечує економічну безпеку країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналізу загальних проблем теорії та практики державного управління присвячено праці: Бідняка М.Н., Васильєва О.В., Гаги В.А., Герасимчук З. В., Козлової В.П., Кузнєцової А.І., Кулаєва Ю.І., Красовського В.П., Пашенка Ю.Є., Рибчука А.В., Рудь Н.Т., Садловської І.П., Філюк Г.М., Шевчука Я. В., Самуельсона П.Э., Аткинсона А. та інших.

Постановка завдання. Аналіз наукових джерел, присвячених розвитку логістики транспортно-логістичної системи, дозволяє виявити широкий спектр проблем, що залишаються поза увагою вчених. Так, актуальним є уточнення та вдосконалення наукових підходів до вивчення механізмів державного регулювання інвестиційних процесів розвитку транспортно-логістичної системи, а також розробка практичних рекомендацій щодо імплементації механізмів державного управління логістикою України. Мета дослідження полягає в теоретичному обґрунтуванні та вдосконаленні механізмів державного регулювання логістичної сфери в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортно-логістичний комплекс України – це стратегічно важливий та вагомий сегмент країни у в політичному, економічному та соціальному аспекті. Логістика України становить у валовому внутрішньому продукті країни близько 12 %, при цьому створюючи робочі місця для населення у розмірі 7 % від загальної кількості зайнятого населення¹.

Як свідчить світовий досвід, найбільш ефективний напрям розвитку транспортного сектору України може бути реалізований шляхом формування транспортно-логістичної системи країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків, а також дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг².

В Україні діє єдина логістична система, основним завданням якої є підтримувати рівень відповідності вимогам суспільного виробництва; дотримуватися вимог національної безпеки, мати розширену інфраструктуру, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

За статистичними даними попит на вантажні перевезення зростає, але низькому рівні залишається транспортно-експедиційне обслуговування населення і економіки. Залишається на низькому рівні інноваційна складова в розвитку парків рухливого складу і технічних засобів транспорту, особливо при здійсненні внутрішніх перевезень. Істотне відставання і по екологічних параметрах роботи транспорту.

Одним із головних чинників успішної реалізації проектів розвитку транспортно-логістичної системи є джерела їх фінансування, які чинять вирішальний (у тому числі негативний) вплив на макроекономічні показники розвитку³. До джерел фінансування можна віднести: кошти державних і місцевих бюджетів, які формуються з таких стягнень (надання безкоштовного фінансування з бюджету для важливих інфраструктурних об'єктів або бюджетні кредити на умовах повернення, цільові інвестиційні програми, фінансування з державних залучених коштів); загальнодержавні податки і збори (податок на прибуток підприємств та інші податки); спеціальні збори (збори за користування об'єктами транспортної інфраструктури); штрафи (стягуються за порушення при користуванні об'єктами транспортної інфраструктури); власні кошти підприємств і їхніх структурних підрозділів (тарифи, прибуток, амортизаційні відрахування, накопичені грошові кошти); кредити банків та інших фінансових установ (широко застосовуються для фінансування транспортної інфраструктури); синдиковані або консорціальні кредити (надаються на умовах угоди двох і більше кредитних інститутів між собою спільно надати кредит позичальнику); проектне фінансування (є різновидом інвестиційного кредиту, це інструмент кредитування проектів, за якого велика частина повернення позикових коштів здійснюється за рахунок грошового потоку, який виробляється самим проектом); мезонінне фінансування (надається в невеликих обсягах (10-20%) від загального проектного фінансування, це одне із джерел фінансування, за якого інвестор надає кошти у вигляді боргового фінансування з одночасним придбанням опціона на придбання акцій позичальника в майбутньому за визначеною ціною за певних умов); облігації для внутрішнього ринку (відбувається через емісію цінних паперів для розміщення на внутрішньому фондовому ринку); облігації для зовнішнього ринку (випускаються позичальником при залученні коштів на зовнішніх ринках); інфраструктурні облігації (облігації, що випускаються спеціально для фінансування об'єктів інфраструктури, зі строком обертання від 15 до 20 років); акціонування (участь у уставному капіталі або корпоративне фінансування. Акумуляція коштів відбувається через продаж акцій); лізинг (у ситуації, коли середньострокові або довгострокові кредитні кошти не доступні, лізинг дає реальну можливість вирішення проблеми інвестицій у модернізацію об'єктів транспортного сектору); публічно-приватне партнерство (механізмом інвестування транспортних проектів для забезпечення реалізації пріоритетів діяльності через активізацію використання інноваційних технологій, виділення і раціональне використання інвестиційних площадок, удосконалення бізнес-моделей розвитку, забезпечення ефективного управління ресурсами та бізнес-процесами).

¹ Державна служба статистики України (2018). *Головна сторінка* <<http://www.ukrstat.gov.ua>> (2019, січень, 20).

² Садловська, І.П. (2011) *Стратегічне управління національною транспортною транспортною інфраструктурою : монографія*. Київ, 355.

³ Бондар, Н.М. (2014) *Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державо-приватного партнерства: монографія*. Київ.: НТУ, 336.

Для активізації та підвищення ефективності інвестування пропонується модель державного регулювання інвестиційних процесів, що включає два взаємопов'язаних регулюючих блоки: регулятивна система (створення сприятливого інвестиційного клімату в галузі транспорту) та керуюча система (державний контроль інвестиційних процесів) (рис. 1).

Існуючий механізм державної підтримки інвестиційних проектів потребує вдосконалення за рахунок збільшення мінімальних строків інвестиційного кредитування для інвестиційних проектів (до 8–10 років), зниження і диференціації процентних ставок за інвестиційними кредитами, спрощення схеми субсидування державою процентних ставок за інвестиційними кредитами, удосконалення системи страхування виробничих та комерційних ризиків інвестиційних проектів, створення державного транспортного інвестиційного фонду або наділення функціями інвестиційного фонду банків для фінансування інноваційних та інвестиційних проектів розвитку транспортно-логістичної системи.

Активізація інвестування має здійснювати за такими принципами:

1. Послідовна децентралізація інвестиційного процесу на основі розвитку різноманітних форм власності.

2. Підвищення частки внутрішніх (власних) джерел накопичень підприємств

3. Державна підтримка підприємств за рахунок централізованих інвестицій при зміні безповоротного фінансування на конкурсне кредитування на зворотній і платній основі відповідно до державних цільових програм

4. Розширення гарантії сумісного державно-комерційного фінансування інвестиційних проектів.

5. Збереження бюджетного фінансування для соціально значущих об'єктів, що мають некомерційний (неприбутковий) характер¹.

Одним із важливих напрямків розвитку транспортно-логістичної системи є технічна та технологічна модернізація. У разі подальшого зволікання з технічною та технологічною модернізацією транспорту конкурентоспроможність України на міжнародних ринках дедалі знижуватиметься, а внутрішні виробники зазнаватимуть непродуктивних втрат. Через застарілу транспортну систему українська економіка втрачає можливості отримання прибутків.

Основні пріоритети технічної та технологічної модернізації транспорту в напрямку розвитку транспортно-логістичної системи України:

1. Розвиток транспортної мережі. Розбудова міжнародних транспортних коридорів. Впровадження швидкісного залізничного сполучення між обласними центрами України та Києвом. Поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг та їх технічне переоснащення. Модернізація морських, річкових портів та аеропортів. Запровадження механізмів стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі.

Врегулювання на законодавчому рівні питання створення спрощеного механізму вилучення та викупу земельних ділянок для розвитку транспортної інфраструктури, передачі земель в концесію для будівництва автомобільних доріг та оформлення підприємствам та організаціям транспорту земельних ділянок у користування.

Створення законодавчої бази та економічних механізмів для сприяння локалізації кращих інноваційних технологій будівництва транспортної інфраструктури, виробництва та оновлення рухомого складу на базі вітчизняних підприємств, зокрема стимулювання розвитку їх зовнішньоекономічної діяльності шляхом встановлення митних пільг.

2. Прискорене оновлення рухомого складу. Поповнення парку транспортних засобів новими прогресивними транспортними засобами. Забезпечення раціональної структури парку транспортних засобів за потужністю, вантажністю, пасажиромісткістю, спеціалізацією, видами палива.

Організація серійного вітчизняного виробництва та поставки рухомого складу нового покоління. Удосконалення нормативно-правової бази з питань розробки і впровадження економічного і фінансового механізмів (у т.ч. лізингу) оновлення рухомого складу транспорту.

3. Впровадження прогресивних транспортних технологій. Створення мережі взаємозв'язаних логістичних та мультимодальних терміналів. Всебічне сприяння розвитку й широкому застосуванню

¹ Коденська, М.Ю. (2016) Інтеграція як фактор активізації інвестиційної діяльності. *Економіка АПК*, 6, 24-31.

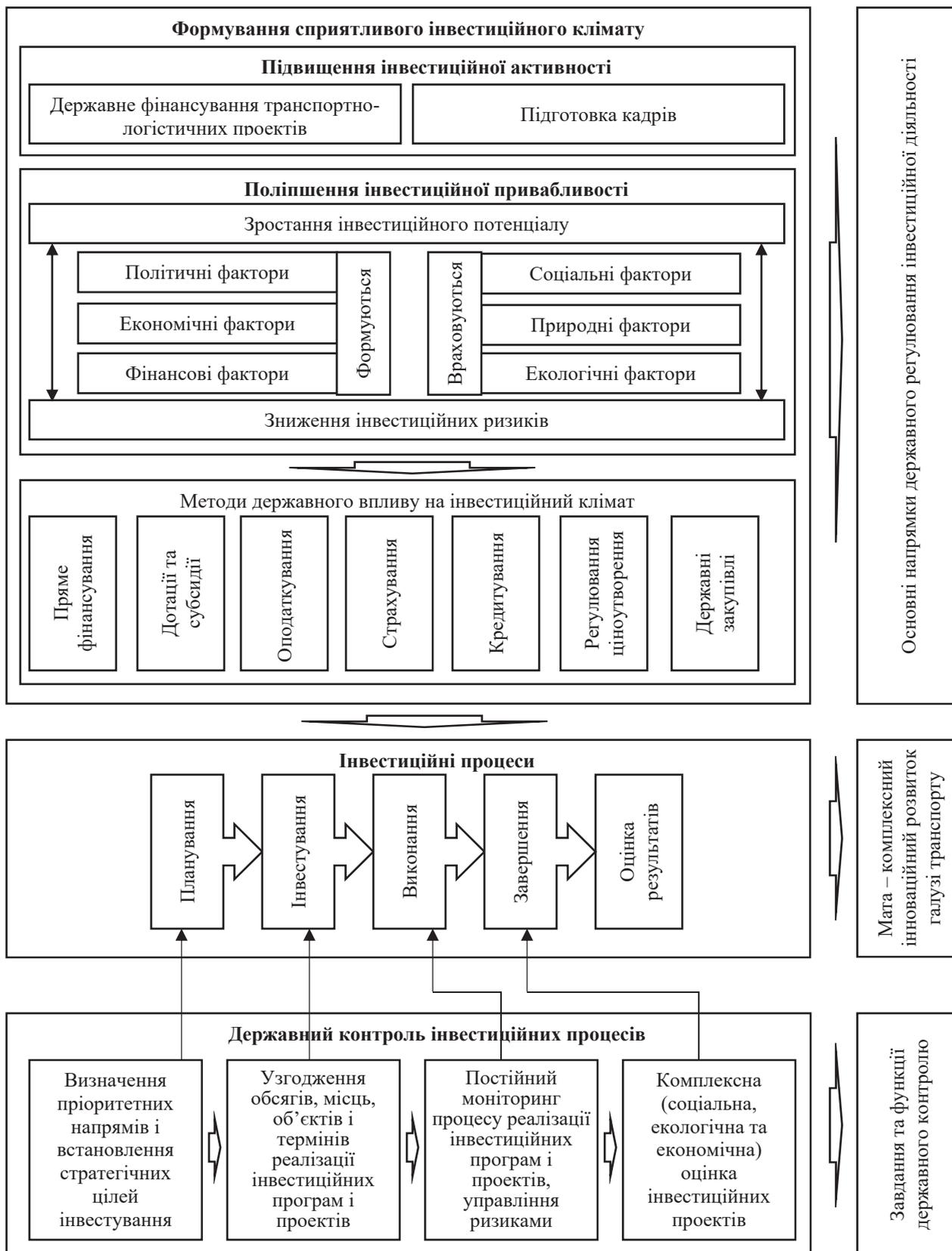


Рис. 1. Модель державного регулювання інвестиційних процесів розвитку транспортно-логістичної системи України

контейнерних, контрейлерних та інших видів комбінованих перевезень. Створення правових засад здійснення змішаних (комбінованих) перевезень та взаємодії різних видів транспорту та інших структур, пов'язаних з пропуском вантажопотоків у транспортних вузлах. Впровадження сучасних інформаційних технологій обміну даними, системи обміну торговою та транспортною документацією, електронного документообігу. Впровадження навігаційних технологій, включаючи супутникові, засоби радіонавігації, ідентифікації місцезнаходження транспортних засобів на базі загальноєвропейської системи Галілео.

4. Створення сприятливого інвестиційного клімату. Залучення інвестицій. Запровадження державно-приватного партнерства. Запровадження механізмів довгострокового пільгового кредитування інвестицій у ресурсо- та енергозберігаючу техніку та технології. Переоцінка основних фондів та запровадження механізму прискореної амортизації. Розширення елементів платності користувачів транспортної інфраструктури (автошляхи, залізнична мережа) на принципах самооплатності. Стимулювання фінансових інститутів для інвестування в транспортний комплекс.

Реалізація основних пріоритетів технічної та технологічної модернізації транспорту в напрямку розвитку транспортно-логістичної системи України, дозволить пришвидшити розбудову магістральних шляхів сполучення, покращити ефективність використання транспортного потенціалу країни, обслуговування економіки та населення. Забезпечити безпеку перевезень та охорони навколишнього середовища. Впорядкувати схеми вантажоруху на основі транспортної логістики з побудовою загальнодержавних і міжнародних логістичних систем. Посилить координацію руху матеріальних, інформаційних та фінансових потоків. Забезпечить сталий розвиток транспортної галузі, та концентрації ресурсів для змішаного фінансування розвитку транспортно-логістичної системи.

Розвиток і поглиблення ринкових відносин в галузі транспорту, безперервне зростання кількості підприємств і організацій різної форми власності вимагають відповідних змін та перетворень, які б дозволили суб'єктам ринку найкращим чином відповідати потребам сьогодення як за своєю технічною базою, так і за структурою та організацією транспортного обслуговування пасажирів та суб'єктів господарювання. В той же час швидкі зміни конкурентного середовища і конкурентних умов зумовлюють великий ступінь невизначеності роботи суб'єктів господарювання та вжиття відповідних заходів з боку держави. Розвиток ринкового середовища з одного боку дозволить суб'єктам господарювання галузі транспорту надавати своїм клієнтам послуги за вартістю, що відповідає кон'юктурі ринку та передбачати в тарифах витрати на оновлення своєї матеріально-технічної бази, а з іншого, клієнти та суб'єкти отримують стимули для власного розвитку та підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності.

Основні пріоритети розвитку ринкового середовища в напрямку розвитку транспортно-логістичної системи України:

1. Вдосконалення системи ефективного державного регулювання транспорту. Забезпечення правових основ транспортної діяльності. Застосування механізмів ліцензування і сертифікації суб'єктів, продукції і послуг транспорту. Вдосконалення тарифно-цінового регулювання та фіскальної політики. Удосконалення системи технічного регулювання. Децентралізація державного управління дорожнім господарством, структури ефективного управління та розподілу повноважень та відповідальності у сфері дорожнього господарства

2. Завершення інституціональних перетворень, розвиток конкурентного середовища на транспорті. Утворення операторських компаній та компаній з експлуатації інфраструктури. Реформування структури управління державних підприємств з розмежуванням господарських функцій та функцій державного управління. Удосконалення системи збору, аналізу та використання адміністративних даних в галузі транспорту. Прийняття нормативно-правових актів щодо лібералізації транспортного ринку та недискримінаційної відкритої конкуренції на ньому відповідно до законодавства ЄС. Гарантування рівноправного, відкритого та прозорого доступу операторам до транспортної інфраструктури; Розвиток прозорого національного ринку транспортно-експедиційних послуг.

3. Підвищення відповідальності та прозорості під час прийняття управлінських рішень. Впровадження структур корпоративного управління. Впровадження системи відкритих даних, електронних сервісів та інших заходів із запобігання та протидії корупції в транспортній галузі. Впровадження електронного урядування з метою зниження навантаження і спрощення адміністративних процедур для бізнесу. Розвиток сервісів доступу до публічної інформації. Посилення діалогу між споживачами послуг та органами державної влади, органами місцевого

самоврядування, громадянським суспільством. Впровадження сервісу електронного надання адміністративних послуг.

4. Розвиток мультимодальних технологій та логістичних технологій. Формування нормативно-правової бази розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики.

Розвиток мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів під різні види транспорту. Створення мережі маршрутів регулярних контейнерних/інтермодальних/мультимодальних вантажних поїздів, синхронізованих з поїздами країн ЄС. Створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів, сухих портів, терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів, тощо.

Гармонізація розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, автодоріг) та пропускної спроможності портів. Зменшення часу обробки вантажів та формальностей шляхом спрощення адміністративних процедур при міжнародних перевезеннях. Забезпечення єдиної технологічної сумісності на основних напрямках перевезень та стиках між видами транспорту.

5. Впровадження прозорих і ефективних тарифних моделей, перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення. Розроблення порядку формування тарифів відповідно до фактичної структури витрат, вимог стабільного розвитку, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг. Запровадження принципів оплати транспортних послуг користувачем та замовником транспортних послуг.

Отже, реалізація основних пріоритетів розвитку ринкового середовища в напрямку розвитку транспортно-логістичної системи України, може призвести до скорочення впливу держави в транспортну діяльність до мінімально необхідного рівня. Розширення сфери залучення приватних інвесторів. Ріст конкуренції незалежних операторів. Скорочення державної участі в транспортній діяльності. Розподілення потенційно-конкурентних і природно-монопольних видів діяльності. Скорочення монопольного сектору, розвиток ринкових відносин. Оптимізації та покращення управління державними ресурсами. Підвищення ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту. Створення ефективної національної транспортної системи та оптимізація транспортних витрат.

Висновки з проведеного дослідження. Формування та розвиток транспортно-логістичних систем виступає індикатором рівня розвитку національного господарства за рахунок стійкості та адаптації до всіх змін, при цьому формуючи конкурентоспроможність своєї економічної системи.

Наша країна має всі передумови для повноцінної участі у світовій економічній системі, але недостатня фінансова підтримка з боку держави та обмежене коло іноземних інвесторів призводить до певного гальмування ефективного розвитку національної економіки. А ринкові принципи вільного переливання ресурсів, що обумовлюють функціонування ринкової економіки, забезпечують гнучкість транспортно-логістичних систем, сприяючи структурним змінам в національній економіці.

Формування оптимального потенціалу транспортно-логістичних систем в сучасних умовах дозволить здійснити безперебійне оновлення транспортно-логістичної інфраструктури, забезпечити більш повне використання наявних в країні ресурсів і можливостей для досягнення надання високого рівня якісних логістичних послуг, впровадження сучасних технологій, в тому числі й інформаційних і, таким чином, створити сприятливі умови для зростання національної економіки. Важливим фактором стійкого розвитку економічної системи є задоволення потреб на найвищому рівні за рахунок розвитку транспортно-логістичних систем, що призводить до як найповнішого залучення виробничих та транспортних підприємств та до активізації всіх економічних процесів в країні.

References:

1. State statistics service of Ukraine (2018). *Home page* <<http://www.ukrstat.gov.ua>>, (2019, January, 20). [in Ukrainian].
2. Sadlovskaya, I.P. (2011). *Strategichne upravlinnya natsional'noyu transportnoyu infrastrukturoyu* [Strategic management of the national transport infrastructure]. Kyiv: Serdyuk V.L. [in Ukrainian].
3. Bondar, N.M. (2014). *Rozvitok transportnoi infrastrukturi Ukraini na zasadakh derzhavo-privatnogo partnerstva* [Development of transport infrastructure of Ukraine on the basis of state-private partnership: monograph]. Kyiv: NTU. [in Ukrainian].
4. Kudenska, M.Yu. (2016). Integratsiya yak faktor aktivizatsii investitsiynoi diyal'nosti [Integration as a factor in activating investment activity]. *Economy of the agroindustrial complex*, 6, 24-31. [in Ukrainian].