

УДК 330.322.16:338.47

Юрій Вдовенко

**УДОСКОНАЛЕННЯ ІНТЕГРАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНИХ МЕХАНІЗМІВ
НАДАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

Юрій Вдовенко

**УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИНТЕГРАЦИОННО-ИНВЕСТИЦИОННЫХ
МЕХАНИЗМОВ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

Yurii Vdovenko

**IMPROVEMENT OF INTEGRATIVE-INVESTMENT MECHANISMS
OF PROVIDING TRANSPORT SERVICES**

Розглянуто інтеграційно-інвестиційні механізми та їх застосування в умовах розвитку децентралізаційних процесів. Дослідження здійснене у практичному наближенні до їх застосування під час надання автотранспортних послуг, оскільки автотранспортна сфера на сучасному етапі потребує залучення масштабних інвестицій у розвиток інфраструктури. Основну увагу зосереджено на визначенні можливостей та умов поєднання джерел фінансування, що належать до різних інституційних секторів. Наведено теоретичні міркування щодо сучасного змісту категорій інвестиційної привабливості та публічно-приватного партнерства. Запропоновано напрямки удосконалення інвестиційного забезпечення автотранспортної сфери на основі принципів публічно-приватного партнерства.

Ключові слова: інвестиції, інтеграційно-інвестиційні механізми, автотранспортні послуги.

Бібл.: 5.

Rассмотрены интеграционно-инвестиционные механизмы и их применение в условиях развития децентрализованных процессов. Исследование осуществлено в практическом приближении их применения при предоставлении автотранспортных услуг, поскольку автотранспортная сфера на современном этапе требует привлечения масштабных инвестиций в развитие инфраструктуры. Основное внимание сосредоточено на определении возможностей и условий сочетания источников финансирования, принадлежащих к разным институциональным секторам. Приведены теоретические рассуждения о современном содержании категорий инвестиционной привлекательности и публично-частного партнерства. Предложены направления усовершенствования инвестиционного обеспечения автотранспортной сферы на основе принципов публично-частного партнерства.

Ключевые слова: инвестиции, интеграционно-инвестиционные механизмы, автотранспортные услуги.

Библ.: 5.

The article deals with the integrative-investment mechanisms and their using in conditions of decentralized processes development. Research carried out in a practical approach to their using in the providing of transport services, because at present time transport sector is needed to attract large-scale investments in infrastructure. The main focus is on identifying opportunities and conditions for the combination of funding sources belonging to different institutional sectors. Theoretical considerations on the current content categories of investment attractiveness and public-private partnerships are discussed. Directions of improvement of investment support of transport sector on the basis of public-private partnership principles are proposed.

Key words: investments, integrative-investment mechanisms, transport services.

Bibl.: 5.

JEL Classification: R 42

Постановка проблеми. За сучасної парадигми формування соціально-економічних відносин все більшого пріоритету набувають чинники, пов'язані з інтеграцією джерел фінансових ресурсів, інвестуванням процесів інноваційного розвитку з метою одержання конкурентних переваг як глобального характеру, так і на всіх адміністративно-територіальних рівнях. У зв'язку з цим вивчення форм і методів інвестування стає важливим чинником удосконалення наявних підходів до формування сприятливого бізнес-клімату та ефективного поширення інформації про стан та потреби суб'єктів господарювання реального сектору. На цьому етапі Україна пришвидшує інтеграційне просування до світового економічного простору, через що об'єктивно виникає необхідність до внесення кардинальних змін в основи свого позиціонування у світі, пошуку та застосування якісно нових чинників підвищення конкурентоспроможності.

Джерелом забезпечення інновацій для реалізації конкурентних переваг і активізації економічних процесів насамперед є інвестиційні ресурси, які переважно надходять ззовні. З метою забезпечення сталого розвитку суб'єкти господарювання повинні мати достатню кількість фінансово-економічних та інтелектуальних ресурсів, і в разі їх відсут-

ності змушені вступати у конкурентну боротьбу щодо залучення інвестицій і розробляти та використовувати відповідні інструменти. Умовою їх ефективності є краще за конкурентів врахування інтересів потенційних інвесторів та задоволення їх вимог.

Аналіз досліджень і публікацій. Наукові джерела акцентують увагу на формуванні інвестиційної привабливості як сукупності політичних, економічних, правових, соціальних, екологічних та інших чинників, які зумовлюють поведінку діючих та потенційних суб'єктів інвестиційної діяльності щодо вкладення інвестицій у соціально-економічний розвиток. Однією з найбільш привабливих і перспективних сфер для інвестування є комплекс автотранспортного перевезення вантажів та пасажирів, де мають місце масштабні потреби та великі обсяги фінансових ресурсів. Серед вітчизняних дослідників у цій царині заслуговують на увагу роботи Л. Г. Зайончика, В. П. Ільчука, І. М. Мягких, А. А. Пересади, Н. М. Третяк, Ю. М. Цветова. При цьому значна частина сучасних наукових праць стосується вивчення практичних категорій щодо напрямів, шляхів способів реформування автотранспортної сфери в контексті сучасних управлінських механізмів. Водночас комплексний характер вимог потребує спільних дій органів державного управління, регіонів, місцевих виконавчих і розпорядчих органів та структур приватного бізнесу.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Процес залучення інвестицій пов'язаний з діяльністю двох основних інституційних секторів – бізнесу та влади, між діяльністю яких існує суттєва різниця. Діяльність бізнес-сектору полягає в реалізації стратегічних планів розвитку відповідних суб'єктів, а діяльність владного сектору спрямована на створення умов для залучення інвестицій. Інвестиційна діяльність здійснюється завдяки створенню різних інституційних структур і може бути організована у різні способи. Для бізнес-сектору, крім індивідуального пошуку залучення інвестицій, можливим є створення асоціацій, спілок, входження до складу торгових та промислових палат тощо. Діяльність державного сектору реалізується через створення та функціонування відповідних органів влади центрального, регіонального та місцевого рівнів.

Автотранспортна сфера як одна з найважливіших сфер народногосподарського комплексу впливає на інші сфери економіки і рівень життєдіяльності населення і тому викликає увагу науковців і практиків щодо пошуку ефективних механізмів її розбудови, підвищення якості та забезпечення комфортності споживачів автотранспортних послуг. Коло проблем досить широке, оскільки механізми надання автотранспортних послуг за векторами впливу поділяються на зовнішні і внутрішні, за галузями та сферами на ті, що надаються промисловості, сільському господарству, торгівлі та іншим галузям, за джерелами на – інвестиційні, економічні, інфраструктурні, фінансові, бюджетні, приватні, за характером дії на – адміністративні, ринкові, регуляторні, організаційні, управлінські, за часом дії на – поточні, середньострокові, довгострокові, стратегічні. Інтерес до подальших досліджень за цим напрямком посилюється тим, що автомобільні перевезення є одним з найбільш перспективних ефективних засобів реалізації зовнішньоекономічних зв'язків і розвитку як глобальних транспортних відносин, так і співробітництва на регіональному та місцевому рівнях у контексті руху України до європейського співтовариства.

Мета статті. Метою цього дослідження є обґрунтування застосування сучасних інтеграційно-інвестиційних механізмів розвитку автотранспортної сфери в умовах адміністративно-територіальних змін, а також визначення потрібних удосконалень у зазначеній сфері з метою підвищення ефективності регіональної участі у процесах забезпечення надання автотранспортних послуг.

Виклад основного матеріалу. На цьому етапі розвитку економічних відносин чинниками, що зумовлюють інвестиційну привабливість на різних адміністративно-територіальних рівнях, є:

ПРОБЛЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ТА РОЗВИТКУ ПРОДУКТИВНИХ СИЛ РЕГІОНУ

- наявність ресурсно-сировинної бази та особливості природно-кліматичних умов;
- економіко-географічне положення та рівень інфраструктурної забезпеченості;
- виробнича та наукова спеціалізація;
- наявність трудового потенціалу та рівень його кваліфікації;
- сукупна купівельна спроможність населення;
- розвиненість інституціональної ринкової структури (біржі, банки, фінансові посередники, страхові компанії та інші);
- загальнодержавні чинники (рівень політичної стабільності, чинне законодавство, система оподаткування, умови діяльності іноземних інвесторів тощо).

У цьому контексті більшого значення набуває питома вага автотранспортної складової в розрізі адміністративно-територіальних одиниць, яка у свою чергу залежить від обсягів виробництва промислової та сільськогосподарської продукції, а також внутрішніх і зовнішніх торговельно-економічних зв'язків. У структурі перевізників задіяні різні за характером формування, юридичним статусом, належністю транспортні підрозділи. Однак переважна частка перевезень здійснюється організаційно оформленими транспортними структурами, так званими автотранспортними підприємствами. Якраз вони можуть скласти основу формування автотранспортних модулів у новій системі адміністративно-територіального поділу, переважно на рівні районів і територіальних громад. Комплексний характер вимог потребує спільних дій органів державного управління, регіонів, місцевих виконавчих і розпорядчих органів та структур приватного бізнесу.

У внутрішньому сегменті загальними механізмами для розвитку автотранспортної сфери є:

- включення регіональної економіки у світові суспільно-економічні процеси;
- інтеграція регіонів до європейського співтовариства;
- запровадження новітніх підходів до використання економічного, людського та природно-ресурсного потенціалу;
- наближення законодавчої бази стосовно регіонів до європейських стандартів;
- уніфікація процедур щодо спрощення переміщення капіталів, товарів, робочої сили;
- розвиток засад місцевого самоврядування та самоуправління.

У конкретному виразі вони мають бути спрямованими на:

- підвищення інвестиційної привабливості та інноваційної активності регіонів;
- прискорення розвитку виробничої та соціальної інфраструктури;
- зменшення регіональних диспропорцій;
- посилення міжрегіональних зв'язків.

На основі аналізу стану автотранспортної сфери та механізмів її розвитку за часів планово-адміністративної системи та першого періоду незалежності, які не дали бажаних результатів, нами запропоновано застосування інтеграційно-інвестиційних механізмів, які характеризуються об'єднанням на взаємовигідних принципах фінансових, а також організаційно-управлінських можливостей держави і бізнесу.

Основними складовими розбудови автотранспортної сфери є:

1. Інвестування (фінансування) розвитку.
2. Вдосконалення організаційної структури.
3. Забезпечення конкуренції щодо надання високої якості послуги з перевезення вантажів та пасажирів.

За джерелами фінансування інтеграційно-інвестиційні механізми поділяються на такі види:

1. Заснований на інвестиційному кредитуванні
2. Заснований на публічно-приватному партнерстві.
3. Заснований на частковій участі місцевих бюджетів.

4. Сформований на різних співвідношеннях зазначених джерел фінансування.

Очевидно, що орієнтація лише на бюджетні механізми не дозволить реалізувати мету щодо досягнення європейських стандартів ні за обсягами потреб у зв'язку з обмеженими можливостями бюджету, ні за якістю через принципи планової економіки та адміністративного управління. Щодо організаційних структур, можна констатувати, що застосування ринкових механізмів під час їх формування сприятиме ефективності діяльності галузі. Однак управлінська функція за таких умов залишається низькою і є проблемою. На основі методів зіставно-порівняльного та системно-функціонального аналізу доведено, що для розвитку автотранспортної сфери ефективним є застосування, поряд з бюджетним фінансуванням, двох видів інтеграційно-інвестиційних механізмів, заснованих на засадах:

- інвестиційного кредитування;
- публічно-приватного партнерства.

Головною функцією і першого, і другого механізмів є залучення додаткових фінансових ресурсів та організаційних чинників з метою пришвидшення модернізації автотранспортної сфери та покращення якості надання послуг перевезення вантажів і пасажирів.

Через інтеграційно-інвестиційні механізми, засновані на засадах інвестиційного кредитування, можливе залучення коштів міжнародних фінансових організацій та банківського капіталу, однак його ефективність знижується через необхідність сплачувати відсотки за користування кредитами. Водночас, позитивним є відтермінування платежів. Частина витрат можна компенсувати за рахунок введення диференційованої залежно від комфортності оплати за проїзд.

Механізми публічно-приватного партнерства сприяють залученню до реформування сфери транспортних організацій різних форм власності. Вони повною мірою за всіма ознаками (фінансування, організація роботи, забезпечення потреб) враховують переваги партнерства за необхідності інтеграції фінансових, організаційних, управлінських, економічних, правових та інших чинників.

Інтеграційно-інвестиційні механізми на засадах публічно-приватного партнерства складаються з двох рівнозначних складових – інтеграційної та інвестиційної, які об'єднуються конкретною метою і поєднують в єдину систему певних фінансових і організаційних чинників. Інвестиційна складова спрямована на реалізацію фінансової функції, а інтеграційна передбачає об'єднання організаційних, правових та управлінських чинників держави, регіонів, суб'єктів транспортної сфери. Формування і функціонування механізмів залежить від конкретного попиту та пропозиції, вони ж визначають техніко-економічні характеристики транспортної структури.

В умовах функціонування розвинутих ринкових економік науково-методологічною базою реалізації інтеграційно-інвестиційних механізмів є публічно-приватне партнерство. З розробкою теорії публічно-приватного партнерства стає очевидною доцільність її застосування в автотранспортній сфері, оскільки в основі її функціонування та розвитку фактично знаходиться партнерство трьох таких секторів:

- ринкової економіки, яку уособлює приватне підприємництво;
- державної та місцевої влади, у вигляді відповідних інституцій;
- громадян як користувачів послуги.

У процесі розбудови автотранспортної сфери у межах взаємодій представленого трикутника на засадах партнерства через неї буде посилюватися ефективність вирішення надзвичайно широкого спектра питань:

- економічний розвиток – розвиток торгівлі, сфери обслуговування; малого та середнього підприємництва, туризму, зменшення рівня безробіття;

ПРОБЛЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ТА РОЗВИТКУ ПРОДУКТИВНИХ СИЛ РЕГІОНУ

– удосконалення управління – покращення транспортних та інших послуг для громадян, соціальна захищеність та безпека, реалізація регуляторної політики та зростання доходів, управління людськими ресурсами тощо;

– розвиток інфраструктурної сфери – громадського харчування, зв'язку, охорони здоров'я і соціального захисту;

– охорона навколишнього середовища – боротьба із забрудненням навколишнього середовища, перевезеннями небезпечних вантажів, ефективного використання земельних ресурсів.

Отже, потреба формування відносин на засадах партнерства є не лише внутрішнім питанням щодо взаємодії різних чинників за формою власності, громадським статусом, місцезнаходженням, а і щодо більш широкого кола зацікавлених сторін. Вирішення цих та інших завдань в оптимальний спосіб кожним із вищезазначених секторів поодиноці можливе далеко не завжди. Для розбудови автотранспортної сфери притаманна ознака партнерства як співпраця кількох контрагентів об'єднаних однією метою, адекватні також такі визначення – узгоджені, злагоджені дії учасників спільної справи; взаємні відносини, контакти засновані на взаємовигідності та рівноправності; взаємодія, що відображає процеси впливу об'єктів один на одного, їх взаємну обумовленість і породження одним об'єктом іншого, яка як об'єктивна й універсальна форма руху, розвитку, визначає існування і структурну організацію будь-якої матеріальної системи.

Таким чином, партнерство для розбудови автотранспортної сфери є унікальним сполученням різних видів компетенції та навичок, носіями яких є окремі організаційні структури та окремі особи. Саме їх взаємодоповнення дозволяє партнерам компенсувати слабкі сторони один одного та спільно досягати поставлених цілей.

Для такої багатоструктурної, багатоформатної діяльності як розвиток автотранспортної сфери важливою ознакою партнерства є взаємоповага і довіра між партнерами, що обумовлює можливість працювати разом і збіг цілей. При цьому передбачається наявність базових інтересів, які реалізуються кожною стороною і, відповідно, необхідність їх врахування та ефективного збалансування. Відповідно, фундаментальними характеристиками партнерства стають спільність ресурсів, розподіл ризиків та відповідальності для досягнення узгодженої мети. За такого підходу під публічно-приватним партнерством варто розуміти узгодження цілей і забезпечення балансу інтересів держави і бізнесу в межах реалізації соціально-економічних проектів, спрямованих на досягнення обопільної вигоди.

Серед інших визначень, які обґрунтовують застосування публічно-приватного партнерства в автотранспортній сфері, можна відзначити його трактування як контракту між приватним сектором і державним сектором для надання певної суспільної послуги. Для суспільства ефект від партнерства державного і приватного секторів в автотранспортній сфері полягає у тому, що користувачі одержують якісніші послуги і вищий рівень обслуговування. Врахування його особливостей, наведених автором, та загальних підходів до застосування дозволить уникнути помилок, правильно визначитися з пріоритетами, обрати оптимальні варіанти щодо кола суб'єктів та знаходження найбільш ефективних форм і методів організації.

У процесі обґрунтуванні доцільності застосування інтеграційно-інвестиційних механізмів вимагається достовірний прогноз результатів, що є гарантією започаткування співпраці. За децентралізації виробництва й управління, матеріально-технічного постачання, утворення великої кількості малих та середніх підприємств, розширення самостійності регіонів і розвитку міжнародної торгівлі значно збільшилась кількість прямих транспортних зв'язків регіонів між собою і з іншими країнами. Істотно вплинула на роботу автотранспортної системи переорієнтація зовнішньої торгівлі щодо доставки ван-

ПРОБЛЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ТА РОЗВИТКУ ПРОДУКТИВНИХ СИЛ РЕГІОНУ

тажів і пасажирів у держави далекого зарубіжжя, а також створення нових митних і прикордонних переходів. Зростання потреб щодо автомобільних перевезень викликає також зміна структури розвитку виробництва, насамперед галузей-споживачів послуг автоперевезень (легка промисловість, виробництво товарів широкого вжитку), розвиток малого і середнього підприємництва. Вагомим аргументом є також істотне збільшення за останні роки кількості автотранспортних засобів у власності громадян.

У перспективному плануванні розвитку автотранспорту необхідно виходити з того, що концептуальні питання створення та функціонування транспортного комплексу будуть визначати ринкові відносини, найважливішими елементами яких залишатиметься продовження роздержавлення, демонополізації, цивілізованої конкуренції, забезпечення правової рівності структур усіх форм власності та розширення сфери застосування приватного капіталу. Наприклад, тенденція зростання пасажиро- та вантажопотоків у міжнародному сполученні щорічно на 10–15 %, може різко змінити ситуацію, що відображає потребу в автомобільному транспорті в щоденних перевезеннях, зростанні рівня мобільності населення, який є одним із важливих факторів виробництва й ефективності розвитку національної економіки.

До важливих передумов розвитку автотранспорту відноситься:

- а) зростання кількості автотранспортних засобів усередині країні, перш за все легкових, що вимагає збільшення пропускної спроможності доріг і їх модернізації;
- б) зростання ваги вантажних автомобілів, що потребує перегляду технічних обмежень.

Під час визначення ролі і місця регіонів у реформуванні автотранспортної сфери необхідно враховувати транзитність, рівень зовнішньоекономічних зв'язків, розвиток регіональних транснаціональних корпорацій, динаміку переміщення вантажів і пасажирів через національні кордони. У зв'язку із зазначеним важливим питанням стає визначення оптимальних маршрутів з належними умовами для швидкого, безпечного, з мінімальними витратами та максимальними зручностями пересування транспортних засобів. Регіональні механізми щодо розбудови автодорожньої мережі актуалізується у зв'язку з поживавленням економічної діяльності на рівні суб'єктів господарювання, зростанням доходної частини регіональних бюджетів, активізації регіональних органів влади щодо вирішення місцевих проблем.

Висновки і пропозиції. Виходячи з проведеного аналізу очевидно, що необхідно змінювати підходи як до створення умов забезпечення потреб галузі, так і розгляду її на основі нових розподілів в організаційно-структурному відношенні. За допомогою застосування фінансово-економічних розрахунків за конкретними проектами, аналізу відповідності пропозицій законодавчій базі, аргументації щодо подолання стереотипів та консервативних підходів місцевих органів виконавчої влади та місцевого самоврядування до визначення і реалізації регіональних пріоритетів виявлена головна проблема, яка полягає в тому, що регіональні та місцеві органи влади за об'єктивних і суб'єктивних обставин зосередженні на вирішенні поточних проблем і розбудова автотранспортної сфери не відноситься поки що до першочергових завдань. Механізми публічно-приватного партнерства в автотранспортній сфері в середній або навіть далекій перспективі не розглядаються і помилково вважаються проектами далекого майбутнього.

Список використаних джерел

1. *Вдовенко Ю. С.* Інтеграційна сутність сучасної автотранспортної сфери / Ю. С. Вдовенко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2012. – № 60. – С. 127–131.
2. *Європейські орієнтири адміністративного реформування в Україні* : монографія / кол. авт. : В. Д. Бакуменко (кер. авт. кол.), Л. М. Гогіна, І. В. Козюра та ін. ; за заг. ред. В. Д. Бакуменка, В. М. Князєва. – К.: Вид-во НАДУ, 2005. – 172 с.

ПРОБЛЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ТА РОЗВИТКУ ПРОДУКТИВНИХ СИЛ РЕГІОНУ

3. *Льчук В. П.* Кластеризація як фактор підвищення конкурентоспроможності регіону / В. П. Льчук, І. В. Лисенко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2009. – № 38. – С. 37–44.

4. *Концепція* розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.asmap.org.ua/info/cont_uts.doc.

5. *Третяк Н. М.* Фактори формування інвестиційного клімату в Україні / Н. М. Третяк // Фінансовий простір. – 2013. – № 3 (11). – С. 165–170.

References

1. Vdovenko Y.S. (2012). Intehratsiina sutnist suchasnoi avtotransportnoi sfery [Integration essence of road transport sector]. *Visnyk Chernihivskoho derzhavnoho tekhnolohichnoho universytetu – Visnyk of Chernihiv State Technological University*, no. 60, pp. 127–131 (in Ukrainian).

2. Bakumenko, V.D. & Kniaziev, V.M. (eds.) (2005). *Yevropeiski oriientyry administrativnoho reformuvannia v Ukraini [European benchmarks administrative reform in Ukraine]*. Kyiv: NADU (in Ukrainian).

3. Pchuk, V.P., Lysenko, I.V. (2009). Klasteryzatsiia yak faktor pidvyshchennia konkurentospromozhnosti rehionu [Clustering as a factor in improving the competitiveness of the region]. *Visnyk Chernihivskoho derzhavnoho tekhnolohichnoho universytetu – Visnyk of Chernihiv State Technological University*, no. 38, pp. 37–44 (in Ukrainian).

4. Kontseptsiiia rozvytku transportno-dorozhnoho kompleksu Ukrainy na serednostrokovyi period ta do 2020 roku [The concept of the transport system of Ukraine development in the medium term and 2020]. Retrieved from www.asmap.org.ua/info/cont_uts.doc.

5. Tretiak, N.M. (2013). Faktory formuvannia investytsiinoho klimatu v Ukraini [Factors of forming the investment climate in Ukraine]. *Finansovyi prostir – Financial space*, no. 3 (11), pp. 165–170 (in Ukrainian).

Вдовенко Юрій Станіславович – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування, Чернігівський національний технологічний університет (вул. Шевченка, 95, м. Чернігів, 14027, Україна).

Вдовенко Юрій Станіславович – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры финансов, банковского дела и страхования, Черниговский национальный технологический университет (ул. Шевченко, 95, г. Чернигов, 14027, Украина).

Vdovenko Yuri – PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of Department of Finance, Banking and Insurance, Chernihiv National University of Technology (95 Shevchenka Str., 14027 Chernihiv, Ukraine).

E-mail: vdovenkoys@gmail.com