

Сидоренко І.В, асистент, Чернігівський державний технологічний університет, Актуальні проблеми фінансування та інвестування регіонів

ПРОБЛЕМИ ФІНАНСУВАННЯ ТА ІНВЕСТУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ

Показані проблеми фінансування і інвестування інноваційного розвитку, а також пропонується методи формування інноваційних пріоритетів оновлення транспортно-дорожнього комплексу регіону.

Інтегруюча роль транспорту як потужного чинника прискорення економічного і соціального розвитку країн і регіонів, світового господарства в цілому нині значно посилюється. Транспорт – це специфічна галузь матеріального виробництва і сфера обслуговування, яка забезпечує потреби господарства і населення з усіх видів перевезень. Завдяки йому здійснюються внутрішні і зовнішні зв'язки країни. Він бере участь у перевезенні сировини, напівфабрикатів, матеріалів, готової продукції та доставці їх споживачам, а також перевозить пасажирів. Транспорт є необхідною умовою територіального поділу праці, спеціалізації районів, їх комплексного розвитку. Транспортний чинник здійснює вплив на розміщення і галузеву структуру виробництва, без його врахування неможна досягти раціонального розміщення продуктивних сил.

Специфіка транспорту як галузі господарства полягає в тому, що він сам не виробляє продукцію, а бере участь у її створенні, забезпечує виробництво сировиною, матеріалами, обладнанням і перевозить готові вироби споживачу. Транспортні витрати включаються до собівартості продукції. У деяких галузях промисловості транспортні витрати особливо значні, як, наприклад, у лісовій, нафтовій галузях, де вони можуть досягати 50% собівартості продукції. Транспорт – важлива складова частина ринкової інфраструктури, бо створює умови для формування загальнодержавного і місцевих ринків.

Дослідженням проблем фінансування та інвестування розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) регіонів займалися такі зарубіжні та вітчизняні вчені: І.Я. Аксенов, О.П. Артинов, О.О. Бакаєв, М.М. Біленький, М.М. Громов, Г.О. Кондрать'єв, В.Г. Коба, Б.М. Парохонський, Ф.П. Кравець, В.І. Краєв, Є. М. Сич, Ю.М. Цветов, В.Г. Шинкаренко, І. Тарський та ін.

Проблемами інвестиційного забезпечення інноваційного оновлення транспортної галузі займалися такі вітчизняні та зарубіжні вчені: Аксенов І.Я., Бакаєв О.О., Ілляшенко С.М., Ковальов В.В., Пересада А.А., Персіанов В.А., Петров А.П., Союзов А.А., Сич Є.М., Трихунков М.Ф., Ушаков А.П., Цветов Ю.М., та ін.

Аналіз літературних джерел показав, що не повністю висвітлені проблеми фінансування та особливості економічного розвитку транспортно-дорожнього комплексу. Також залишаються не вирішеними питання щодо методів та форм інвестування та потребують подальшої розробки механізми фінансування інноваційного розвитку ТДК регіону.

На сучасному етапі розвитку посилюється роль транспорту як важливого критерію високого рівня освоєння територій, фактора залучення населення і виробництва до інтеграційних процесів. Для того, щоб транспорт міг виконувати таку роль необхідно його технологічне оновлення, а це неможливо без активізації інноваційно-інвестиційних процесів, спрямованих на розробку та впровадження нової техніки та прогресивних технологій.

Спираючись на світовий досвід необхідно наголосити на тому, що всі розвинуті країни світу займаються власними дослідженнями та розробками і в комплексі підходять до інноваційного оновлення транспорту. Тому, інвестиції мають спрямовуватись не лише на купівлю зарубіжної техніки та технології, а в першу чергу на підтримку вітчизняних розробників – наукових організацій, технологічних і конструкторських бюро, підприємств транспортного машинобудування і т. ін., вся діяльність яких спрямована на створення нової техніки та технології і забезпечує реалізацію повного інноваційно-інвестиційного циклу – від генерації інноваційної ідеї і до впровадження її у виробництво.

При реалізації процесу створення нової техніки та технології повинні бути задіяні всі джерела і форми інвестування на всіх рівнях – від приватних осіб, рівня підприємства, галузі, регіону і до національного рівня, а держава повинна застосовувати всі форми законодавчої підтримки для забезпечення сприятливих умов реалізації технологічного оновлення транспортної галузі.

Аналіз статистичних даних показав, що інноваційна активність підприємств в Україні у 2010 р. збільшилась на 1%, при чому загальна кількість підприємств, які займалися інноваційними розробками складала 13,8%, а кількість підприємств, що займалися впровадженням інноваційних технологій – 11,5% (що на 0,8 % більше ніж у 2009 р.) від загальної кількості. Джерелами

фінансування виступали власні кошти (59,35%), кошти державного бюджету (1,08%), іноземний капітал (29,97%) та інші джерела (9,59%).

Досліджуючи інноваційну активність Чернігівського регіону можна зробити наступні висновки: питома вага підприємств, які займалися інноваціями у 2010 р. становила 17%, що на 4% менше ніж у попередньому році. Щодо джерел фінансування, то 98% складають власні кошти підприємств, практично відсутнє фінансування з державного бюджету та кошти іноземних інвесторів.

З огляду на важливість транспортної галузі для економічної безпеки та обороноздатності країни, її цілісності та незалежності держава повинна підтримувати належний технологічний рівень транспорту. Структура державних інвестицій повинна визначатись державними пріоритетами розвитку транспорту, який задовольняє соціальні потреби широких верств населення України у транспортних послугах. Пріоритетність різних видів транспорту з точки зору реалізації і захисту державних інтересів повинна відбуватись і в структурі їх фінансування.

Пріоритетність певного виду транспорту і відповідно рівень його підтримки державою обумовлюється ступенем участі його у вирішенні як регіональних, так і загальнодержавних проблем, його ролі та значенні в утворенні економічної незалежності України, її сумісності та обороноздатності.

Механізм інноваційного оновлення та розвитку ТДК регіону повинен базуватись на багатоджерельності фінансового забезпечення і включати поряд з державним фінансуванням використання коштів інших інвестиційних джерел. Залучаючи будь-яке джерело, інвестор, у ролі якого виступає держава, або будь-яка фізична чи юридична особа, має на меті одержати очікуваний прибуток (користь), заради якого і здійснюється інвестиційний процес. Всі учасники інноваційно-інвестиційного процесу повинні бачити свій інтерес (користь) від участі у відповідних цільових програмах інноваційного розвитку ТДК регіону або окремих видів транспорту. Баланс інтересів учасників інноваційно-інвестиційного процесу повинен мати законодавче забезпечення і бути реалізованим у повному обсязі.

Необхідність саме інноваційного оновлення основних фондів ТДК регіону визначається у першу чергу тим, що для підтримки у належному техніко-технологічному стані машин і обладнання, які мають певний знос, необхідно проводити часті ремонти – поточні та капітально-відновлювальні, на що витрачаються значні ресурси, що суттєво знижує продуктивність праці та ефективність транспортного виробництва. В той же час для забезпечення якісного інноваційного оновлення необхідно реалізовувати комплексний підхід, тому що експлуатація в єдиному технологічному процесі зношеної і нової техніки знижує ефективність використання останньої. Тобто у транспортній галузі дуже важливим є рівнозначність на певному технологічному рівні всіх ланок транспортного виробництва.

У зв'язку з обмеженістю фінансових ресурсів, необхідністю їх раціонального використання важливо чітко спланувати обсяги робіт відповідно визначеним пріоритетам. На основі врахування значимості об'єкту для регіону, часу, який необхідний для інноваційного оновлення та обсягу ресурсів можна побудувати вартісно-часову діаграму інноваційного оновлення ТДК регіону за різними видами транспорту.

Аналізуючи вартісно-часову діаграму, можна визначити два методи формування інноваційних пріоритетів оновлення ТДК регіону.

Прямий метод базується на наявних фінансових ресурсах, які можуть бути спрямовані на вирішення найбільш важливих проблем інноваційного оновлення певних об'єктів ТДК області. Додаткове залучення коштів дуже проблематичне.

В зворотному методі за основу беруться наявні проблеми, які потребують нагального вирішення, і відповідно певного обсягу фінансових ресурсів. Такий метод передбачає залучення додаткових коштів на вирішення проблем технологічного оновлення ТДК регіону.

Таким чином для подолання технологічного відставання транспортної галузі України від провідних країн світу необхідно задіяти вітчизняний науковий потенціал, на базі якого відновити всі стадії інноваційного циклу, що забезпечить відродження наукових досліджень у галузі транспорту, прискорить розвиток транспортного машинобудування та підвищить конкурентоспроможність вітчизняного транспорту на світових ринках. Механізм інноваційно-інвестиційного розвитку ТДК регіону повинен базуватись на використанні всіх можливих джерел фінансування інноваційних розробок, що дозволить за короткі терміни наростити технологічний потенціал транспортної галузі і забезпечити економічне зростання всіх інших галузей матеріального виробництва.