

УДК 504.06А. А. НЕЧАЙ¹, В. В. КАССІР¹¹ Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпропетровськ, Україна**ПРОБЛЕМИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНОЗЕМНИХ ІНВЕСТИЦІЙ
В ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ**

Статтю присвячено питанню залученню іноземних інвестицій в транспорт України на прикладі створення сприятливих умов і реальних можливостей для розвитку транспортно-транзитного потенціалу. Зауважено на важливості проблеми залучення іноземних інвестицій в економіку, висвітлення пропозицій для розв'язання цієї проблеми.

Ключові слова: іноземні інвестиції, модернізація транспортної галузі, перевезення на залізниці, державно-приватне партнерство у транспортній галузі, законодавство з питань іноземних інвестицій

**Постановка проблеми та її зв'язок
з науковими та практичними завданнями**

Інтеграція України у світове господарство, розширення торговельно-економічних зв'язків з країнами близького та далекого зарубіжжя, подальший розвиток галузей національної економіки веде до поступового зростання перевізної роботи всього транспортного комплексу, зокрема – залізничного транспорту. Рівень та якість транспортного обслуговування набуває особливого значення в нових умовах функціонування суб'єктів господарювання та є визначальним фактором конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг.

Залізничний транспорт найбільш капіталомістка підгалузь транспортного сектору економіки і потребує значних інвестицій як для забезпечення високої якості перевізного процесу, так і для інноваційного оновлення основних фондів залізниць.

Витрати на забезпечення перевізного процесу та на відновлення основних фондів залізниць характеризуються значними обсягами та мають досить складну структуру, що створює певні проблеми технологічного переоснащення залізничної галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

На сьогоднішній день питання, які стосуються вирішення проблем залучення іноземних інвестицій в економіку України, досліджують

багато науковців. Зокрема: І. Р. Бондар, Т. Панфілова, М. Беліма, Б. Губський, С. Гуткевич, Л. Діденко, Г. Кізина, О. Кулік, І. Палінська, І. Созонова, О. Соснюк, С. Фомін та інші.

**Виділення невирішених частин загальної
проблеми, котрим присвячена стаття**

Незважаючи на значну кількість досліджень, що стосуються проблем фінансового забезпечення залізниць, поки ще залишаються невирішеними завдання пошуку надійних джерел інвестиційних ресурсів, формування ефективних механізмів фінансування залізничного транспорту, що вимагає подальших досліджень теорії і практики процесів транспортної галузі.

**Формування цілей статті
(постановка завдання)**

Полягає у дослідженні схем залучення інвестиційних ресурсів та розробки механізму фінансування інноваційного оновлення основних фондів залізниць, зокрема парку вантажних вагонів, за умов обмеженості фінансових ресурсів.

**Виклад основного матеріалу дослідження
з обґрунтуванням отриманих наукових
результатів**

Одним із завдань модернізації економіки України є створення сприятливих умов і реаль-

них можливостей для розвитку транспортно-транзитного потенціалу України на засадах інтенсивного розвитку. Активізація використання зовнішніх і внутрішніх інвестиційних ресурсів дозволить пришвидшити структурні трансформації у транспортній галузі і сприятиме реалізації стратегічно важливих проектів, спрямованих на оновлення транспортної інфраструктури і забезпечення високих стандартів транспортних послуг [1].

Важливим фінансовим механізмом реформування транспортної галузі України є допомога з боку ЄС, іноземних банків та провідних фінансових інституцій, яка здійснюється у формі надання бюджетної підтримки, виділення позик на реалізацію проектів, спрямованих на модернізацію транспортної галузі України.

Нині допомогу Україні для впровадження структурних трансформацій у сфері транспорту та дорожнього господарства надає Європейський Союз шляхом секторальної бюджетної підтримки за програмою «Підтримка впровадження транспортної стратегії України» на підставі Угоди про фінансування. Загальне фінансування програми становить 65 млн євро і спрямоване на впровадження інституційних реформ у транспортному секторі в Україні, сприяння покращенню розвитку транспортної інфраструктури в країні, приведення законодавства України у відповідність до міжнародних норм та стандартів.

Підтримку у модернізації транспортної галузі в Україні також надають: Міжнародний банк реконструкції та розвитку, Європейський інвестиційний банк, Європейський банк реконструкції та розвитку, Уряд Японії через Японський банк міжнародного співробітництва за урядовою програмою Офіційної Допомоги Розвитку, Світовий банк та інші [2]. Так, у 2010 р. Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) надав Укравтодору кредит у сумі 450 млн євро для завершення реконструкції автодороги М06 Київ – Чоп та будівництва автодорожніх розв'язок на під'їздах до Києва.

Впродовж останніх років зростає роль іноземних інвестицій у економічному розвитку держав світу. Для України, як і для будь-якої молодій держави, котра має наміри стабілізувати свою економіку та поступово завоювати гідне місце на світовій арені, досить актуальною є проблема залучення іноземних інвестицій.

Залучення іноземних інвестицій впродовж багатьох років є пріоритетним напрямом розвитку економіки України, який в умовах пост-економічної кризи потребує особливої уваги з боку держави. На сьогоднішній день ситуація, яка склалась з інвестиційною привабливістю України, воліла би бути кращою [3].

Проблемами галузі є застарілість основних засобів, невідповідність ширини колії європейським стандартам, значна частина колій є не електрифікованою (більше 53 %), середня швидкість пересування становить 40 км/год, неможливість встановлення рентабельних тарифів на перевезення пасажирів через соціальні причини. Обсяг перевезень на залізницях не має тісного взаємозв'язку з обсягами інвестицій. Одним із ключових чинників, що впливають на обсяг перевезень залізничним транспортом, є стабільність роботи підприємств, що поставляють товари. Ще недавно основною причиною наявності негативного зв'язку між обсягами перевезень та інвестиціями на залізничному транспорті була велика частка бартерних операцій.

Перевезення вантажів залізницями порівняно з 2011 р. зменшилися на 21,5 %, у т.ч. відправлення вантажів на 19,4 %. Необхідний обсяг інвестицій, який потрібен для нормалізації роботи залізничного транспорту, складає 1047 млн дол. США. Для економіки України залізничний транспорт має велике значення, адже є основним перевізником вантажів.

Незважаючи на наявність в Україні законодавства, яке в цілому забезпечує регламентування та регулювання концесійної діяльності, на сьогодні немає жодного діючого концесійного договору у сфері транспорту.

Водночас, можливості використання механізму концесії у транспортній сфері існують при:

- реформуванні діяльності портів і портової інфраструктури. З прийняттям Закону України «Про морські порти України» відбулося розмежування функцій державного управління та господарської діяльності, що дало можливість без приватизації державного майна передавати в оперативне управління інвесторам об'єкти портової інфраструктури, включаючи засоби механізації, та розвивати її за рахунок залучених коштів. Так, починаючи з 2013 р., на концесійних умовах в Іллічівському порту можуть бути реалізовані проекти будівництва контейнерного терміналу-складу для перевалки кон-

тейнерних рефрижераторів та окремо для перевалки зернових вантажів і рослинних олій (пропускна спроможність становитиме 14-15 млн т). У порту «Південний» на розгляд інвесторів представлено проект розвитку терміналів для сипучих, хімічних вантажів та рослинних олій. У Севастопольському та Ялтинському портах приватним інвесторам пропонують інвестувати у пасажирські комплекси для розвитку круїзного напрямку;

- розбудові наземної інфраструктури авіаційного транспорту. Так, Постановою КМУ від 26.09.2012 р. «Про внесення змін до Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію» до такого Переліку внесено міжнародний аеропорт «Бориспіль» (з правом передачі на строк не менше 10 років). Передбачається, що концесіонер у найближчі 2 роки направить на розвиток аеропорту не менше 2,3 млрд грн, здійснивши трансформацію МАП «Бориспіль» у повноцінний хаб (розширивши термінальний комплекс D, здійснивши добудову трансферної зони і термінальної частини з обслуговування внутрішніх рейсів);

- модернізації автомобільних доріг в Україні, урахувавши те, що Укравтодор має наміри розвивати швидкісні автомобільні дороги, про що йдеться у розробленому відомством проекті Закону України «Про швидкісні автомобільні дороги». Планується збудувати 7075 км швидкісних автомобільних доріг загальною вартістю близько 300 млрд грн.

Перевагами застосування механізму спільної діяльності як форми державно-приватного партнерства є паритетні умови, на яких залучаються інвестиції учасниками-партнерами на розвиток транспортної інфраструктури [4].

Останнім часом на рівні державного управління здійснено низку важливих кроків на шляху покращення законодавства в інвестиційній сфері, що сприятиме залученню інвестицій, у т.ч. у розбудову транспортної інфраструктури в Україні:

- з 1.12.2011 р. в Україні почав функціонувати сервіс «єдиного інвестиційного вікна» – механізм, за допомогою якого значно скорочується шлях інвестора на український ринок. У Держінвестпроекті створено Департамент «Єдиного інвестиційного вікна», відповідальний за залучення прямих іноземних інвестицій. Сукупність сервісів для інвесторів позиціону-

ється для міжнародної спільноти під брендом «InvestUkraine»;

- з метою спрощення взаємодії потенційного інвестора з уповноваженим органом у сфері інвестиційної політики створено мережу Регіональних центрів інвестиційного розвитку (РЦІР), у яких за зверненням заявника-потенційного інвестора надаються послуги на безоплатній основі на різних стадіях підготовки і реалізації інвестиційного проекту. Так, протягом 2012 р. РЦІР було опрацьовано 88 запитів та надано 241 консультацію суб'єктам інвестиційної діяльності;

- Держінвестпроектом підписано 15 Меморандумів про співробітництво з іноземними інвестиційними агенціями, які мають на меті сприяти обміну інформацією стосовно нових проектів і програм у сфері інвестиційної діяльності;

- у 2012 р. прийнято Закон України «Про індустриальні парки України», який надає можливість, зокрема, скоротити час інвесторів до ринку з 2-3 років до 6-9 місяців.

З огляду на існуючі проблеми, загострюватимуться ризики гальмування розвитку транспортної галузі в Україні, процесів модернізації і оновлення рухомого складу та об'єктів інфраструктури, що перешкоджатиме розширенню масштабів надання галузям економіки і населенню високоякісних транспортних послуг. Пріоритетами державної політики у частині активізації залучення інвестицій у транспортну галузь мають бути такі.

Активізація співробітництва з міжнародними організаціями, які надають сприяння залученню інвестицій до країн-партнерів, що впливатиме на посилення обізнаності іноземних інвесторів щодо стану та перспектив зростання інвестиційного потенціалу України та покращення іміджу України за кордоном. Для цього необхідно:

- Кабінету Міністрів України вжити заходів щодо набуття Україною членства в Світовій асоціації агентств сприяння інвестиціям (WAIPA), налагодити контакти з відповідним підрозділом Конференції ООН з торгівлі і розвитку (UNCTAD);

- Міністерству закордонних справ України разом з Держінвестпроектом України широко розповсюджувати інформацію про стратегічні та практичні рішення у сфері розвитку державно-приватного партнерства у транспортній га-

лузі в Україні під час проведення міжнародних заходів, організованих Посольствами України за кордоном, міжнародних бізнес-форумів та конференцій, а також через ЗМІ з метою пошуку потенційних інвесторів та кредиторів;

- Держінвестпроекту України поглиблювати співробітництво з інвестиційними агентствами провідних держав світу шляхом проведення переговорів та підписання меморандумів про взаємодію [5].

Розвиток державно-приватного партнерства у транспортній галузі як механізму, що зменшує навантаження на державний бюджет, сприяє прискоренню модернізації і оновленню виробничих потужностей дорожньо-транспортного комплексу України. Для цього, спираючись на Закон України «Про державно-приватне партнерство» та можливості, що надає Податковий кодекс, необхідно:

- Міністерству інфраструктури України спільно з Держінвестпроектом України розробити «Концепцію розвитку ДПП у транспортній галузі», у якій, зокрема, передбачити механізми залучення приватного сектору до проектування, фінансування, будівництва, відновлення об'єктів транспортної інфраструктури; визначення шляхів та напрямів удосконалення бюджетної підтримки як чинника стимулювання державно-приватного партнерства у транспортній галузі; поширення позитивного досвіду застосування механізмів державно-приватного партнерства у транспортній сфері;

- Міністерству економічного розвитку та торгівлі України, Міністерству інфраструктури України, Держінвестпроекту України ініціювати створення спеціального центру розвитку державно-приватного партнерства в Україні як методологічної і координаційної установи, що опікуватиметься проблемами розвитку економічних, правових та організаційних засад реалізації ДПП у транспортній галузі;

- Міністерству економічного розвитку та торгівлі України разом з Міністерством інфраструктури України, Міністерством фінансів України, Фондом державного майна України та НБУ визначити моделі ДПП та інструменти розподілу ризиків між учасниками для реалізації проектів, у т.ч. у дорожньо-транспортній галузі (у морських, річкових портах, аеропортах, на залізниці та на інших об'єктах транспортної інфраструктури); запровадити механізми заохочення розвитку ринку для ДПП та схеми

фінансування проектів; забезпечити механізми комплексного розподілу ризиків відповідно до обраних моделей ДПП [7];

- Міністерству освіти та науки України здійснювати спеціальну підготовку фахівців з питань ДПП, у т.ч. для сфери державного та місцевого управління на транспорті, передбачивши в загальній освітній програмі спеціальну дисципліну.

Забезпечення подальшої реалізації Національних проектів як ключового чинника досягнення практичних результатів реформ і прискорення трансформаційних зрушень у транспортній галузі. Для цього необхідно:

- Держінвестпроекту України доопрацювати проект Закону України «Про національні проекти України» (реєстр. № 9638 від 22.12.2011 р.) у частині узгодження його положень із положеннями Закону України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України», документами державного стратегічного планування, визначеними у проекті Закону України «Про державне стратегічне планування» (реєстр. №9407 від 03.11.2011 р.), а також усунення дублюючих положень, визначених у Законі України «Про державні цільові програми» [6];

- Держінвестпроекту, Міністерству закордонних справ України, Міністерству інфраструктури України прискорити погодження переліку інвестиційних проектів, що включені до Національного проекту «Дунайський коридор», забезпечити проведення переговорів у країнах Дунайського регіону щодо пошуку потенційних інвесторів;

- Міністерству інфраструктури України разом з Державною службою автомобільних доріг, Державною адміністрацією залізничного транспорту та іншими органами, що перебувають у сфері управління Міністерства, формувати та оновлювати перелік пріоритетних проектів загальнодержавного значення для розвитку транспортної інфраструктури;

- Держінвестпроекту забезпечити впровадження рішень, ухвалених Постановою КМУ «Деякі питання реалізації проекту «Інфраструктурні об'єкти Київського регіону»» від 19.09.2011 р. № 982 у частині дотримання строків реалізації, визначених техніко-економічними обґрунтуваннями складових проекту;

- Держінвестпроекту здійснювати заходи, спрямовані на виявлення бар'єрів та проблем

інвестування в Україні, і сприяти їхньому вирішенню із залученням галузевих вітчизняних та міжнародних експертів, зокрема шляхом проведення подальших роуд-шоу за кордоном, окремих медіа-кампаній в Україні, просування веб-порталу як дієвого засобу впливу, інформування та надання послуг для інвесторів.

Висновки даного дослідження

Таким чином, визначено та досліджено проблему залучення іноземних інвестицій в економіку України та її транспортну галузь. Висвітлено пропозиції для розв'язання цієї проблеми.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Дикань, В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту : монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Х. : УкрДазт, 2008. – 194 с.
2. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток / за ред. Сича Є. М. – К. : Логос, 2004. – 381 с.
3. Сич, Є. М. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту / Є. М. Сич, В. П. Льчук. – К. : Логос, 2002. – 256 с.
4. Цветов, Ю. М. Проблеми та основні напрями реформування залізничного транспорту України / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов та ін. – К. : КУЕТ, 2007. – 222 с.
5. Закон України «Про інноваційну діяльність» // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 36.
6. Інноваційний розвиток промисловості України / О. І. Волков, М. П. Денисенко, А. П. Гречан та ін.; під ред. О. І. Волкова, М. П. Денисенка. – К.: КНТ, 2006. – 648 с.
7. Оцінка економічної доцільності інвестицій в інноваційні проекти на транспорті : навчальний посібник / Є. І. Балака, О. І. Зоріна, Н. М. Колесникова, І. М. Писаревський. – Х. : УкрДАЗТ, 2005. – 210 с.

А. А. НЕЧАЙ¹, В. В. КАССИР¹

¹ Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, Днепропетровск, Украина

ПРОБЛЕМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ТРАНСПОРТ УКРАИНЫ

Статья посвящена вопросу привлечению иностранных инвестиций в транспорт Украины на примере создания благоприятных условий и реальных возможностей для развития транспортно-транзитного потенциала. Замечено важность проблемы привлечения иностранных инвестиций в экономику, освещение предложений для решения этой проблемы.

Ключевые слова: иностранные инвестиции, модернизация транспортной отрасли, перевозки на железной дороге, государственно-частное партнерство в транспортной отрасли, законодательство по вопросам иностранных инвестиций

А. А. NECHAY¹, V. V. KASSIR¹

¹ Department «Accounting, Auditing, and intellectual property», Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan Str., 2, 49010, Dnepropetrovsk, Ukraine

CHALLENGES TO ATTRACT FOREIGN INVESTMENT IN THE TRANSPORT OF UKRAINE

The article focuses on attracting foreign investment in the transport of Ukraine. By creating an enabling environment and real opportunities for the development of transport and transit potential. Noted the importance of the problem of attracting foreign investment in the economy, lighting proposals for solutions to the problem.

Keywords: foreign investment, modernization of the transport industry, transport by rail, public-private partnerships in the transport sector, legislation on foreign investment

Надійшла до редколегії 29.09.2012.
Прийнята до друку 25.10.2012.