

УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИМИ ПРОЦЕСАМИ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В УМОВАХ ДОВГОСТРОКОВОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ТЕНДЕНЦІЇ

***КОРНІЄЦЬКИЙ О.В., Д.Е.Н., ДОЦЕНТ, ПРОФЕСОР КАФЕДРИ,
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ІМЕНІ ПЕТРА ВАСИЛЕНКА***

Відповідно до загальної концепції реформування транспорту, його організаційні перетворення повинні забезпечити розширення контуру джерел інвестиційного фінансування, пов'язаних з формуванням конкурентного середовища на транспортному ринку, акціонуванням і більшою господарською самостійністю ринкових суб'єктів. У цьому зв'язку для зміцнення стратегічних переваг в умовах жорсткої конкуренції транспортній галузі потрібне постійне вдосконалювання її інвестиційного механізму й розширення виробничо-економічного потенціалу за рахунок мобілізації всіх джерел фінансування [1]. Фундаментальні галузеві особливості транспортної продукції як відтворювальна незамінність ніякою іншою продукцією й неможливість просторової взаємозамінності самої транспортної продукції (тобто її недостача в одному регіоні не може бути компенсований надлишком її виробництва в іншому), обумовлюють необхідність і важливість збалансованого розвитку фінансового забезпечення й матеріально-технічної бази транспорту, як у галузевому, так і в регіональному аспектах структури транспортного комплексу.

Прагнуча до соціально-економічного розвитку економіка не може бути зацікавлена в збільшенні питомої ваги транспортних витрат у собівартості матеріальної продукції, тобто збільшенні «транспортості» валового внутрішнього продукту. Звідси висновок: якими б великими або малими не були сумарні витрати живої й минулої суспільної праці на розвиток і роботу транспортного комплексу, вони можуть дати економічний ефект лише опосередковано, через інші галузі матеріального й нематеріального виробництва. Тому роль транспорту в підвищенні ефективності економіки полягає у всьому зниженні «транспортості» валового внутрішнього продукту (тобто питомих суспільних транспортних витрат на одиницю виробленої продукції), а також у максимальному скороченні всіх видів витрат і збитку в транспортному бізнесі.

Необхідні дуже масштабні фінансові кошти й інвестиції для комплексного розвитку й фундаментальної модернізації всіх видів

транспорту. У цей час у світовій економіці сформувалися наступні стійкі закономірності розвитку транспорту, які, безумовно, необхідно враховувати при розробці довгострокової стратегії розвитку транспорту і його фінансового забезпечення: – ріст обсягу перевезень як у натуральному, так і у вартісному вираженні;

– зміна топології транспортної мережі, переведення її в режим «кіляця - радіуси», створення на перетинанні глобальних транспортних потоків великих інтермодальних вантажообробних центрів;

– ріст контейнерних і ліхтерних перевезень;

– підвищення уваги до логістики перевезень, створення логістичних центрів;

– різке зростання економічного значення «останнього кілометра» - доставки вантажів від останнього транспортного вузла кінцевому споживачеві;

– підвищення екологічних вимог до транспорту;

– збільшення втрат, пов'язаних з митною обробкою вантажів;

– загроза тероризму на транспорті [3].

Ці тренди, по суті, відображають дві важливі довгострокові економічні тенденції: глобалізації – перехід світу до геоекономічно відкритого стану й тенденція росту рухливості товарних, людських потоків у зв'язку з виникненням постіндустріальних економічних укладів.

Перераховані тренди, збережуть актуальність і в довгостроковій перспективі. Для адекватного реагування на умови, що формуються, у яких буде функціонувати транспортна система необхідно сконцентруватися на наступних основних напрямках:

1. Формування сприятливого інфраструктурного середовища, за допомогою вироблення ефективних механізмів її фінансового забезпечення. Цей напрямок має на увазі в першу чергу розвиток опорної транспортної мережі, забезпечення доступності транспортних послуг для бізнесу й населення, вирішення локальних транспортних проблем в окремих регіонах, модернізацію парку транспортних засобів на основі рухомого складу нових поколінь.

2. Розвиток і вдосконалення системи управління фінансуванням модернізації й розвитку транспортної галузі.

Галузеві особливості функціонування транспорту, що проявляються в регулюванні тарифів на окремі види послуг транспорту, висока капіталоємність і тривалі строки окупності інвестицій спричиняють превалювання державного фінансування. В останні роки основними інструментами бюджетного фінансування транспортної галузі стали спеціальні державні цільові програми.

Аналіз інституціональної бази розвитку програмно-цільового підходу в сучасній українській економіці демонструє, що по багатьом напрямкам був створений серйозний заділ у вигляді нормативно-правової і законодавчої бази, що встановив нові принципи фінансової взаємодії бюджетної системи країни й транспортної галузі. Однак по ряду вкрай важливих напрямків фінансування з ряду причин прогрес досягнутий не був. Сьогодні чітко видно найважливіші недоліки використання програмно-цільового методу бюджетного планування. Зокрема, високим і обтяжним залишається втручання державних органів всіх рівнів у діяльність господарюючих суб'єктів на фоні відсутності їх відповідальності за виконання ухвалених рішень. Багато проблем низької інвестиційної привабливості або небажання приватного інвестора вкладати кошти в той або інший сектор лежать не в економічній і навіть не в правовій площині. Бізнес найчастіше не бачить ані стратегічних інвестиційних цілей, визначених державою, ані самої готовності з боку держави утворити коаліцію з бізнесом на рівноправній основі, тобто на принципах партнерства [4]. Вирішення проблеми ефективності функціонування інституту ДПП на транспорті шляхом розвитку необхідних для його функціонування інструментів можливе при вирішенні таких завдань:

1. Нормативно-правова база, що регулює діяльність ДПП.
2. Розробка порядку відбору й реалізації проектів у рамках ДПП, заснованого на фінансовій результативності проекту.
3. Розробка договірних зобов'язань, на яких заснована діяльність ДПП і які визначають фінансовий і фіскальний ризик, прийнятий державою.
4. Реалізація договірних зобов'язань держави в рамках ДПП.
5. Забезпечення прозорості бюджетного обліку й повне розкриття фіскальних ризиків.

Основні переваги контракту життєвого циклу полягають в наступному:

1. Умови контракту життєвого циклу передбачають, що виконавець по такому контракту одержує гроші тільки з моменту, коли об'єкт наданий для публічного використання, не просто зданий державній комісії, а здатний реально функціонувати (по дорозі можна їздити й т.д.).
2. Стандартні умови контракту передбачають не тільки заморожування платежів у тих випадках, коли об'єкт не може використовуватися по призначенню (наприклад, через те, що там необхідно зробити ремонт та/або усунути будівельний брак), але й накладення штрафів на виконавця за низькі споживчі якості об'єкта

(наприклад, у певний день виконавець не забрав сніг на дорозі, в інший день перекривав смугу на позаплановий ремонт через неякісно покладений асфальт – за ці порушення державний замовник вправі його оштрафувати).

Література.

1. Грищенко С.Г. Стратегія вищереждального розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні / С.Г. Грищенко // Маркетинг в Україні. – 2007. – № 10. – С. 35-37.

2. Демиденко В.В. Логістичне забезпечення інноваційного розвитку промислового виробництва / В.В. Демиденко // Економіка та держава. – 2006. – № 2. – С. 49-52.

3. Кальченко А.Г. Логістика як інструмент розвинутої економіки: види логістики, концепція логістики. Різноманітність форм логістичних утворень // Кальченко А.Г. Логістика: підруч. / А.Г. Кальченко. – К.: КНЕУ, 2006. – С. 21-43.

4. Клімова І.Г. Проблеми та передумови використання логістики в Україні / І.Г. Клімова // Держава та регіони. – 2006. – № 3. – С. 143.

5. Сергеев В. Транспортні системи моніторингу ланцюгів поставок: Навч. посібник / В. Сергеев, І. Сергеев. – М.: ИНФРА-М, 2003. – 172 с.

УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИМИ ПРОЦЕСАМИ В СТАБІЛІЗАЦІЇ РОЗВИТКУ ХАРЧОВОЇ ГАЛУЗИ

***ОРЕЛ В.М., Д.Е.Н., ДОЦЕНТ, ПРОФЕСОР КАФЕДРИ,
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ІМЕНІ ПЕТРА ВАСИЛЕНКА***

Інноваційний процес являє собою процес перетворення входів (ресурсів, інформації та ін.) у виходи (нові товари, нові технології і т. п.). Інноваційні процеси в харчовій промисловості мають свою специфіку. Вони відрізняються різноманіттям регіональних, галузевих, функціональних, технологічних і організаційних особливостей. Нами виділені рестриктивні і експансіоністські фактори, що впливають на ефективність інноваційної діяльності підприємств харчової промисловості (рис. 1).

Розробка ефективних інструментів зниження ризиків інноваційної діяльності підприємств харчової промисловості, здатних підсилити інноваційну активність, забезпечити економічну безпеку товаровиробників і, як наслідок, стати локомотивом вирішення багатьох інших проблем регіону, сьогодні об'єктивно необхідна.