

УДК 388.4

**ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТОК ІНВЕСТИЦІЙНОЇ АКТИВНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ
КОМУНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ**

Чорноус О. І., к. е. н., доцент, Автомобільно-дорожній інституту ДВНЗ «ДонНТУ», м. Горлівка
Лугова Т. Г., студентка, Автомобільно-дорожній інституту ДВНЗ «ДонНТУ», м. Горлівка

Чорноус О. І., Лугова Т. Г. Формування та розвиток інвестиційної активності підприємств комунального транспорту.

Статтю присвячено значенню підприємств комунального транспорту у формуванні та розвитку інвестиційної активності нашої держави. Визначені різні теоретичні підходи до трактування поняття «інвестиційна активність». Доведено, що інвестиційна активність підприємств комунального транспорту – це інтенсивність залучення додаткових коштів в об'єкти комунальної транспортної інфраструктури. Проаналізовано динаміку перевезень пасажирів за видами транспорту загального користування по Україні і виявлено їх значну роль у житті кожного українського міста. В статті також визначено ключові перешкоди в розвитку інвестиційної активності громадського комунального транспорту України, до числа яких належать територіальні, організаційні, операційні і фінансові. Виявлено передумови їх виникнення, а також оцінено можливості їх прояву. Наприкінці роботи систематизовані напрями активізації інвестиційної активності комунального транспорту в Україні: формування інструментарію державно-приватного партнерства, використання механізму фінансового лізингу для оновлення парку вагонів електротранспорту, впровадження автоматизованих систем контролю проїзду (АСКП), реструктуризація транспортних підприємств шляхом їх акціонування, впровадження адресного субсидування пасажирів, впровадження системи інтермодальних пасажирських перевезень, впровадження автоматизованих систем диспетчерського регулювання та навігації. Отже, забезпечуючи комплексну та одночасну реалізацію зазначених заходів, буде можливим реальне сприяння суттєвому поліпшенню стану справ такої соціо-економіко-екологічної сфери народного господарства, як громадський комунальний транспорт.

Чорноус О. И., Луговая Т. Г. Формирование и развитие инвестиционной активности предприятий коммунального транспорта.

Статья посвящена значению предприятий коммунального транспорта в формировании и развитии инвестиционной активности нашего государства. Определены различные теоретические подходы к трактовке понятия «инвестиционная активность». Доказано, что инвестиционная активность предприятий коммунального транспорта - это интенсивность привлечения дополнительных средств в объекты коммунальной транспортной инфраструктуры. Проанализирована динамика перевозок пассажиров по видам транспорта общего пользования по Украине и выявлена их значительная роль в жизни каждого украинского города. В статье также определены ключевые проблемы в развитии инвестиционной активности общественного коммунального транспорта Украины, к числу которых относятся территориальные, организационные, операционные и финансовые. Выявлены предпосылки их возникновения, а также оценены возможности их проявления. В конце работы систематизированы направления активизации инвестиционной активности коммунального транспорта в Украине: формирование инструментария государственно-частного партнерства, использование механизма финансового лизинга для обновления парка вагонов электротранспорта, внедрение автоматизированных систем контроля проезда (АСКП), реструктуризация транспортных предприятий путем их акционирования, внедрения адресного субсидирования пассажиров, внедрение системы интермодальных пассажирских перевозок, внедрение автоматизированных систем диспетчерского регулирования и навигации. Таким образом, обеспечивая комплексную и одновременную реализацию указанных мероприятий, будет возможным реальное содействие существенному улучшению состояния дел такой соціо-економіко-екологічної сфери народного хозяйства, как общественный коммунальный транспорт.

Chornous O., Lugovaya T. Formation and development of enterprises investment activity of transport utilities.

This article is dedicated to the importance of transport utilities in the formation and development of investment activities of our country. Defined different theoretical approaches to the interpretation of the term "investment activity". It is proved that investment activity utilities transport - is the intensity of additional funds into objects of communal transport infrastructure. The dynamics of passenger transportation modes of public transport in Ukraine and found their significant role in the life of every Ukrainian city. The paper also identifies key problems of public utilities Transport of Ukraine, which include territorial, organizational, operational and financial. Revealed conditions of their occurrence, and evaluated their possible manifestation. At the end of systematic trends of reforming the current system of municipal transport in Ukraine: forming tools PPP, usage of machinery financial leasing for renovating the electric cars, the introduction of automated control systems fare (ASKP), restructuring transportation companies through their shareholding, introducing targeted subsidies passengers introduction of intermodal passenger transport, the introduction of automated dispatch control and navigation. Thus, providing a comprehensive and simultaneous implementation of

these measures will be possible to promote real substantial improvements of such socio-economic and environmental spheres of the economy, as public municipal transport.

Постановка проблеми. В сучасних умовах для успішного залучення інвестицій та активізації інвестиційних процесів необхідно підвищувати інвестиційну активність, тобто створювати умови для використання інвестицій із забезпеченням максимального економічного та соціального ефекту від їх реалізації при дотриманні встановленого рівня інвестиційного ризику. Інвестиційної підтримки в Україні потребують галузі як виробничої, так і соціальної сфери. Комунальний транспорт на сучасному етапі трансформаційних перетворень в Україні виконує важливу соціальну функцію, і в той же час є практично обов'язковим елементом інфраструктури міського господарства. Жодна держава світу в своєму розвитку не обходиться без синхронного розвитку транспортної інфраструктури. Важливою складовою транспортної системи країни є комунальний транспорт, задача якого полягає у безперебійному та ефективному забезпеченні перевезень населення в межах населеного пункту. Основними відмінностями даного виду міського громадського транспорту є його висока екологічність, провізна спроможність та доступність всім верствам населення. Це пояснює актуальність наукових досліджень у визначенні місця і ролі підприємств комунального транспорту в формуванні та розвитку інвестиційної активності [1, с.7].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В сучасних умовах усе більш актуальними стають питання дослідження інвестиційної активності. Вивчення теоретичних та практичних проблем розвитку комунального транспорту, протікання інвестиційних процесів в цій галузі відображено у працях вітчизняних та зарубіжних вчених: Н.Є. Скоробогатова [2], Є.А. Казакевич [3], І.І. Ройзман, А.Г. Шахназарова, І.В. Гришиной [4], Н.І. Климова [5], А. Асаул [6], Г. О. Харламової [7], Б. Сімсона [1] та ін. Незважаючи на високий науковий рівень, та глибину теоретичних та прикладних досліджень окремих напрямів функціонування комунальних транспортних підприємств, питання формування інвестиційної активності потребують додаткового дослідження та науково-методичного обґрунтування.

Метою статті є дослідження місця і значення підприємств комунального транспорту в формуванні та розвитку інвестиційної активності країни.

Викладення основного матеріалу. Важливою складовою теоретичного обґрунтування місця і ролі підприємств комунального транспорту в формуванні та розвитку інвестиційної активності країни є визначення поняття інвестиційної активності. Хоча інвестиціям та інвестиційній активності за останні роки приділяється багато уваги, проте існує багато напрямків, які потребують подальшого вивчення. На сьогодні не існує єдиного визначення сутності поняття «інвестиційна активність». Для поглибленого вивчення даної категорії проаналізуємо сутність даного поняття (табл. 1). Визначення сутності поняття інвестиційної активності значно різняться. Переважна більшість вчених-економістів визначає інвестиційну активність як динаміку інвестиційної діяльності в регіоні. Можна зробити висновок, що інвестиційна активність це не тільки інтенсивність залучення інвестицій в економіку регіону, але і створення передумов для відповідного розміщення залучених коштів. Інвестиційна активність відображає динаміку залучення інвестицій в економіку територіального утворення і співвідношення низки макроекономічних показників, що характеризують ступінь мінливості інвестиційної діяльності.

Таблиця 1 - Підходи до визначення поняття «інвестиційної активності»

Прізвища вчених, які досліджували поняття	Сутність поняття інвестиційної активності
Н.Є. Скоробогатова	Інвестиційна активність – це інтенсивність залучення інвестицій в економіку регіону, таке визначення притаманне більшості українських вчених [2, с.30].
Є.А. Казакевич	Визначає інвестиційну активність як сукупність власних фінансових можливостей і можливість залучення зовнішніх фінансових ресурсів [3, с. 8].
І.І. Ройзман, А.Г. Шахназарова, І.В. Гришина	Розвиток і інтенсивність інвестиційної діяльності в регіоні, що характеризується обсягом і темпами залучення інвестицій в основний капітал регіону [4, с. 7].
Н.І. Климова	Інвестиційна активність – ступінь інтенсивності процесів інвестування в рамках регіону, що враховує ресурсні та реалізовані інвестиційні можливості регіональної економічної системи [5, с. 17].
А. Асаул	Розглядає інвестиційну активність як концентрацію та розподіл інвестиційного капіталу, активізацію впровадження нових виробничих потужностей, розвиток прямих і портфельних інвестицій [6, с.55].
Г. О. Харламова	Визначає, що інвестиційна активність об'єкта інвестування – це інтенсивність залучення до нього інвестицій [7, с. 75].
Д. В. Соколов	Визначає як обсяг, темпи росту й ефективність використання інвестиційних ресурсів [8, с. 39].
Л. Г. Паштова	Визначає як динаміку розміру та структуру інвестицій [9, с. 24].
І. В. Тихомирова	Ототожнює інвестиційну активність з фактичною інвестиційною привабливістю [10, с. 33].

Успішна інвестиційна діяльність комунальних транспортних підприємств відіграє важливе значення в формуванні і розвитку інвестиційної активності як країни взагалі, так і окремого регіону. Сьогодні комунальний транспорт забезпечує перевезення населення в межах 54 міст України [11]. В цілому відповідно до ст. 1 Закону України «Про міський електротранспорт» до міського електричного транспорту в Україні відносять такі три види громадського транспорту – трамвай, тролейбус та метрополітен [12]. В Україні серед існуючих видів міського електротранспорту найбільше розповсюдження набули трамвайний та тролейбусний, частка яких на ринку міських пасажирських послуг в Україні на кінець 2010 р. відповідно складала 15,2% та 26,25% . Метрополітен станом на 01.01.2011 р. займає лише 9,5% в загальній структурі міських пасажирських перевезень [13].

Незважаючи на те, що сьогодні міський електротранспорт продовжує відігравати велику роль у житті кожного українського міста, в цілому ж за даними Державного комітету статистики України останнім часом у діяльності даного виду транспорту намітилися стабільні тенденції до зниження обсягів транспортної роботи, з одного боку, та погіршення показників якості та безпечності транспортного обслуговування – з іншого. Це зумовлено, насамперед, старінням та скороченням парку трамвайних вагонів і тролейбусів, зношеність якого становить 86 %. Понад 21,5 % контактної і кабельної мережі потребують заміни. Загалом, протягом 2006 – 2012 рр. у цілому по Україні спостерігається суттєве зменшення кількості перевезених пасажирів трамвайним транспортом, зокрема з 1083 млн. пасажирів у 2006 р. до 714 млн. пасажирів у 2012 р. (або на 34,07%).

Незначно краща ситуація простежується у сфері функціонування тролейбусного транспорту України. Незважаючи на те, що в цілому забезпеченість областей та міст України даним видом транспорту є значно вище порівняно з трамвайним, в цілому ж загальним для всіх регіонів та областей України є скорочення обсягів перевезення пасажирів зазначених суб'єктів господарювання, зокрема з 1788 млн. пасажирів у 2006 р. до 1204 млн. пасажирів у 2012 р. (або на 32,7%) (рис. 1) [13].

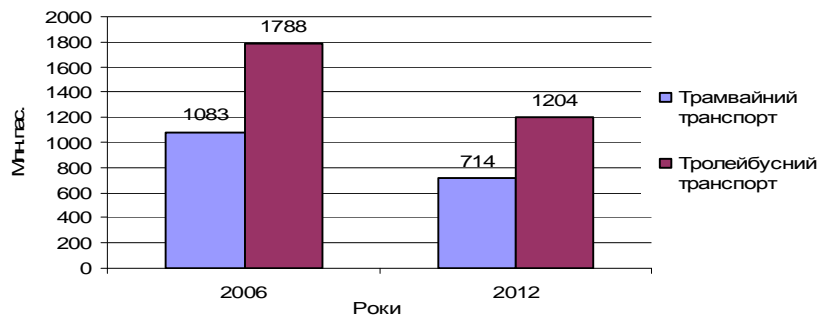


Рис. 1. Динаміка перевезень пасажирів трамвайним і тролейбусним транспортом в Україні.

Протягом 2006 – 2012 рр. на підприємствах міського електротранспорту в Україні спостерігається збільшення як доходів, так і витрат на утримання парку рухомого складу. При цьому слід відзначити, що темпи змін зростання витрат майже протягом усього аналізованого періоду значно перевищують темпи змін зростання доходів. Величина збитків протягом 2006 – 2012 років стабільно збільшувалася у геометричній прогресії та на початку 2011 р. становила для трамвайних господарств 504,07 млн. грн., для тролейбусних – 676,74 млн. грн. Зазначені негативні тенденції та зміни не могли не відобразитися й на стані рухомого складу трамвайно-тролейбусних господарств України. Протягом усього аналізованого періоду спостерігається чітка тенденція щодо зменшення парку рухомого складу вагонів та машин українських підприємств міського електричного транспорту. Дане явище не вдалося суттєво змінити та покращити й у результаті незначного, але систематичного оновлення парку рухомого складу підприємств міського електротранспорту протягом аналізованого періоду. В цілому за 2006 – 2012 рр. для трамвайних та тролейбусних господарств відповідно було придбано 131 вагон та 404 машини. Це станом на 01.01.2011 року відповідало значенням коефіцієнта оновлення рухомого складу відповідно для трамваїв та тролейбусів – 0,83 та 0,28. Також слід зазначити, що в цілому дана ситуація не сприяла й суттєвому покращенню загального технічного стану рухомих одиниць підприємств міського електротранспорту, середній вік яких для трамвайних господарств на початку 2011 р. перевищував 25 років при терміні служби вагона 20 – 23 років та відповідно для тролейбусних господарств – 17 років при терміні служби машини 15–17 років. Таким чином, можна визначити ключові проблеми в розвитку інвестиційної активності підприємств комунального транспорту України, охарактеризувати їх, виявити передумови, що їх викликають, а також оцінити можливі їх прояви (табл. 2).

Узагальнюючи усе вищевикладене, можна зробити висновок, що розвиток комунального транспорту України відіграє вагомий значення для соціально-економічного розвитку країни. Проте ті диспропорції та негативні явища, що склалися в економічній та політичній сферах нашої держави останнім часом, спричинили за собою поглиблення існуючих ще з радянських часів проблем у системі громадського комунального транспорту. Тільки комплексне вирішення зазначених проблем на основі кардинальних рішень спроможне реально поліпшити сучасний стан громадського комунального транспорту України та зробити його функціонування ефективним. Напрямок реформування системи управління громадського комунального транспорту, повна

реалізація яких сприятиме кінцевому переходу транспортних підприємств на засади самоокупності та самодостатності відображені на рис. 2 (доопрацьовано [14]).

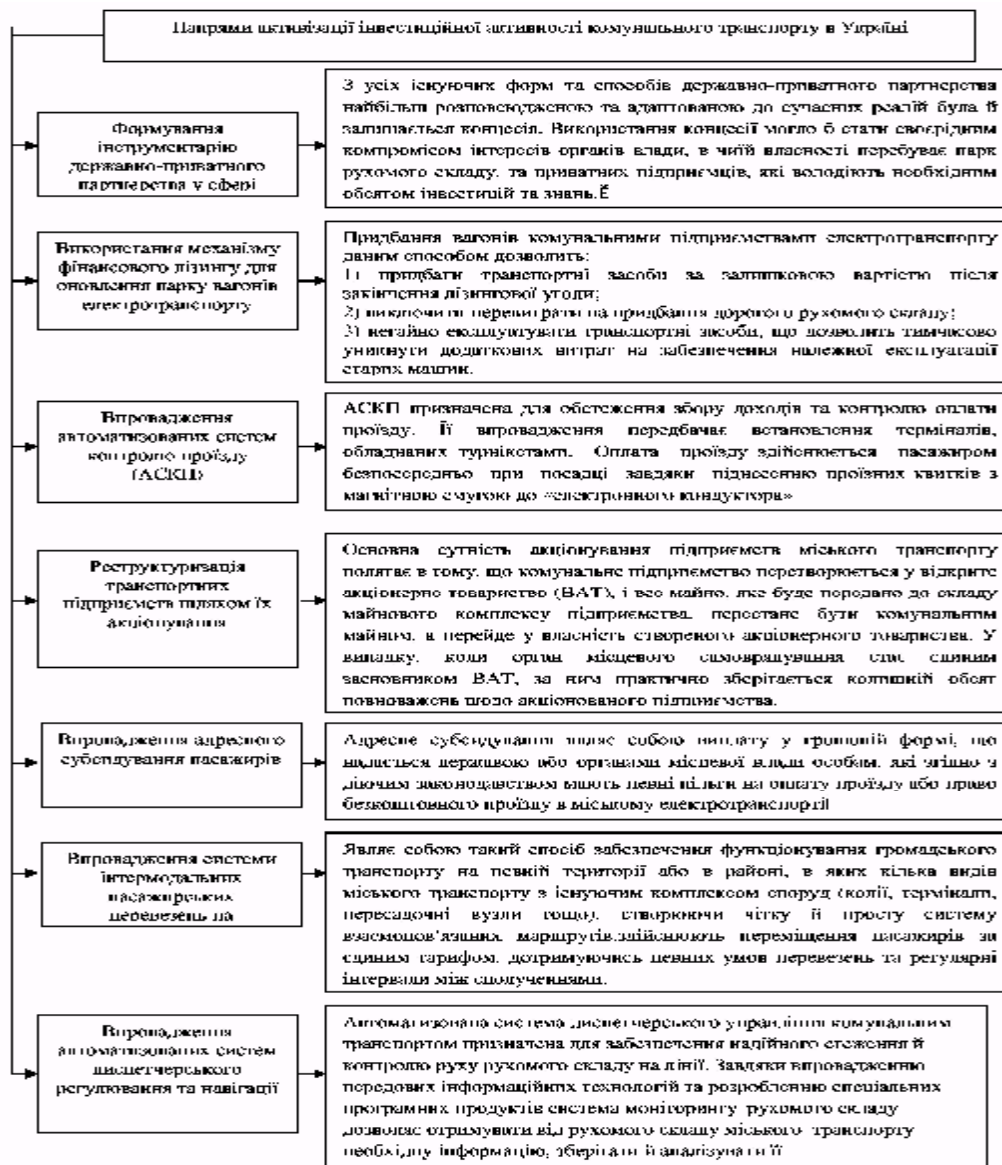


Рис. 2. Напрями активізації інвестиційної активності комунального транспорту України.

Таблиця 2 - Перешкоди розвитку інвестиційної активності підприємств комунального транспорту України

Перешкоди	Деталізація
Територіальні	- обмеженість застосування міського електротранспорту на більшості пасажирських маршрутах та в містах з незначною щільністю населення; - відсутність належної інфраструктури; - відсутність цільових програм розвитку міського електротранспорту в містах та областях країни з відповідним фінансуванням
Організаційні	- відсутність ефективного управління різними видами міського пасажирського транспорту; - недосконалість структури управління комунальним транспортом на всіх рівнях; - наявність конфліктів між комунальними та приватними перевізниками

Перешкоди	Деталізація
Операційні	- аварійний стан більшої частини наявного парку рухомого складу; - скорочення парку рухомого складу; - значний фізичний та моральний знос наявного рухомого складу підприємств міського електротранспорту; - низька якість наданих пасажирських послуг; - недостатня кількість кваліфікованого персоналу; - високий рівень плинності трудових колективів підприємств міського електротранспорту
Фінансові	- збитковість підприємств міського електротранспорту; - нерентабельність діяльності підприємств; - необхідність субсидування діяльності підприємств за рахунок коштів державного та місцевого бюджетів; - низький рівень фінансової ліквідності та платоспроможності підприємств

Висновки.

Отже, проаналізувавши наведені дані варто зазначити, що стан комунального транспорту – задовільний і в силу відсутності вільних коштів інвестиційна активність цієї галузі низька. Це свідчить про необхідність втручання держави в регулюванні проблем даної галузі, оскільки комунальний транспорт є ключовим компонентом економіки і при обґрунтованій соціально-економічній політики може використовуватись в якості двигуна економічного зростання. Тому, забезпечуючи комплексну та одночасну реалізацію зазначених заходів, буде можливим реальне сприяння суттєвому поліпшенню стану справ такої соціо-економіко-екологічної сфери народного господарства, як громадський комунальний транспорт.

Список використаних джерел:

1. Симпсон Берри Дж. Планирование развития городов и общественный транспорт в Великобритании, Франции, ФРГ; [пер. с англ.] / Берри Дж. Симпсон. – М.: Транспорт, 1990. – С. 96.
2. Скоробогатова Н.Є. Інвестиційна активність регіонів України / Н.Є. Скоробогатова. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://194/44/242/244/Partial/Natural/nvkpi/2009-5/4.pdf>.
3. Казакевич Е. А. Формирование инвестиционного климата в урбанизированном промышленном комплексе: методический аспект: автореф. канд. экон. наук / Новосибирск. – 2002. – 23 с.
4. Гришина, И. В. Комплексная оценка инвестиционной привлекательности и инвестиционной активности российских регионов: методика определения и анализ взаимосвязей / И. В. Гришина, А. Г. Шахназаров, И. И. Ройзман // Инвестиции в России, 2001. – № 4. – С. 5–16.
5. Дерябина Я. Сравнительный анализ подходов к оценке инвестиционной привлекательности и инвестиционной активности российских регионов / Я. Дерябина // Инвестиции в России. – 2003. – № 8. – С. 9–19.
6. Асаул А. Систематизация факторов, характеризующих инвестиционную привлекательность регионов / А. Асаул // Регіональна економіка. – 2004. – № 2. – С. 53–62.
7. Харламова Г. О. Оцінювання привабливості об'єктів інвестування / О. Г. Харламова // Актуальні проблеми економіки. – 2008. – № 9 (87). – С. 73–79.
8. Соколов Д. В. Активизация инвестиционной деятельности инструментами региональной экономической политики: дис. канд. экон. наук. М.: РГБ, 2003. – 223 с.
9. Паштова Л. Г. Формирование многоуровневой инвестиционной политики как фактор обеспечения экономической безопасности: дис. д-ра экон. наук. М.: РГБ. – 2001. – 351 с.
10. Тихомирова И. В. Инвестиционный климат в России: региональные риски. – М., 1997. – 312 с.
11. Транспорт і зв'язок Донецької області за 2009 рік: статистичний збірник / за ред. М.К. Зеленого. – Донецьк, 2010. – С. 93
12. Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 № 1914- IV.
13. Офіційний сайт державного комітету статистики України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
14. Амоша О.І. Європейський досвід забезпечення ефективного функціонування підприємств міського пасажирського транспорту / О.І. Амоша, О.С. Філіппова // Економіка будівництва і міського господарства. – 2010.– № 4.– С.179–189.

Ключові слова: інвестиційна активність, комунальний транспорт, електротранспорт, територіальні проблеми, фінансові проблеми

Ключевые слова: инвестиционная активность, коммунальный транспорт, электротранспорт, территориальные проблемы, финансовые проблемы

Key words: investment activity, public transport, electric transport, territorial issues, financial problems