

М. П. СНАЧОВ, І. О. ЛЯШЕНКО (ДІТ)

ІНОЗЕМНІ ІНВЕСТИЦІЇ ЯК СПОСІБ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

В даній статті розглянуто основні напрямки фінансування «Укрзалізниці», проблеми інвестування в умовах кризи та важливість іноземних інвестицій у розвитку залізничного транспорту як єдиної сучасної системи.

Ключові слова: фінансування залізничного транспорту, іноземні інвестиції, криза

В данной статье рассмотрены основные направления финансирования «Укрзалізниці», проблемы инвестирования в условиях кризиса и важность иностранных инвестиций в развитии железнодорожного транспорта как единой современной системы.

Ключевые слова: финансирование железнодорожного транспорта, иностранные инвестиции, кризис

This article is devoted to consideration of the basic directions of financing of «Ukrzaliznytsia» (Ukrainian Railways), the problem of investment in the conditions of crisis and the importance of foreign investments into the development of railway transport as a uniform modern system.

Keywords: financing of railway transport, foreign investments, crisis

Міжнародний рух капіталу є неоднозначним процесом, що виступає значущим фактором економічного розвитку й одночасно несе істотні проблеми. Прямі іноземні інвестиції (ПІІ) являють собою найважливішу частину світового руху капіталу. Досвід країн з перехідною економікою свідчить про високу роль ПІІ в здійсненні структурної перебудови економіки, інвестиційної реконструкції і модернізації виробництва. ПІІ полегшують рішення таких важливих для економіки завдань, як забезпечення виходу інноваційної продукції на внутрішній і зовнішній ринки, заміщення імпорту і перехід промислового виробництва до стадії стійкого економічного росту. Особливе значення в цих умовах здобуває розробка нових форм і методів залучення іноземного капіталу до економіки України. Таким чином, у сучасних умовах важливість здобувають задачі ефективного залучення і використання зовнішніх фінансових ресурсів, зокрема прямих іноземних інвестицій.

Інвестиції відіграють центральну роль в економічному процесі, вони визначають загальний ріст економіки. В результаті інвестування засобів в економіку збільшуються обсяги виробництва, росте національний прибуток, розвиваються та йдуть вперед в економічній конкуренції галузі та підприємства, що в найбільшій ступені задовольняють попит на ті чи інші товари та послуги.

Залучення іноземних інвестицій є пріоритетним напрямком розвитку економіки України, який в умовах економічної кризи потребує особливої уваги з боку держави. Для виходу на світові ринки необхідні значні капітальні вкла-

дення, але ситуація ускладнюється тим, що проблема інвестування вирішується в умовах не лише економічної, а й політичної кризи в Україні.

Політична ситуація в Україні є ключовою проблемою. Адже неефективна модель розвитку, неадекватність управління, нерозвиненість демократичних інститутів, невідповідність професіоналізму влади та характеру завдань не дозволяє забезпечити надійний соціально-економічний розвиток країни і створити привабливий інвестиційний клімат. Кожному іноземному інвестору важливо знати, що держава, в економіку якої він вкладає свої кошти, здатна забезпечити достатній механізм здійснення інвестицій та гарантувати належний захист прав інвестора.

Новим джерелом зростання добробуту країни мають стати інвестиції.

Економічні перспективи України на світовому ринку є сприятливими для зростання, яке спирається на інвестиції. Вигідне географічне положення, помірні кліматичні умови, багатогалузева національна економіка, а також широкий обсяг внутрішніх споживчих ринків є серйозним потенціалом для розвитку транспорту України. Україна розташована на пересіченні шляхів Росії з Європою, що визначає її високий транзитний потенціал як держави та відіграє важливу роль у міжнародних транспортних зв'язках, які формують напрямок міжнародної торгівлі. Рішення подібної комунікаційної задачі може автоматично повернути мільярди інвестицій у вітчизняну економіку.

Однак розкриття цього потенціалу потребує значного покращення якості ділового середовища. За даними Світового Банку, Україна займає 142 місце зі 183 країн за рівнем доступності ведення бізнесу.

Для поліпшення бізнес-клімату Україна має створити прозоре законодавче поле і реформувати суди, знизити витрати на ведення бізнесу і спростити регуляторне середовище, поліпшити систему державного управління і мінімізувати корупцію, укласти угоду про вільну торгівлю з ЄС та стимулювати інвестиції в технології.

Доцільність інвестицій для економіки України очевидна – вона диктується тим, що її реструктуризація вимагає значних вкладень, що за рахунок власних джерел покривати не вдається. Звідси кредити МВФ і СБ, окремих держав і приватних фірм, розширення практики спільних з іноземним капіталом підприємств, залучення закордонного капіталу в будівництво важливих для країни об'єктів, поліпшення виробничої і соціальної інфраструктури і зон вільного підприємництва (ЗВП). Особливо ефективним виявилось використання траншів, грантів, обмін фахівцями і т.п. Усе це приводить до необхідності створення в країні визначених привабливих умов для іноземних інвесторів, тобто створенню хоча б відносного сприятливого для них інвестиційного клімату.

Разом з тим, високі відсотки по кредитах, частка прибутку, що привласнюється, з об'єктів спільного підприємства, у ряді випадків кабальні умови «допомоги» викликають законне неприйняття іноземних інвестицій. Загальновідомо: учені-економісти вважають, що сума іноземного капіталу в реципієнті не повинна перевищувати 30 % від ВВП, оскільки перевищення цієї границі може викликати погрозу її економічній (національній) безпеці. Поки для України такої небезпеки не існує – загальний обсяг прямих іноземних інвестицій у країні не досягає стосовно ВВП і трьох відсотків. На початок 2009 року в економіку України іноземними інвесторами вкладено прямих інвестицій на суму 35723,4 млн дол. США, що складає 774 дол. на людину. Для прикладу в Угорщині ще в 2005 році на одну людину приходилося 6,1 тис. дол. іноземних інвестицій, Польщі – 2,4 тис. дол., Латвії – 2,1 тис. дол., Литві – 1,8 тис. дол. Інвестиції надійшли з 114 країн світу, серед яких перші позиції належать Кіпру, Німеччині, Нідерландам, Австрії, Великобританії, Росії, США. На тлі тенденції збільшення питомої ваги країн, що розвиваються, і країн з перехідною економікою в загальному обсязі експорту інве-

стиційних ресурсів Україна має дуже низькі показники. Обсяг інвестицій в економіку країн світу на 1 січня 2009 року склав 6198,6 млн дол. США

Розглядаючи положення, яке займає Україна сьогодні на світовому ринку економіки, необхідно прикладати максимальні зусилля для розвитку та зростання України як держави, приймати всі можливі заходи для покращення становища.

Аналіз фінансових ринків показує, що світовий капітал знаходиться в активному пошуку нових місць свого застосування, які забезпечать високий рівень прибутку капіталу. За останні роки певну зацікавленість інвесторів викликав транспорт та зв'язок. Приток капіталу у цей вид економічної діяльності до початку кризи поступово зростав і в загальному обсязі збільшився майже в 3 рази. За останні п'ять років, в період з 2003 по 2008 роки, у наземний транспорт України (в т.ч. і залізничний) як вітчизняними, так і іноземними інвесторами було вкладено 33,6 млн грн, що сприяло загальному збільшенню перевезень на 5,4 %.

Від об'єму капітальних вкладень у залізничний транспорт залежить науково-технічний прогрес галузі. Укрзалізниця досі користується застарілими технологіями, яким вже по пів століття. Це технології другого покоління, в той час, коли в усій Європі впровадили четверте. Морально застаріле обладнання призведе лише до негативних наслідків, а саме, до нераціонального використання енергоресурсів, що в подальшому потягне за собою вже збільшення собівартості перевезень та знизить на них попит за невідповідністю використання. Всі витрати із державного бюджету на закупівлю енергоресурсів для Укрзалізниці складають 24 млрд грн, модернізувавши, їх можна скоротити на 15 %.

В 2009 році їх знос був на рівні 84 %, коли норма становить не більш як 50 %. Переважна частина колій змонтована на дерев'яних шпалах, з яких 15...17 % непридатні до дальшого використання. Більшу частину інфраструктурних об'єктів залізниці необхідно визнати застарілими і такими, що не відповідають сучасним вимогам щодо виконання своїх основних функцій. Насамперед, це стосується залізничних вокзалів, станцій, готелів, засобів зв'язку і управління рухом поїздів. Техніко-економічні та експлуатаційні характеристики залізниці знижуються також через те, що ширина колій відрізняється від західноєвропейської, а це особливо негативно відбивається на закордонних і транзитних перевезеннях. Це потребує утри-

мання на західних кордонах країни 14 спеціально обладнаних станцій, 11 станцій, де здійснюється перевантаження імпорتنих вантажів, та 8 пунктів перестановки вагонів на візки західноєвропейської колії.

Структура і виробничі потужності підприємств, пов'язаних з даною галуззю, які перейшли під юрисдикцію України після розпаду СРСР і мають підтримувати ефективне функціонування залізниці, не забезпечують її пропорціонального і гармонійного розвитку в перспективі. Потрібні їх реконструкція і переоснащення, часткове перепрофілювання, поступове згортання надлишкових і будівництво нових потужностей.

Першим кроком повинно бути поліпшення технічного стану основних виробничих фондів та підвищення рівня технологічних процесів. Це дозволить зберегти конкурентоспроможність залізничного транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту.

Адже залізничний транспорт є найрозвинутішим в Україні. За загальною довжиною колії він посідає четверте місце у світі (після США, Росії та Канади). За вантажообігом він виконує основні обсяги перевезень – 40...50 % (навіть у рік найбільшого спаду – 1997 р. – понад 40 %), а за пасажирообігом є незаперечним лідером – на нього припадає 50...70 % від загального обсягу перевезень. При великій розгалуженості колійної мережі, більша половина якої – колійна мережа підприємств і організацій, значний відсоток становлять електрифіковані ділянки (близько 40 %), дво- і багатоколійні ділянки (майже третина загальної довжини).

Укрзалізниця працює в форматі, що виконує функції державного управління і не є господарюючим суб'єктом, а це в Європі не практикується уже давно. Тому структура Укрзалізниці залишається єдиною і останньою пострадянською структурою неринкового типу, що стає серйозною перешкодою для іноземних інвесторів та кредитування.

Останні роки залізничний транспорт кредитувався Європейським банком реконструкції і розвитку, що в попередні роки вже дало певні позитивні результати.

Зупинка кредитування Укрзалізниці може грозити дефолтом системи, адже потребується термінове оновлення основних виробничих фондів. За підрахунками експертів модернізація Укрзалізниці вимагає близько 80 млрд грн, що при кредитуванні під 6...8 % річних може скласти значні суми.

На даний час потреба у фінансуванні Укрзалізниці більш як утричі перевищує кредитні можливості галузі. Тому вигідним варіантом вирішення цієї проблеми може стати випуск облігацій Укрзалізницею, як суб'єктом господарювання, для задоволення довготермінових капітальних потреб. Але облігації є альтернативним способом фінансування відносно акцій, які дають змогу налагоджувати безпосередні стосунки з інвесторами. Про це свідчить і досвід західних корпорацій. Вони, відповідно рекомендаціям Дональдсона та запропонованій американськими авторами теорії вартісного циклу, частіше використовують емісію облігацій, ніж емісію акцій. Це пояснюється такими обставинами.

По-перше, акціонери є співвласниками фірми, а власники облігацій – лише її кредиторами. Для того, щоб уникнути «розмивання» власності компанії внаслідок випуску значної кількості акцій, її правління віддає перевагу використанню облігацій.

По-друге, виплата відсотків по облігаціях вираховуються з прибутку фірми, тобто не входить у собівартість її продукції. Отже, за інших рівних умов вони сприяють зменшенню оподаткованого прибутку, а значить і самого податку. Дивіденди ж становлять частину прибутку виділеного господарською структурою після сплати всіх податків та боргових зобов'язань.

По-третє, в періоди інфляції виплата боргів по облігаціях обходиться корпорації дешевше, оскільки заздалегідь визначена величина доходу – певний відсоток від номіналу облігації. Дивіденди по акціях залежать від розміру прибутку корпорації.

По-четверте, правління компанії, як правило, сподівається на збільшення доходів фірми порівняно з початковим періодом. У цій ситуації виплата відсотків по облігаціях буде економічнішим видом витрат, ніж дивіденди.

По-п'яте, в умовах депресії, тобто коли спостерігаються застійні явища в економіці та низький попит на різні товари, значно легше реалізувати облігації, ніж акції. Основна причина – стабільність доходу по облігаціях та порівняно менший ризик.

В Україні є необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, яка відповідала б європейським стандартам. До них насамперед належать: необхідність в усіх видах транспорту докорінного технічного переоснащення галузі і суттєвих організаційних змін; достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки і технологій; наявність

кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні природно-кліматичні й географічні характеристики території; наявність конкурентоспроможних науково-технічних проектів, які пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації; заінтересованість зарубіжних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні; стійка тенденція до визнання України світовим співтовариством як європейської держави, з якою бажано мати стабільні ділові відносини на широкій і довготривалій основі і яка в перспективі справлятиме серйозний вплив на ключові проблеми європейської політики; наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Відчутний вплив на формування довгочасної стратегії розвитку транспортних комунікацій України має справляти вигідне геостратегічне розміщення її території, через яку традиційно пролягають давні торговельні шляхи між Сходом і Заходом та між Півднем і Північчю. Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів накладає свій відбиток на функціонування всієї мережі транспортних комунікацій держави. Зокрема, вона зобов'язує її працювати у злагодженому, синхронному режимі, з більшою відповідальністю щодо дотримання графіків роботи і доставки вантажів до вузлових точок, поступово і неухильно змушуватиме всю транспортну мережу працювати в режимі і на рівні функціонування міжнародних транспортних коридорів, тобто на європейському рівні. Це означає, що рівень техніки, технології, організації, нормативно-правового забезпечення має бути відповідним європейському.

Інвестиційне забезпечення розвитку і функціонування транспортної мережі в цілому і трансєвропейських транспортних коридорів зокрема, як правило, покладається на їх власників. В Україні транспортна залізнична мережа як основа транспортних коридорів належить до галузей і об'єктів, які не підлягають роздержавленню і приватизації, тому основним джерелом інвестування проектів, пов'язаних з цим видом транспорту є, насамперед, державний бюджет і власні кошти структурних одиниць залізничного транспорту з можливим залученням кредитів вітчизняних та зарубіжних інвесторів. Однак, як свідчить практика останніх років, іноземні інвестори направляють свої ресурси переважно на проекти з короткими строками окупності, з перспективами на монополь-

ний характер кінцевої продукції, з великою нормою прибутку; на проекти невиробничої сфери, а якщо й виробничої, то не базових галузей. Щоб змінити цю тенденцію, слід цілеспрямовано формувати привабливий інвестиційний клімат шляхом удосконалення нормативно-правової бази та досягнення її стабільності, визначення і дієвого стимулювання інвестиційних пріоритетів, розробки і реалізації програм їх державної підтримки. Першорядне розв'язання саме цих питань є основою нарощування інвестиційних потоків для створення та розвитку трансєвропейських коридорів на території України.

Комплексно поставити проблеми, пов'язані з розвитком транспортної системи, визначити завдання і шляхи їх розв'язання, дати їм належне забезпечення (фінансове, матеріально-технічне, ресурсне, організаційне, правове тощо), організувати і здійснити процес виконання завдань і заходів можна лише за умови розробки та реалізації Державної програми розвитку транспортної системи України. Закономірно, що при формуванні цієї програми доцільно враховувати й пріоритети суміжних програм, насамперед, соціально-економічного розвитку окремих регіонів, які вже затверджені або перебувають на розгляді в Кабінеті Міністрів України.

Рівень розвитку транспортної системи держави – одна з найважливіших ознак її технологічного прогресу і цивілізованості. При інтеграції в європейську і світову економіку потреба у високорозвинутій транспортній системі дедалі посилюється, вона стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство та зайняття в ньому місця, яке відповідає рівню високорозвинутої держави.

Важливість припливу іноземних інвестицій – не тільки в збільшенні обсягів залучених капіталів. Разом з ними приходить корпоративна культура і новий сучасний менеджмент. Інвестиції ідуть безпосередньо в реальний сектор економіки, сприяють диверсифікації експорту, створенню додаткових робочих місць і, на відміну від іноземних кредитів, не збільшують заборгованість країни, тим самим зменшуючи відтік валюти за кордон.

Залученню іноземного капіталу в Україну заважає економічна та політична нестабільність, недосконалість законодавчої бази тощо, що спонукає українських інвесторів вкладати капітал в інші країни і відповідно зменшує обсяги інвестування в країну.

Якщо найближчим часом Україна не зуміє створити інвестиційно-привабливий клімат, то на так необхідну нам економічну реструктуризацію у нас підуть десятиліття. Розвиток інвестиційної діяльності в Україні зробить поштовх для нашої держави. Це стане перспективою розвитку майбутнього життя країни, та надійною опорою для економіки.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Федоренко, В. Г. Інвестознавство [Електрон. ресурс]. – Ч. 2 / В. Г. Федоренко. – Режим доступу: <http://ukrknighta.org.ua>
2. Лоза, С. П. Напрямки удосконалення механізму розподілу інвестицій на залізницях України [Текст] / С. П. Лоза // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 25.
3. Вовк, О. М. Формування системи управління інвестиційними ресурсами авіаційно-ремонтних підприємств [Текст] / О. М. Вовк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 28.
4. Савчук, В. П. ФМ [Текст] / В. П. Савчук. – К., 2002. – 884 с.
5. [Текст] // Газета «Цінні папери України». – № 42 (434).
6. [Текст] // Щоденна всеукраїнська газета «День». – № 162. – 26 вересня 2006.
7. Вакаріна, С. І. Інвестиції в Україні [Текст] / С. І. Вакаріна. – К., 2003. – 372 с.

Надійшла до редколегії 28.04.2010.

Прийнята до друку 06.05.2010.