

ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНИЙ КОМПЛЕКС РЕГІОНУ ЯК ОБ'ЄКТ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

І.В. Сидоренко

Транспорт – специфічна галузь господарства, яка не створює, як інші виробничі сектори, нових матеріальних цінностей. Результатом роботи транспорту є переміщення вантажів і людей. Важливість цього процесу полягає в тому, що забезпечуються зв'язки між галузями, підприємствами, зарубіжними державами. Без транспорту був би неможливий сам процес сучасного виробництва, для якого необхідні зв'язки щодо постачання сировини і продукції.

Транспортно-дорожній комплекс (ТДК) є важливою складовою у структурі економіки України. ТДК – це поєднання всіх видів транспорту, які взаємодіють між собою для задоволення потреб суспільного господарства в вантажних та пасажирських перевезеннях. До його складу входить також сукупність шляхів сполучення, рухомий склад, засоби управління і зв'язку, різноманітне технічне обладнання, що забезпечує роботу всіх видів транспорту.

Формування та розвиток ТДК регіону залежить від природних, соціально-економічних та історичних факторів. Саме тому до ТДК пред'являються високі вимоги щодо якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів, безпеки перевезення пасажирів, швидкості та якості доставки. Відповідно до цього стан транспортних технологій повинен відповідати вимогам європейської інтеграції та міжнародних стандартів.

Для того, щоб чітко сформулювати проблеми розвитку ТДК та шляхи їх вирішення, необхідно спочатку проаналізувати стан розвитку транспортної галузі та інноваційно-інвестиційну ситуацію в регіоні.

Чернігівська область має ряд особливостей для функціонування транспортної галузі, а саме: сприятливе географічне та геополітичне

положення; транзитна спрямованість транспортної мережі; проходження міжнародного транспортного коридору № 9; тісний транспортний зв'язок з Російською Федерацією та Республікою Білорусь та інші.

Транспортно-дорожній комплекс Чернігівської області представлений такими видами: наземний (залізничний, автомобільний, тролейбусний), водний (річковий) та трубопровідний.

Довжина шляхів сполучення в 2007 році складала: залізничних колій загального користування - 891 км; автомобільних доріг загального користування 7721 км (що на 14 км більше ніж в 2006 р.) в тому числі з твердим покриттям – 7188 км; тролейбусних ліній загального користування (в однопутному обчисленні) - 103 км.

Що стосується залізничного транспорту, то в порівнянні з 2006 роком кількість одиниць рухомого складу зменшилась на 0,1 %, при цьому знос основних засобів на кінець 2007 р. складав 59,6%.

У 2007 р. обсяги вантажних перевезень збільшилися на 1,3% Вантажооборот зріс на 10,7% і досяг 1154,5 млн. ткм.

Упродовж 2007р. вантажним автотранспортом області перевезено 14,14 млн. т. вантажів, що на 0,3 % менше ніж в минулому році. За 2007 р. послуги пасажирського транспорту скоротилися на 10,5 % і склали 145,2 млн. пасажирів (в 2006 р. цей показник був 160,5 млн. пас.), при цьому пасажирооборот теж зменшився на 4,8 % і становив 1210,8 млн. пас. км.

Перевезення пасажирів річковими шляхами порівняно з 2006 р. зменшилось на 3,2 %, при цьому вантажні перевезення збільшилися на 32,9% в 2007 р.

Трубопровідний транспорт розвивається в області з 60-х років ХХ ст. Через територію області проходить газопровід Дашава – Київ – Москва з відгалуженням на Чернігів, Славутич, Гомель, Семенівку, Новгород-Сіверський, Козелець, Мену та Ічнію. На півдні області діє мережа газопроводів, які транспортують супутний газ для очищення в Пирятин. Там же введено в дію нафтопровід, по якому нафта з Лесяківського і Гнідинцівського родовищ перекачується у Кременчук.

Обсяги інвестицій в транспортну галузь в 2007 р. зменшилися в порівнянні з минулим на 1,2%. Зменшення зумовлено як змінами до деяких законодавчих актів, які регулюють діяльність на територіях пріоритетного розвитку, так і зменшенням фінансування за рахунок місцевого бюджету.

Протягом останніх років основним джерелом фінансування підприємств транспортної галузі Чернігівської області залишаються власні кошти (63-85%). Незначну частку у загальному обсягу інвестицій становлять кредити (35%) та кошти місцевих бюджетів (1-2%).

Що стосується іноземних інвестицій, то більша частина інвестицій (91,4%) надійшла до Чернігівської області з країн Європи. 7,0% - з країн Північної та Південної Америки. Доля країн Азії в загальному обсязі прямих іноземних інвестицій склала 1,5%. Інвестиції з країн СНД склали лише 0,1% загального обсягу (0,10 млн. дол. США).

Основною країною-інвестором до 2004 року, яка вклдала кошти в транспорту галузь регіону була Голландія (близько 99,6 %). Але вже в 2007 році ця ситуація змінилася: в ТДК регіону почали інвестувати такі країни – США (33,1%), Естонія (7,3%), Віргінські та Британські острови (59,6%).

На сьогодні існує багато причин, які негативно впливають на приплив іноземних інвестицій до регіону, а саме: нестабільна політична ситуація в країні, скасування спеціального режиму інвестиційної діяльності на територіях пріоритетного розвитку, високі ставки кредитування інвестиційних проектів, нестабільність законодавства, відсутність пільг при інвестування та ін.

Ці причини призводять до зниження інвестиційної привабливості регіону і стримують іноземних інвесторів від вкладання капіталу в галузі народного господарства, особливо в транспорт.

Проаналізувавши стан розвитку транспортної галузі та інвестиційну ситуацію, яка склалася в регіоні, можна зробити висновок, що існують певні проблеми, які знижують економічне зростання ТДК і негативно впливають на інноваційно-інвестиційний розвиток регіону.

Серед основних проблем функціонування та розвитку ТДК можна виділити наступні:

- високий рівень фізичного та морального зносу основних виробничих фондів, у першу чергу транспортних засобів, переважна більшість яких є застарілими та неефективними;
- низька активність інвестиційної діяльності, що обумовлено недостатністю власних та залучених фінансових ресурсів;
- транспортні об'єкти регіону є інвестиційно не привабливими, що негативно відбивається на розвитку ТДК;
- відсутність цілеспрямованої регіональної політики інноваційного розвитку ТДК;
- невирішеність питання щодо джерел фінансування;
- незадовільний стан експлуатаційних доріг;
- незадовільний економічний розвиток регіону в цілому.

Для підвищення функціонального розвитку ТДК регіону необхідно вирішувати існуючі проблеми шляхом створення спеціального режиму інвестиційної діяльності, який полягає в наступному: створити сприятливі організаційно-правові умови для капіталовкладень в інноваційну сферу транспортної галузі; впровадити пільгове оподаткування для підприємств, які займаються розробкою та впровадженням інновацій; застосувати прискорений режим амортизаційних відрахувань; створити пільги для підприємств, які самі фінансують інноваційну діяльність (шляхом створення спеціальної статті витрат); розробити ефективний механізм фінансування (як за рахунок власних, так і бюджетних коштів) інвестиційних програм в транспортну галузь регіону.

Чернігівська область має ряд переваг для підвищення ефективності функціонування та успішного впровадження інноваційно-інвестиційних проектів в транспортну галузь. Саме тому запровадження спеціального режиму інвестиційної діяльності та розробка дійового механізму фінансування інвестиційних програм дозволить покращити розвиток ТДК

регіону і забезпечить стале функціонування транспортної галузі на довготривалий період.

Література

1. Пащенко Ю. Є. Проблеми та перспективи розвитку транспортно-дорожнього комплексу у період трансформації економіки України // Формування ринкових відносин в Україні. – 2006. - №2 (57). – с. 94-97.

2. Сидоренко І.В. Транспортно-дорожній комплекс регіону: стан та проблеми.// Вісник Черні. держ. технол. ун-ту. – Чернігів: ЧДТУ, 2007. - № 29. – с. 129-135.

3. Сич Є.М., Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту. – К.: Логос, 2002. – 256 с.

4. Чабан В.Г. Вибір джерел фінансування інноваційної діяльності.// Формування ринкових відносин в Україні. – 2006. - № 4(59). – с. 61-64.

5. www.rada.gov.ua

6. www.chernigivstat.gov.ua/stat_dani/