

транспортного сектора в Україні для потреб модернізації і розвитку:

- збільшення частки бюджетного фінансування;
- розширення інструментів для фінансування, а саме, окрім використання цільових позик для прискорення вирішення питань, пов'язаних із вузькими місцями, і створення відсутніх ланок в опорній транспортній мережі, можливе застосування таких фінансових інструментів, як емісія боргових цінних паперів (інфраоблігації, єврооблігації);
- проектне і мезонінне фінансування, синдиковані або консорціальні кредити;
- розробка механізмів публічно-приватного партнерства для потреб модернізації транспорту, а саме широке застосування концесій, а також проектного фінансування;
- доцільне введення часткової оплати за використання окремих елементів транспортної інфраструктури.

[1] Аналітична записка «Щодо оптимізації транспортної інфраструктури та транзитних можливостей Сходу України.» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/>.

[2] Офіційний сайт ХОДА – Режим доступу: <http://old.kharkivoda.gov.ua/uk/document/view/id/16203>.

УДК 330.322

ЗАСТОСУВАННЯ КВАЛІМЕТРИЧНОГО ПІДХОДУ ДО ОЦІНКИ РІВНЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

APPLICATION OF THE QUALIMETRIC APPROACH TO EVALUATION OF THE LEVEL OF INVESTMENT APPROXIMATION OF RAILWAY INDUSTRY OF UKRAINE

*канд. екон. наук М.В. Бормотова, канд. фіз.-мат. наук С.Д. Бронза,
канд. екон. наук Т.В. Машошина, канд. екон. наук О.М. Тройнікова
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*M.V.Bormotova, PhD (Econ.), S.D.Bronza, PhD (Physico-math.),
T.V.Mashoshyna, PhD (Econ.), O.M.Troinikova, PhD (Econ.)
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Високий рівень інвестиційної активності є необхідним фактором сталого розвитку економіки будь-якої країни. Особливого значення приток інвестицій набуває в умовах негайної модернізації економіки України, зокрема залізничного транспорту, та необхідності інтеграції останнього в європейську транспортну систему. Саме тому налагодження стабільного інвестиційного клімату в країні та

забезпечення високої інвестиційної привабливості окремих суб'єктів господарювання є вкрай актуальним.

В економічній літературі існує безліч визначень інвестиційного клімату. Найбільш повним та сутнісним, на наш погляд, є дефініція поняття Струніної В., а саме інвестиційний клімат – це сукупність політичних, соціально-економічних, фінансових, соціально-культурних, організаційно-правових та географічних факторів, наявних у тій чи іншій країні, які приваблюють або відштовхують інвесторів [1]. Слід зазначити, що наведені фактори можуть бути як об'єктивними, так і суб'єктивними, здійснювати вплив позитивного чи негативного характеру. Також варто підкреслити, що на сьогодні не існує єдиного підходу до визначення кількості факторів, що обумовлюють формування інвестиційного клімату. Останнім необхідно дати адекватну кількісну оцінку, на підстави якої в подальшому, можливо провести їх порівняльний аналіз.

Інвестиційний клімат як поняття доцільно розглядати на рівні держави, регіону, галузі. Якщо мова йде щодо галузі або окремого суб'єкту господарювання, у нашому випадку, залізниці, більш доцільним та прийнятним є використання поняття інвестиційна привабливість.

При визначенні інвестиційної привабливості територій або підприємств аналітики застосовують як правило інтегральний показник або зведений індекс, який зазвичай включає в себе два види факторів: жорсткі і м'які [2]. Жорсткі фактори - це фактори, які складно або неможливо змінити за короткий період часу: природні і трудові ресурси, інноваційний потенціал, географічне розташування, доходи населення, розвиненість інфраструктури і т.д. Натомість м'які фактори навпаки можна змінити швидко. До них відносять: діловий клімат, кількість і легкість правил і процедур, дотримання прав власності, відкритість влади, рівень корупції і т.д.

Розвинутість транспортної системи завжди залишалось і залишається одним з вирішальних факторів формування інвестиційного клімату та інвестиційної привабливості країни та регіону. В свою чергу інвестиційний клімат в країні залежить від рівня розвитку транспорту. Залізничний транспорт є тим видом транспорту в загальній транспортній системі, який наряду з недоліками має значні переваги, тому що не залежить від погодних умов та вважається, не без підстав, найнабезпечнішим. Якість будь-якого виду транспорту на ринку послуг в першу чергу залежить від технічного рівня транспортного обслуговування, який має бути оцінений певними кількісними і якісними показниками. Останні безпосередньо впливають на якісні показники транспортних послуг: погодженість, регулярність, схоронність, безпеку, екологічну безпеку [3].

Відповідний рівень якості транспортних послуг повинен забезпечити зростання обсягів перевезень, як в пасажирському, так і вантажному секторах, що в свою чергу безпосередньо впливає на рівень інвестиційної привабливості залізничного транспорту та його окремих підрозділів.

Метою нашого подальшого дослідження є визначення жорстких та м'яких факторів, що характеризуються різними показниками, які мають як кількісну так і якісну природу походження та впливають на оцінку рівня інвестиційної привабливості залізничної галузі.

Для вирішення цієї задачі пропонується застосування кваліметричного підходу, який полягає в створенні ієрархічної, багаторівневої моделі оцінювання об'єкта, що представлено в вигляді дерева властивостей і являє собою центральну задачу всієї проблеми кількісного оцінювання якісних показників [4]. У нашому випадку об'єктом є оцінка рівня інвестиційної привабливості залізничної галузі та її структурних підрозділів, яка в даний час обмежується обліком зміни кількісних значень абсолютних та відносних показників. Застосування вищевказаного підходу дозволить прогнозувати зміни не тільки показників, але й розробити адекватну кваліметричну модель оцінки інвестиційної привабливості з урахуванням особливостей залізничної галузі, що дозволить більш ретельно обґрунтувати необхідність та доцільність інвестиційних потоків.

[1] Струніна В. Шляхи поліпшення інвестиційного клімату в Україні [Текст] / В. Струніна // Економіка України. – 2001. – № 9. – С. 11–16.

[2] Рейтинг привабливості регіонів [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://kiis.com.ua/materials/pr/20142904/RIPR2014.pdf>.

[3] Макаренко, М. Основні проблеми реструктуризації залізниць України [Текст] / М. Макаренко // Економіст. – 2003. – №2 С.46-49.

[4] Азгальдов, Г.Г, Азгальдова, Л.А. Количественная оценка качества(квалиметрия) [Текст]/Г.Г. Азгальдов, Л.А. Азгальдова.-М.: Изд-во стандартов, 1971.-С.17-20.