

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ  
ХАРКІВСЬКА НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ МІСЬКОГО  
ГОСПОДАРСТВА

**БЛАГОЙ ВІТАЛІЙ ВАЛЕРІЙОВИЧ**

УДК 332.146.2:656.13

**ВДОСКОНАЛЕННЯ ФІНАНСОВОЇ ПОЛІТИКИ ІНВЕСТИЦІЙНО-  
ІННОВАЦІЙНОГО ПРОЦЕСУ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО  
ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ**

08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Харків – 2012

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Харківській національній академії міського господарства Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України.

Науковий керівник: доктор технічних наук, професор  
**Торкатюк Володимир Іванович,**  
Харківська національна академія міського господарства, завідувач кафедри економіки будівництва

Офіційні опоненти: – доктор економічних наук, професор  
**Тян Рево Борисович,**  
Придніпровська державна академія будівництва та архітектури, завідувач кафедри фінансів і маркетингу

– кандидат економічних наук, доцент  
**Кизилів Геннадій Іванович,**  
Харківська національна академія міського господарства, доцент кафедри кафедри фінансово-економічної безпеки, обліку і аудиту

Захист відбудеться «19» жовтня 2012 р. о 10 год 00 хв. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.089.01 у Харківській національній академії міського господарства за адресою: 61002, м. Харків, вул. Революції, 12, зал засідань Вченої Ради академії.

З дисертацією можна ознайомитися в бібліотеці Харківської національної академії міського господарства за адресою: 61002, м. Харків, вул. Революції, 12.

Автореферат розісланий «19» вересня 2012 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради

Т.В. Момот

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Сучасний стан соціально-економічних перетворень на основі євроінтеграційного вектора розвитку України потребує модернізації пріоритетних галузей господарського комплексу, насамперед автотранспортної, яка, як інфраструктурна галузь, забезпечує подальшу динаміку розвитку економіки. Ефективність роботи автотранспортних структур суттєво залежить від залучення інвестиційних ресурсів та ґрунтується на засадах виваженої державної політики, впровадження інновацій та регулюючих фінансових механізмів.

Відомо, що автотранспортний сектор загалом задовольняє лише базові потреби територіальної громади у перевезеннях. Рівень інноваційної та технологічної складової, безпеки, показників якості обслуговування й ефективність перевезень пасажирів, енергоефективність, навантаження на довкілля не відповідають міжнародним нормам і вимогам.

Успішне вирішення комплексу зазначених проблем можливе за умови розробки дієвої політики на основі науково обґрунтованих інвестиційно-інноваційних рішень, зокрема на регіональному рівні, завдяки можливості створення ефективного механізму з урахуванням регіональної специфіки, наявного потенціалу та особливостей розвитку окремих територій.

У дослідженнях проблем формування та реалізації регіональної політики вагомими науковими результатами мають такі вітчизняні вчені, як: П.Т. Бубенко, Б.В. Буркинський, А.П. Голіков, Б.М. Данилишин, М.І. Долішній, С.І. Дорогунцов, М.Г. Чумаченко. У теорії фінансів та інвестиційної діяльності з питань методології та інструментарію особливої уваги заслуговують праці таких учених, як: А.Є. Ачкасов, І.О. Бланк, Г.С. Волинський, Г.В. Ковалевський, А.В. Крушевський, Т.В. Момот, В.О. Онищенко, В.О. Поколенко, О.М. Тищенко, В.І. Торкатюк, Р.Б. Тянь, Л.М. Шутенко та інші.

З урахуванням наукових досягнень учених-економістів та першочергових завдань в галузі автомобільного транспорту необхідне подальше науково-методичне та практичне дослідження проблем удосконалення фінансової політики інвестиційно-інноваційного розвитку автомобільного пасажирського транспорту на регіональному рівні.

Тому в якості провідної ідеї дослідження обрано необхідність розробки цілісної системи прийняття інвестиційного рішення як методичного інструменту відображення функцій муніципального утворення щодо підвищення ефективності управління інвестиційно-інноваційним процесом у контексті сталого розвитку регіону. Це й зумовило актуальність обраної теми, визначило змістовно-аналітичну основу та процесну конструкцію, вибір об'єкта, мети і завдань дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.**

Дисертаційна робота виконана відповідно до наукової тематики Харківського національного автомобільно-дорожнього університету в рамках держбюджетної науково-дослідної теми «Соціально-економічні проблеми розвитку підприємства в умовах ринку» (№ ДР 0110U005849 від 11.10.2010 р.), де автором розроблено теоретичні та методичні аспекти підвищення ефективності управління пасажирським автомобільним транспортом.

Автор був виконавцем госпрозрахункової науково-дослідної теми «Розробка програми розвитку підприємництва на ринку транспортних послуг» (№ ДР 0111U006405 від 20.05.2011 р.), у контексті якої вдосконалені наукові складові методичного забезпечення процесу оцінки конкурентоспроможності автотранспортної послуги.

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертаційної роботи є розробка теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій з прийняття інвестиційних рішень для забезпечення підвищення ефективності управління пасажирським автомобільним транспортом у контексті сталого розвитку регіонів.

Досягнення зазначеної мети роботи зумовило вирішення таких основних завдань:

- проаналізувати сучасні шляхи, прийоми й методи оновлення науково-теоретичної бази формування фінансової політики інвестиційно-інноваційного процесу розвитку регіонів;
- виробити процесну конструкцію оптимізації прийняття управлінського рішення інвестування структур пасажирського автотранспорту регіонів;
- сформулювати теоретичні та практичні рекомендації щодо вдосконалення методики оцінки конкурентоспроможності автотранспортної послуги для підвищення екологічної безпеки перевізного процесу в регіонах;
- розробити цілісну систему сприяння процесу прийняття проектних рішень і муніципального фінансового контролю шляхом створення комплексу аналітичних і програмно-інформаційних засобів;
- упровадити методичне забезпечення оцінки розміру екологічних платежів за забруднення довкілля як складової механізму формування дохідної частини бюджету муніципального утворення;
- визначити пріоритети вдосконалення механізму інтеграції екологічної компоненти у фінансову й економічну систему регулювання відносин у сфері транспортного процесу на регіональному рівні;
- запропонувати ефективний механізм нейтралізації фінансових ризиків бюджетної підтримки пасажирського автотранспорту регіонів;
- виконати апробацію розробленого методичного забезпечення з метою підтвердження його практичної значущості й вірогідності.

**Об'єктом дослідження** є процес фінансового регулювання інвестиційно-інноваційного розвитку автомобільного транспорту на регіональному рівні.

**Предмет дослідження** – організаційно-економічні і фінансові аспекти реалізації політики інвестиційно-інноваційного розвитку автомобільного пасажирського транспорту.

Зазначений вибір об'єкту і завдань дослідження дозволив застосувати **методів дослідження**: *аналіз та узагальнення* вітчизняного й закордонного досвіду, існуючих положень і нормативів, методичних підходів відносно програм розвитку й реформування фінансової політики регіону (для обґрунтування актуальності теми, мети та завдань дослідження); *методи системного аналізу* (для подання фінансової політики регіону як системи, декомпозиції її на системи і підсистеми, ідентифікації проблем і конструювання у складних системах); *математичної статистики* (для обробки й аналізу вихідних даних, виявлення тенденцій і закономірностей у поведженні досліджуваних індикаторів, обґрунтування вірогідності отриманих результатів); *методи системної динаміки* (для розробки моделей підсистем фінансової політики регіону); *факторного аналізу* (для об'єднання локальних аргументів моделі оцінки проектних рішень у підсумковий результуючий показник); *методи експертно-евристичного оцінювання* (використані в моделі оцінки ефективності проектних рішень на рівні первинних оцінок); *методи функціонального й об'єктно орієнтованого програмування* в середовищі електронних таблиць MS Excel (використані для побудови на базі моделей цілісного методичного інструменту контролю проектних рішень); *методи багатопараметричної оптимізації* (запропоновані для раціоналізації альтернатив проектних рішень).

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в обґрунтуванні нових науково-методичних рекомендацій щодо вдосконалення фінансової політики інвестиційно-інноваційного розвитку автомобільного пасажирського транспорту на основі авторського підходу до прийняття ефективних інвестиційних рішень, зокрема:

*удосконалено:*

– систему прийняття інвестиційних рішень як методичного інструменту підвищення ефективності управління інвестиційно-інноваційним процесом шляхом введення додаткових критеріїв, які, на відміну від існуючих, дозволяють посилити наукові засади реалізації фінансової політики регіону за рахунок узгодження економічних інтересів споживачів автотранспортних послуг, структур автомобільного транспорту й органів місцевої влади та оцінити фінансове забезпечення екологічно орієнтованих проектних рішень на регіональному рівні;

– наукові складові методичного забезпечення процесу оцінки конкурентоспроможності автотранспортної послуги за рахунок включення складової екологічної безпеки перевізного процесу, що дозволяє проводити конкурсний відбір перевізників на регіональному рівні, здійснювати оперативний моніторинг рівня якості послуг і визначати пріоритетність інвестування з метою підвищення конкурентоспроможності;

– методичне забезпечення процесу прийняття управлінського рішення бюджетної підтримки цільових інвестиційних програм екологізації структур пасажирського автотранспорту регіону за рахунок доповнення його методикою визначення максимального операційного прибутку на основі багатокрокових формул за допомогою методу експертної оцінки, на підставі якої побудована інформаційна система підтримки процесу прийняття окремого управлінського рішення;

– порядок вибору структур пасажирського автотранспорту регіону з метою адресного інвестування в контексті формування фінансової політики інвестиційного процесу розвитку регіону, що, на відміну від уже існуючих, включає механізм прогнозування операційного прибутку структур автомобільного транспорту за рахунок доповнення його методикою визначення інтервального прогнозу динаміки прибутку інвестиційного проекту з урахуванням особливостей галузі;

*дістали подальшого розвитку:*

– наукові принципи інвестиційно-інноваційного проектування розвитку автомобільного пасажирського транспорту на регіональному рівні за рахунок включення до завдань органів місцевої влади реалізацію державної політики щодо покращення стану транспортної й екологічної безпеки автомобільних перевезень і наближення стандартів в усіх сферах суспільного життя до загальноєвропейських;

– механізм нейтралізації фінансових ризиків бюджетної підтримки автотранспортної галузі на основі включення до аналітичних складових зони катастрофічного розвитку систем «поточні витрати – прибуток», «обігові кошти – прибуток» і «виручка – прибуток», досягнення якої буде означати можливий різкий перехід до іншої траєкторії розвитку на підставі теорії катастроф.

**Практичне значення отриманих результатів дослідження** полягає в розробці науково-практичних пропозицій і рекомендацій щодо вдосконалення механізмів фінансового регулювання економічного зростання й організації управління автотранспортним комплексом на основі формування екологічно орієнтованої фінансової політики інвестиційно-інноваційного розвитку автомобільного пасажирського транспорту на регіональному рівні.

Отримані результати дослідження було схвалено і використано у структурних підрозділах Кам'янської районної державної адміністрації

Черкаської області (акт упровадження від 02.12.2010 р. № 4), Шевченківської (акт упровадження від 29.03.2010 р. № 4/к) та Кегичівської (акт упровадження від 18.11.2010 р. № 2) селищних рад Харківської області, адміністрації Московського району Харківської міської ради (акт упровадження від 14.02.2012 р. № 7/к), а також упроваджені в практичну діяльність КП Міністерства оборони України «Зміївський ремонтний енергомеханічний завод» (акт упровадження від 27.09.2010 р. № 24/а), АТ «Харківшляхбуд» (акт упровадження від 17.10.2010 р. № 86); науково-технічної корпорації «Модернізація і розвиток» (акт упровадження від 15.09.2010 р. № 3).

Основні положення дисертаційної роботи використані в організації навчального процесу Харківського національного автомобільно-дорожнього університету (довідка від 12.02.2010 р.) і Харківської національної академії міського господарства (довідка від 04.12.2010 р.) при викладанні курсів «Регіональна економіка», «Інвестування».

**Особистий внесок здобувача.** Дисертаційне дослідження є самостійно підготовленою науковою працею. Сформульовані в дисертації наукові результати, висновки, рекомендації і пропозиції належать особисто автору.

З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертаційній роботі використані тільки ті ідеї та положення, які отримані автором особисто, що визначено в списку опублікованих праць.

**Апробація результатів дослідження.** Основні результати дисертаційної роботи повідомлено й позитивно оцінено на наступних науково-теоретичних і науково-практичних конференціях і семінарах: «Дослідження та оптимізація економічних процесів» (м. Харків, 2006 р.); «Информационные технологии: наука, техника, технология, образование, здоровье» (м. Харків, 2007 р.); «Устойчивое развитие городов. Управление проектами и программами городского и регионального развития» (м. Харків, 2008 р.); «Проблеми, перспективи та нормативно-правове забезпечення енерго-, ресурсозбереження в житлово-комунальному господарстві» (м. Алушта, АР Крим, 2009 р.); «Актуальные проблемы экономических теорий» (м. Москва, 2012 р.).

**Публікації.** Одержані в процесі дослідження наукові результати опубліковані в 15 наукових працях, з них 3 монографії, 7 публікацій у спеціалізованих наукових виданнях, 5 тез доповідей у матеріалах наукових конференцій загальним обсягом 14,65 друкованих аркушів, з яких особисто автору належить 6,2 друкованих аркушів.

**Структура і обсяг дисертації.** Дисертація складається із вступу, трьох розділів, загальних висновків, списку використаних джерел і додатків. Повний обсяг дисертації становить 231 сторінку комп'ютерного тексту, у тому числі 166 сторінок - основний текст, що включає 27 таблиць і 31 рисунок, 127 найменувань використаних джерел, 6 додатків.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У *вступі* обґрунтовано актуальність теми дисертації, проаналізовано ступінь розробки цього напрямку досліджень, сформульовано мету і завдання роботи, теоретичні й методичні основи, показано її наукову новизну та практичне значення, подано відомості щодо апробації її результатів і висновків.

У *першому розділі* «**Системно-теоретична основа дослідження формування фінансової політики інвестиційного процесу розвитку регіонів**» проаналізовані сучасні шляхи, прийоми й методи оновлення науково-теоретичної бази обраного напрямку досліджень; доведена необхідність підвищення економічної ефективності проектних рішень; розширені наукові принципи комплексного розвитку автомобільного пасажирського транспорту на регіональному рівні.

Визначено необхідність розробки новітніх наукових підходів і процедур оптимального використання коштів місцевого бюджету та позабюджетних фондів, підвищення прозорості й зрозумілості фінансової політики, зростання ефективності дії фінансових інститутів із метою їх інтеграції в систему управління розвитком регіонального пасажирського автотранспорту. Це зумовило необхідність запровадження нового методологічного комплексу фінансово-економічного моделювання, що відображає забезпечення належної якості рішень із підготовки і прийняття регіональних цільових інвестиційних проектів, особливо інноваційного характеру, з погляду сталого розвитку й євроінтеграційних прагнень України. Проведений SWOT-аналіз визначення проблем і конкурентних переваг сталого розвитку регіонів у контексті діяльності автотранспортного комплексу показав, що в сучасних умовах функціонування галузі присутні негативні явища, основним з яких є висока забрудненість атмосферного повітря пересувними джерелами та дефіцит інвестиційних ресурсів, необхідних для розвитку і підвищення конкурентоспроможного стану автотранспорту й інфраструктури відповідно до євро-вимог. Обґрунтована необхідність забезпечення активного методу впливу на інвестиційний процес, що передбачає пряму участь державних органів місцевої влади в інвестиційному регулюванні та сприяння виконанню вимог учасниками транспортного процесу, що є більш дієвим, зважаючи на сучасний розвиток автотранспортної галузі. На основі аналізу існуючих і потенційних переваг для підтримки автотранспортної галузі на регіональному рівні розширені наукові принципи інвестиційно-інноваційного проектування розвитку автомобільного пасажирського транспорту на регіональному рівні (рис. 1).



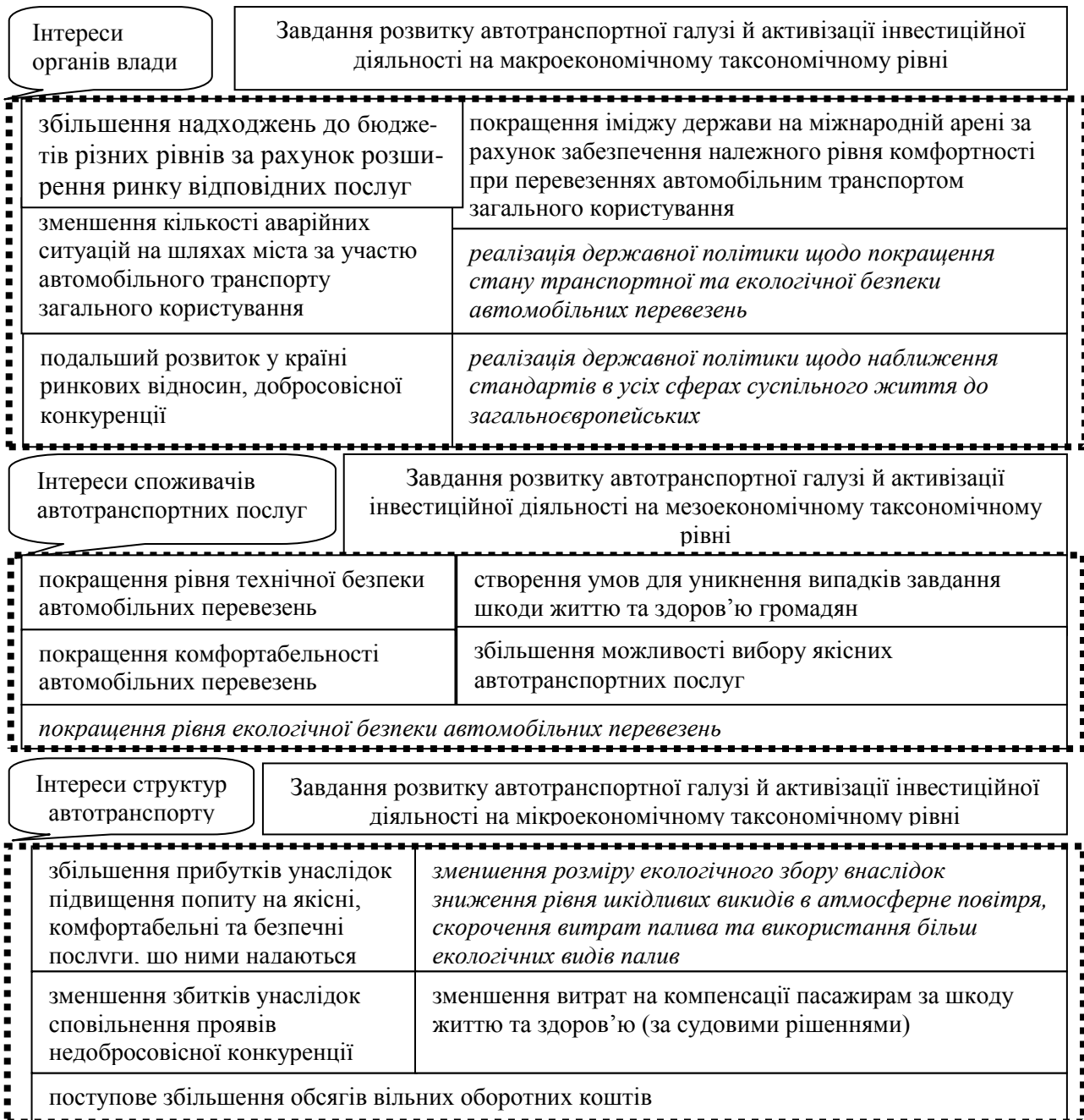


Рис. 1. Схема узгодження інтересів усіх учасників автотранспортного процесу

Таким чином, основними напрямками розвитку регіонального пасажирського транспорту є включення до завдань органів місцевої влади реалізацію державної політики щодо покращення стану транспортної та екологічної безпеки автомобільних перевезень і наближення стандартів в усіх сферах суспільного життя до загальноєвропейських на засадах реалізації цільових інвестиційних проектів екологічної спрямованості. Проведені дослідження дозволили вдосконалити теоретичні основи прийняття інвестиційних рішень на основі визначення пріоритетності інвестування структур автотранспорту з метою підвищення конкурентоспроможності й оцінки економічної ефективності інвестування на регіональному рівні.

У другому розділі «Методичне забезпечення, обґрунтування та аналіз пріоритетності інвестування господарських структур пасажирського автотранспорту регіонів» виконано аналіз показників сучасного стану автотранспортного комплексу регіонів і фінансування його розвитку; удосконалено методичне забезпечення оцінки конкурентоспроможності автотранспортної послуги за рахунок включення до неї параметру екологічної безпеки перевізного процесу.

З метою виявлення найбільш забруднених регіонів України було здійснено групування. В якості критерію групування використаний показник середнього рівня викидів забруднюючих речовин пересувними джерелами за досліджуваний період. Результати групування представлено в табл.

Таблиця

### Групування регіонів України за ступенем забруднення пересувними джерелами

Регіон України	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	у середньому за період
<b>більш забруднені регіони</b>	<b>тис. т</b>										
Дніпропетровський	161,8	166,6	170,2	171,6	172,6	205,7	212,5	197,3	207,4	207,5	187,3
Донецький	211,9	215,0	237,1	224,8	235,5	217,8	233,8	213,5	211,8	203,4	220,5
Запорізький	100,8	112,0	121,5	121,4	120,7	116,0	113,4	99,7	108,6	111,9	112,6
Київський	90,5	92,8	94,4	97,0	93,6	158,0	182,4	164,8	162,2	165,1	130,1
Луганський	107,3	106,3	120,2	118,9	119,2	89,7	96,2	85,7	87,5	81,5	101,3
Львівський	90,7	86,8	91,3	91,8	132,4	142,6	140,4	132,4	133,1	127,2	116,9
Одеський	110,4	105,0	111,5	100,6	98,1	153,5	157,8	149,2	152,0	143,3	128,1
Полтавський	105,5	86,7	87,6	92,7	97,3	105,5	108,8	101,1	100,0	109,0	99,4
Харківський	134,1	138,5	146,9	142,9	141,8	136,6	137,3	126,7	129,5	129,0	136,3
АР Крим	86,4	89,5	92,1	90,2	89,0	114,6	124,1	111,0	109,1	97,2	100,3
м. Київ	214,5	217,6	239,7	227,4	238,1	220,4	236,4	234,0	236,7	221,2	228,6
<b>У середньому по Україні</b>	78,6	78,9	82,0	81,2	85,1	95,8	99,1	93,1	94,3	92,7	<b>88,1</b>
<b>менш забруднені регіони</b>	<b>тис. т</b>										
Вінницький	99,0	69,0	68,3	73,0	76,4	84,3	87,8	80,4	82,1	82,6	80,3
Волинський	36,2	36,9	43,2	40,3	44,6	54,9	53,4	49,5	49,0	45,2	45,3
Житомирський	49,1	52,7	51,6	59,1	60,2	64,5	61,4	65,6	69,1	67,8	60,1
Закарпатський	32,5	35,7	22,8	39,3	45,1	65,3	68,1	66,2	69,7	72,2	51,7
Івано-Франківський	41,7	45,0	46,3	48,0	49,1	55,3	56,6	57,3	55,7	54,1	50,9
Кіровоградський	40,8	39,4	42,8	37,3	39,3	60,1	60,9	57,6	57,4	58,7	49,4
Миколаївський	42,5	58,5	48,4	47,1	47,8	64,0	63,8	61,4	61,6	64,2	55,9
Рівненський	35,4	44,8	44,2	43,6	41,3	47,7	45,3	42,8	43,3	45,384	43,4
Сумський	56,9	53,1	52,5	51,9	49,4	59,3	57,7	54,2	57,2	52,1	54,4
Тернопільський	33,2	34,8	33,0	32,9	34,1	45,6	45,6	44,8	45,4	45,0	39,4
Херсонський	43,1	46,1	47,9	49,1	68,6	68,9	72,1	71,0	68,9	69,1	60,5
Хмельницький	42,0	39,5	40,0	36,5	40,0	64,1	67,6	63,6	64,7	64,8	52,3
Черкаський	63,1	64,6	65,4	63,1	65,1	80,5	80,8	77,8	77,4	78,0	71,6
Чернівецький	28,9	30,0	29,6	28,4	34,5	41,5	39,5	39,6	40,7	41,7	35,4
Чернігівський	48,1	46,8	46,7	45,9	45,5	51,6	53,7	50,9	49,3	48,5	48,7
м. Севастополь	16,7	17,2	18,4	18,2	17,3	18,0	18,4	16,7	16,9	17,2	17,5

У результаті проведеного аналізу було встановлено, що для 40% регіонів України актуальною є проблема забруднення атмосферного повітря. Вирішення цього питання потребує консолідації зусиль органів влади, галузевих структур і територіальної громади з підвищення екологічної безпеки перевізного процесу на основі прийняття ефективних інвестиційно-інноваційних рішень, що відповідає світовим принципам сталого розвитку.

При розгляді пріоритетності інвестування потрібно зважати на конкурентоспроможність галузевих структур та загальний стан регіонального ринку автотранспортних послуг. Аналіз основних методів оцінки конкурентоспроможності дозволив встановити низку недоліків, зокрема те, що в процесі такої оцінки не враховується екологічна складова автотранспортної послуги та відсутній комплексний підхід до неї. З метою екологізації перевізного процесу в регіонах у контексті підвищення рівня конкурентоспроможності транспортної послуги вдосконалено наукові складові методичного забезпечення процесу оцінки конкурентоспроможності автотранспортної послуги за рахунок включення складової екологічної безпеки перевізного процесу, що дозволяє проводити конкурсний відбір перевізників, здійснювати оперативний моніторинг рівня якості послуг і визначати пріоритетність інвестування з метою підвищення загальної конкурентоспроможності.

Конкурентоспроможність транспортної послуги пропонується розраховувати за формулою

$$K_{ТП} = J_{П} \times J_{В} \times J_{Е}, \quad (1)$$

де  $J_{П}, J_{В}$  - групові індекси конкурентоспроможності відповідно до пропозиції та виконання транспортної послуги;

$J_{Е}$  - груповий індекс конкурентоспроможності екологічної складової, що розраховується за формулою

$$J_{Е} = \sum_{i=0}^k \beta_y \times \frac{E_{y\phi}}{E_{y\delta}}, \quad (2)$$

де  $E_{y\phi}, E_{y\delta}$  - часткові екологічні показники конкурентоспроможності послуг відповідно до фактичного і зразкового об'єкту ( $i=1/n$ );

$\beta_y$  - коефіцієнт значущості часткового екологічного показника конкурентоспроможності відповідно ( $\sum \beta_y = 1,0$ );

$k$  - кількість часткових екологічних показників конкурентоспроможності транспортної послуги.

До показників значущості екологічної безпеки транспортної послуги

віднесено: відповідність рухомого складу структур автотранспорту екологічним нормам Євросоюзу (як еталон ураховано європейську екологічну норму стандартів «Євро - 5»); рівень забруднення атмосферного повітря при здійсненні перевізного процесу; строк експлуатації рухомого складу.

Оцінка конкурентоспроможності автотранспортної послуги як складової комплексної конкурентоспроможності регіональних структур автотранспорту за запропонованою методикою дозволила відібрати з 50 учасників ринку регіональних автотранспортних перевезень 30, що мають низький рівень якості процесу перевезень і наносять найбільшу шкоду навколишньому природному середовищу. Методичною та інформаційною базою для реалізації дослідження розвитку регіональних структур автотранспорту є розроблений конкурентний простір (рис. 2).

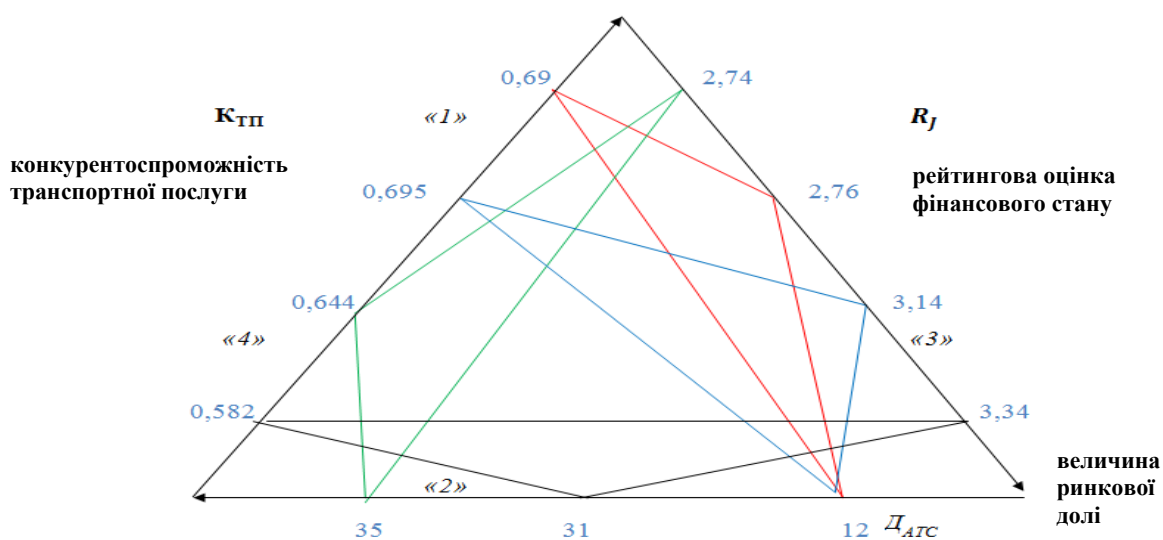


Рис.2. Позиціонування індикативних регіональних структур автотранспорту в конкурентному просторі

Результати оцінки конкурентоспроможності автотранспортної послуги дозволили виділити лідерів та аутсайдерів ринку пасажирських перевезень, що сприяє прийняттю обґрунтованих інвестиційних рішень і здійсненню контролю за рівнем конкурентоспроможності транспортної послуги.

Досвід роботи суб'єктів господарювання регіонального ринку перевезень показав, що не відбувається оновлення рухомого складу. Це зумовлює невідповідність технічного і технологічного рівня автотранспорту європейським вимогам. Забруднення довкілля шкідливими викидами автотранспорту несприятливо впливає на стан здоров'я реципієнтів. Раціональна фінансова політика підтримки органами місцевої влади дозволяє відшкодувати процентні витрати за кредитні ресурси, залучені структурами автотранспорту з метою оновлення рухомого складу і забезпечення високого рівня екологічної безпеки транспортних послуг.

У третьому розділі «Формування концепції прийняття інвестиційних рішень як методологічний інструмент підвищення ефективності управління інвестиційно-інноваційним процесом» удосконалено систему прийняття інвестиційних рішень як методичного інструменту підвищення ефективності управління інвестиційно-інноваційним процесом; запропоновано методичне забезпечення процесу прийняття управлінського рішення бюджетної підтримки цільових інвестиційних програм; запропоновано методичне забезпечення вибору структур пасажирського автотранспорту регіону з метою адресного інвестування; розроблено механізм нейтралізації фінансових ризиків бюджетної підтримки автотранспортної галузі.

Для конструювання та подальшої оцінки моделей із підготовки оптимальних проектних рішень розроблений наступний алгоритм (рис. 3).

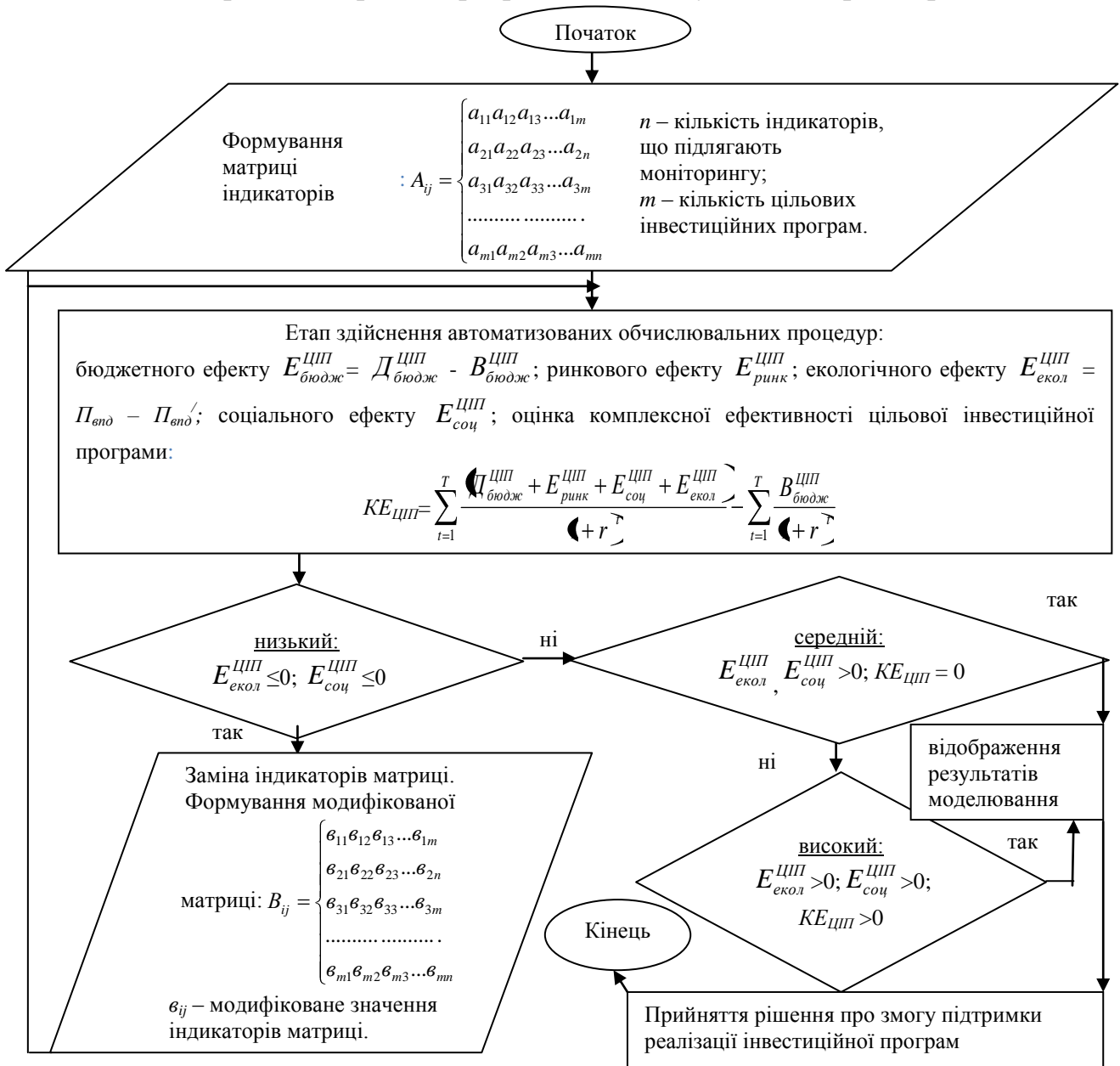


Рис. 3. Алгоритм оцінки комплексної ефективності цільових регіональних інвестиційних програм

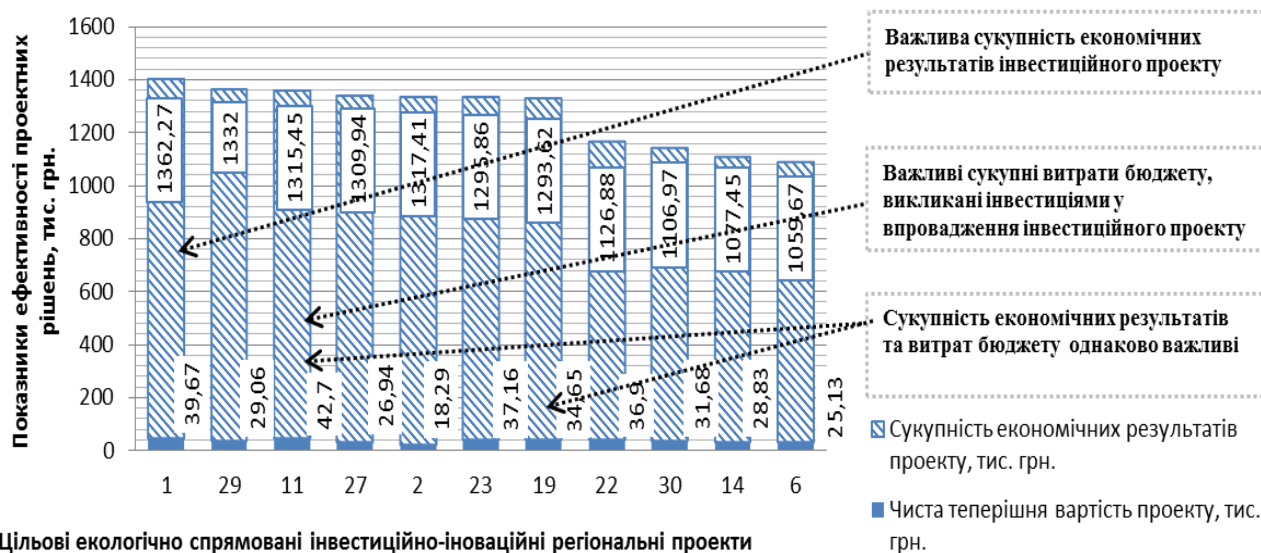
Представлений алгоритм дозволяє трансформувати інвестиційний проект у фінальні формалізовані індикатори його ефективного виконання.

Аналіз загальної ситуації на регіональному ринку автотранспортних послуг показав, що слабка увага приділена складовим формули ціни на пасажирські перевезення, тому розв'язання цього завдання автор пропонує досягти за рахунок розробки кількох різних моделей сприяння процесу прийняття рішень, реалізований на засадах багатокрокових формул і на основі зіставлення й аналізу цінової політики на транспортні послуги в регіоні.

У роботі набуло вирішення питання збільшення надходжень до цільових фондів у структурі доходів місцевих бюджетів за рахунок підвищення розміру збору за забруднення навколишнього природного середовища автомобільним транспортом. Зазначені кошти передбачається спрямовувати на державну підтримку реалізації цільових екологічних інвестиційно-інноваційних регіональних програм. У випадку підтримки органами державної місцевої влади тієї чи іншої структури автотранспорту необхідно забезпечити ефективне витрачання бюджетних коштів. З цією метою здійснюється раціональний відбір структур автотранспорту органами місцевої влади, оцінюється на перспективу спроможність структур автотранспорту вчасно проводити розрахунки за надані кредитні ресурси та здійснити подальший контроль за дотриманням взятих зобов'язань з оновлення рухомого складу.

З огляду на вищезазначене та специфіку роботи автотранспортної галузі здійснене моделювання основних тенденцій розвитку автотранспортного сектора економіки регіону. Виділено наступні найголовніші періодичні складові: тренд, сезонна компонента, випадкова компонента.

Прогнозуючи в такий спосіб значення прибутку структур автотранспорту, отримано інтервальний прогноз, який з імовірністю 95% визначає прибуток автотранспортної структури. Аналіз розміру прибутку структур автотранспорту та моделювання основної тенденції розвитку враховує динаміку прибутку, оскільки вона характеризує розвиток явища у часі, уможливорює прогнозування майбутнього рівня прибутку, на основі якого визначаються перспективні напрями розвитку транспортного сектору економіки регіону та виявляється фінансова спроможність господарюючого суб'єкта у випадку прийняття рішення про його підтримку органами місцевої державної влади в контексті реалізації інвестиційно-інноваційних цільових екологічно орієнтованих програм регіонального рівня (рис. 4).



Цільові екологічно спрямовані інвестиційно-інноваційні регіональні проекти

Рис. 4. Результати прийняття управлінського рішення бюджетної підтримки цільових інвестиційно-інноваційних проектів

У роботі доведено необхідність запровадження дієвих механізмів зниження фінансових ризиків у випадку прийняття рішення про підтримку структур автотранспорту органами місцевої державної влади з метою недопущення зловживань і нераціонального використання державних коштів. Динаміка тенденцій розвитку пасажирських перевезень в Харківському регіоні в часовий період з 2002 по 2012 рр. представлена на рис. 5.

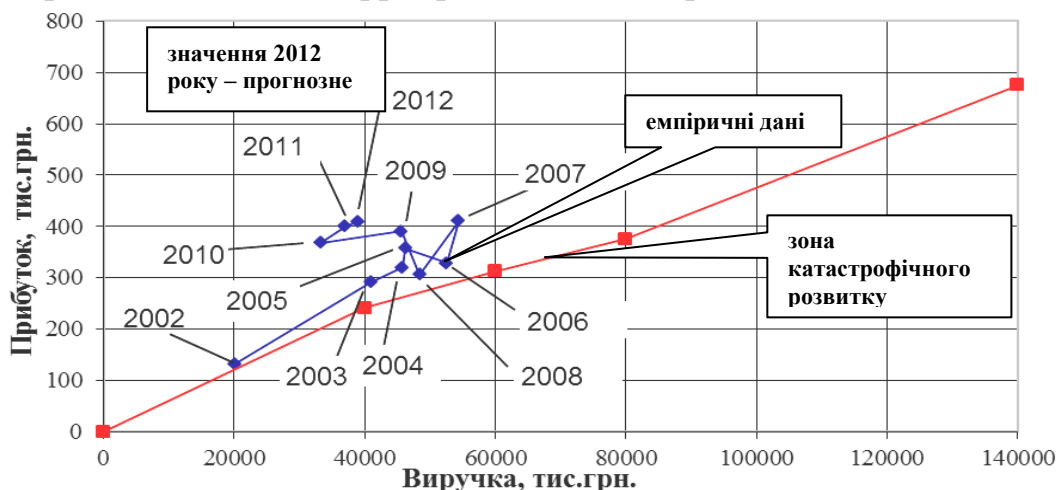


Рис. 5. Діагностика кризових явищ на підставі теорії катастроф

Теорія катастроф надає змогу завчасно виявити латентні кризові ознаки у фінансовій системі структур автотранспорту та загальну кризу транспортної галузі, що дає змогу виважено проводити бюджетну підтримку цільових інвестиційно-інноваційних проектів.

Кредитні фінансові ресурси є найбільш ефективною формою пільгової підтримки при здійсненні модернізації рухомого складу структур автотранспорту (рис. 6).

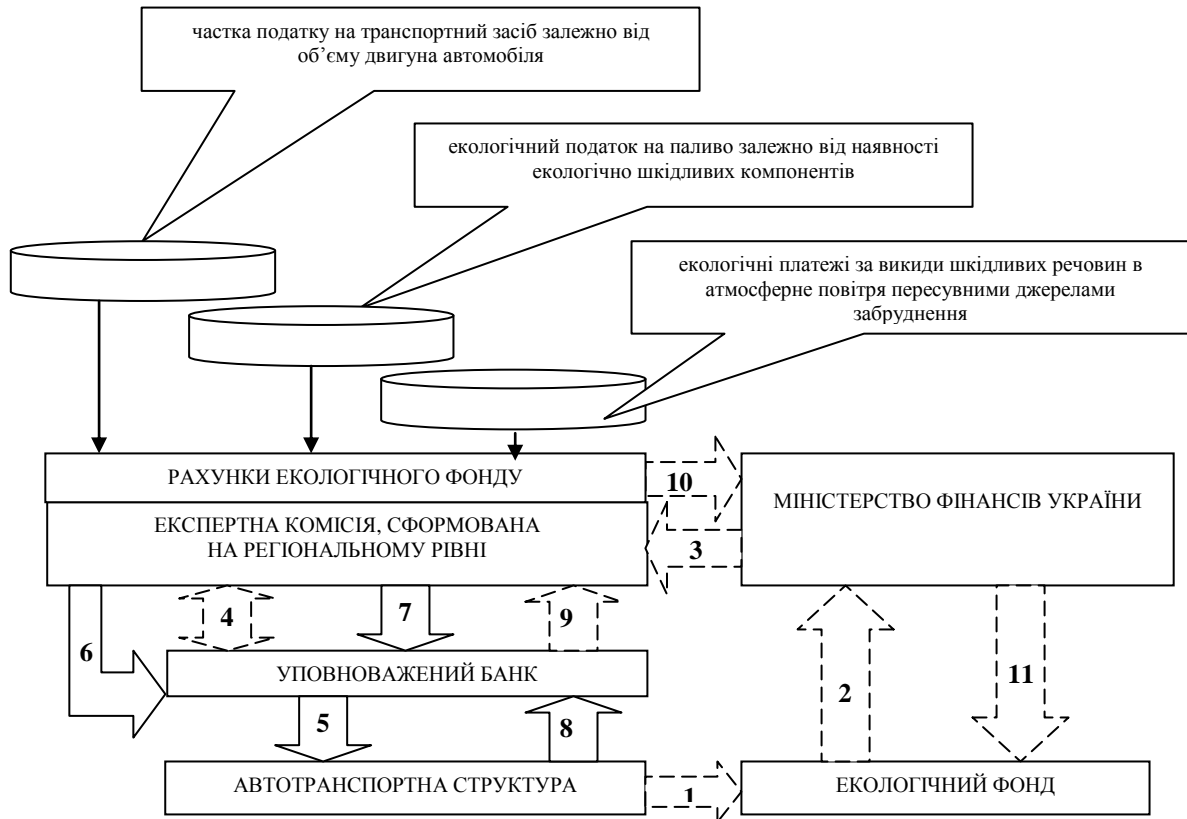
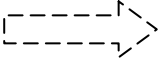
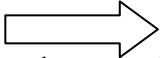


Рис. 6. Механізм регулювання взаємовідносин у процесі виконання регіональних цільових екологічно спрямованих інвестиційно-інноваційних програм при сприянні місцевих органів державної влади:

- інформація  грошові кошти 
- 1 – надання автотранспортною структурою екологічному фонду бізнес-плану інвестиційно-інноваційної програми з модернізації рухомого складу;
  - 2 – аналіз запропонованої програми на змогу підтримки й узгодження з Міністерством фінансів України;
  - 3 – прийняття рішення щодо підтримки інвестиційно-інноваційної програми Національному банку України;
  - 4 – погоджування місцевими органами влади з уповноваженим банком кредитної ставки за інвестиційно-інноваційною програмою;
  - 5 – отримання кредитних ресурсів автотранспортною структурою;
  - 6 – надання місцевими органами влади гарантій на суму кредитних ресурсів;
  - 7 – відшкодування уповноваженому банку процентних витрат;
  - 8 – виплата уповноваженому банку залучених кредитних ресурсів;
  - 9, 10, 11 – надання інформаційних даних щодо результатів виплати залучених кредитних ресурсів та впровадження інвестиційно-інноваційної програми.

Реалізація політики інвестиційно-інноваційного розвитку автомобільного пасажирського транспорту регіону за рахунок узгодження економічних інтересів споживачів автотранспортних послуг, структур автомобільного транспорту й органів місцевої влади надає змогу фінансового забезпечення регіональних екологічно орієнтованих проектних рішень і сприяє формуванню позитивних екстерналій у контексті підвищення бюджетних, соціальних, екологічних та інституціональних аспектів сталого розвитку регіонів.



## ВИСНОВКИ

У дисертації розроблено теоретичні складові та запропоновано науково-методичні рекомендації щодо конструктивного вирішення актуального наукового завдання – розробки науково-методичних засад удосконалення фінансової політики інвестиційно-інноваційного процесу розвитку автомобільного пасажирського транспорту на регіональному рівні. Результати дослідження дозволили сформулювати висновки концептуального, теоретичного, методичного та науково-практичного напрямку, що забезпечують вирішення основних завдань до мети дисертації, зокрема:

1. Розробка змістовно-аналітичної основи та системи функціонального оновлення науково-теоретичної бази формування фінансової політики як інструменту модернізації відповідно до євровимог та інноваційно-інвестиційного вектора розвитку економіки дозволила визначити, що економічні інструменти стимулювання впровадження екологічно орієнтованих інвестиційних цільових проектів застосовуються вкрай повільно. Тому обґрунтована доцільність бюджетної підтримки автотранспортних структур, що беруть участь у виконанні регіональних цільових інвестиційно-інноваційних програм і визначені передумови розробки ефективного механізму реалізації проектних рішень на основі з'ясування пріоритетності інвестування структур автотранспорту й оцінки економічної ефективності проектних рішень на регіональному рівні.

Підтримка місцевих суб'єктів господарювання автотранспортної галузі має за мету забезпечення сталого зростання економіки, її стратегічної незалежності від зовнішніх ринків, концентрації фінансових потоків у місцевій економіці і, як наслідок, забезпечення стабільності місцевого бюджету.

2. Проведені дослідження та розроблена процесна конструкція оптимізації прийняття управлінського рішення інвестування структур пасажирського автотранспорту регіону доводять необхідність формування системи прийняття інвестиційного рішення на основі розрахунку пріоритетності вибору об'єкта інвестування на регіональному рівні та розширенні наукових принципів інвестиційно-інноваційного проектування розвитку автомобільного пасажирського транспорту на регіональному рівні за рахунок включення до завдань органів місцевої влади реалізації державної політики щодо покращення стану транспортної та екологічної безпеки автомобільних перевезень і наближення стандартів в усіх сферах суспільного життя до загальноєвропейських.

3. Удосконалено наукові складові методичного забезпечення процесу оцінки конкурентоспроможності автотранспортної послуги за рахунок включення до оцінки складової екологічної безпеки перевізного процесу, що

дозволяє органам місцевої влади проводити конкурсний відбір перевізників, здійснювати оперативний моніторинг рівня якості послуг і визначати пріоритетність інвестування з метою підвищення конкурентоспроможності й екологічної безпеки перевізного процесу.

4. З метою сприяння процесу прийняття проектних рішень на регіональному рівні розроблена цілісна система муніципального фінансового контролю шляхом створення комплексу аналітичних і програмно-інформаційних засобів. Методика визначення максимального операційного прибутку розроблена на основі багатокрокових формул й удосконалена за допомогою методу експертної оцінки. Це дозволило побудувати інформаційну систему підтримки процесу прийняття управлінського рішення. З огляду на специфіку роботи автотранспортної галузі розроблена система доповнена механізмами моделювання основних тенденцій розвитку автотранспортного сектора економіки регіону на підставі методів математичної статистики.

5. Величина відшкодування екологічних втрат, завданих довкіллю, розрахована з використанням удосконаленого методичного апарату, більша ніж розрахована за методикою профільного міністерства. Це стимулюватиме місцевих суб'єктів господарювання автотранспортної галузі до оновлення рухомого складу. Отримані дані більш точно віддзеркалюють дійсну шкоду, нанесену довкіллю автотранспортом. Також це означає, що запропонований методичний апарат дозволить у більшому обсязі наповнювати бюджети всіх рівнів із подальшим використанням зазначених коштів на державну підтримку реалізації цільових екологічних інвестиційно-інноваційних програм у регіонах.

6. Здійснено інтеграцію екологічної компоненти у фінансову (підтримка екологічно орієнтованих проектів) й економічну (покращення якості перевізного процесу) систему регулювання відносин у сфері транспортного процесу на основі розподілення відповідальності за екодеструктивну транспортну діяльність між регіональними автотранспортними структурами (екологічні платежі за понадлімітні забруднення), споживачами транспортних послуг (включення лімітних екологічних витрат у собівартість перевезень) та органами державної місцевої влади (бюджетна підтримка регіональних цільових екологічно спрямованих інвестиційно-інноваційних програм). Запропоновано методичний інструментарій вибору об'єкта інвестування на регіональному рівні з метою підвищення бюджетних, соціальних, екологічних, технічних та інституціональних аспектів сталого розвитку регіонів.

7. Розроблений ефективний механізм нейтралізації фінансових ризиків бюджетної підтримки автотранспортної галузі, який на підставі теорії катастроф дозволяє визначити якісні особливості розвитку досліджуваної системи, а також передбачити втрату системою стійкості, що може мати негативні наслідки для розвитку ринку автотранспортних послуг.

8. Отримані результати дослідження використані в практичній діяльності органів державної влади, суб'єктів господарювання, наукових установ. Розроблені наукові положення та рекомендації щодо вдосконалення механізмів фінансового регулювання економічного зростання й організації управління автотранспортним комплексом на основі формування екологічно орієнтованої фінансової політики інвестиційно-інноваційного процесу розвитку автомобільного пасажирського транспорту на регіональному рівні дозволяють зменшити щорічні втрати держави від неефективної фінансової політики регіону та мобілізувати наявні резерви збільшення ефективності національного виробництва, що сприятиме забезпеченню сталого економічного зростання.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ

### *Наукові праці, в яких опубліковані результати дисертації:*

1. Благой В.В. Оцінка ефективності інвестиційних проектів на підприємствах автомобільного пасажирського транспорту / І.А. Дмитрієв, В.В. Блага, В.В. Благой // Монографія. – Харків: ХНАДУ, 2010. – 176 с. *(Особистий внесок автора: з позиції системного підходу доповнені критерії прийняття інвестиційного рішення, що дозволяє посилити наукові засади реалізації фінансової політики регіону).*
2. Благой В.В. Роль органів місцевого самоуправління в реалізації регіональних целевих інвестиційних програм // Глобальна економіка: кол. монографія / под. ред. Е.Н. Камышанченко, Ю.Л. Растопчиной. – Белгород: ИПК НИУ «БелГУ», 2011. – С. 408-412.
3. Благой В.В. Целевые региональные программы по повышению экологической безопасности автомобильного транспорта // Проблемы развития предприятий Украины и России на современном этапе мировой экономики: кол. монографія / под. ред. И.А. Дмитриева, Д.А. Горового. – Харьков: ХНАДУ, ФОП Павлов, 2012. – С. 290-303.
4. Благой В.В. Аспекти економічної оцінки транспортних послуг / В.В. Благой // Технічний прогрес і ефективність виробництва: Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут». – 2006. – №13(1). – С. 16-20.
5. Благой В.В. Концептуальные подходы к выработке политики применения критериев существенности в аудите / В.В. Благой // Економіка: проблеми теорії та практики. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2009. – Т. IV, № 251. – С. 160-165.
6. Благой В.В. Оценка риска как составляющая процедуры планирования аудита / В.В. Благой // Комунальне господарство міст. Серія «Економічні науки». – Київ: Техніка, 2009. – № 87. – С. 284-290.

7. Благой В.В. Попередження кризових явищ в економіці регіону / В.В. Благой // Комунальне господарство міст. Серія «Економічні науки». – Харків: ХНАМГ, 2012. – № 102. – С. 260-264.

8. Благой В.В. Эколого-экономическая политика устойчивого развития регионов / В.В. Благой // Комунальне господарство міст. Серія «Економічні науки». – Харків: ХНАМГ, 2012. – № 104. – С. 137–141.

***Опубліковані праці апробаційного характеру:***

9. Благой В.В. Недоліки економічної оцінки транспортних послуг / В.В. Благой // Дослідження та оптимізація економічних процесів: V Міжнародна науково-практична конференція, 23–24 листопада 2006 р.: тези допов. – Харків: СПД–ФЛ Воронюк В.В., 2006.– С. 9–10.

10. Благой В.В. Полидименсиональные подходы по формированию синергетических систем экологизации финансового механизма развития автомобильного транспорта / В.В. Благой // Актуальные проблемы экономических теорий: научно-исследовательская конференция, 30 января – 6 февраля 2012 г. – Москва: МАДГТУ (МАДИ), 2012. – С.21–23.

11. Благой В.В. Методические подходы анализа движения денежных средств на предприятии / В.В. Благой // Информационные технологии: наука, техника, технология, образование, здоровье: XV Международная научно-практическая конференция, 17–18 мая 2007 г. – Харьков: НТУ «ХПИ».– С. 52.

12. Благой В.В. Повышение эффективности реализации инвестиционных проектов устойчивого развития городов на основе совершенствования методов и моделей упорядочения денежных потоков / В.И. Торкатюк, К.А. Мамонов, В.В. Благой, С.А. Степаненко, А.Ю. Кучма // Устойчивое развитие городов. Управление проектами и программами городского и регионального развития: VI Международная научно-практическая интернет-конференция.: тезисы докл. – Харьков: ХНАГХ, 2008. – С. 188–191. *(Особистий внесок автора: запропоновано загальну конструкцію узгодження економічних інтересів учасників автотранспортного процесу з урахуванням механізму фінансового забезпечення екологічно орієнтованих проектних рішень).*

13. Благой В.В. Исследование особенностей экономии электроэнергии при эксплуатации электрифицированного транспорта в жилищно-коммунальном хозяйстве / В.И. Торкатюк, А.И. Кириченко, В.В. Благой, О.В. Хомутенко, И.А. Полчанинова // Проблемы, перспективы та нормативно-правове забезпечення енерго-, ресурсозбереження в житлово-комунальному господарстві: Матеріал 1-ї Міжнародної науково-практичної конференції. – Алушта, ХО НТТ КГ та ПО, ХНАМГ, 2009. – С. 150–157. *(Особистий внесок автора: сформульовано передумови збільшення величини відшкодування екологічних втрат).*

**Опубліковані праці, які додатково відображають результати дисертації:**

14. Благой В.В. Мотивация инновационной деятельности / В.В. Благой, В.В. Благая, Е.Ю. Цымбалист // Економіка: проблеми теорії та практики. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2009. – Т. I, № 252. – С. 205–210. (*Особистий внесок автора: запропоновано наукові принципи підвищення ефективності державної підтримки автотранспортного комплексу та активізації інноваційної діяльності*).

15. Благой В.В. Экономические аспекты предотвращения экологического кризиса / В.В. Благой, В.В. Благая, А.А. Бондаренко // Економіка: проблеми теорії та практики. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2010. – Т. I, № 260. – С. 19–23. (*Особистий внесок автора: встановлено основні елементи механізму розподілу екологічних витрат між суб'єктами економіки*).

### АНОТАЦІЯ

**Благой В.В. Вдосконалення фінансової політики інвестиційно-інноваційного процесу розвитку автомобільного пасажирського транспорту на регіональному рівні. – Рукопис.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка. – Харківська національна академія міського господарства. – Харків, 2012.

У дисертації вирішена актуальна наукова проблема розробки науково-методичних засад удосконалення фінансової політики інвестиційно-інноваційного процесу розвитку автомобільного пасажирського транспорту на регіональному рівні.

Удосконалено систему прийняття інвестиційних рішень як методичного інструменту підвищення ефективності управління інвестиційно-інноваційним процесом шляхом введення додаткових критеріїв. Доповнені наукові складові методичного забезпечення процесу оцінки конкурентоспроможності автотранспортної послуги. Запропоновано методичне забезпечення процесу прийняття управлінського рішення бюджетної підтримки цільових інвестиційних програм. Розроблено методичне забезпечення вибору структур пасажирського автотранспорту регіону з метою адресного інвестування. Розширені наукові принципи підвищення ефективності управлінських рішень відносно інвестиційно-інноваційного проектування розвитку автомобільного пасажирського транспорту на регіональному рівні. Запропонований механізм нейтралізації фінансових ризиків бюджетної підтримки автотранспортної галузі.

**Ключові слова:** фінансова політика, інвестиційне рішення, інноваційна активність, екологічно орієнтовані проекти, автотранспортні структури, стратегічні пріоритети, сталий розвиток регіону.

## АННОТАЦИЯ

**Благой В.В. Совершенствование финансовой политики инвестиционно-инновационного процесса развития автомобильного пассажирского транспорта на региональном уровне. – Рукопись.**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – развитие производительных сил и региональная экономика. – Харьковская национальная академия городского хозяйства. – Харьков, 2012.

В диссертации разработаны теоретические составляющие и предложены научно-методические рекомендации для конструктивного решения актуальной научной задачи совершенствования финансовой политики инвестиционно-инновационного процесса развития автомобильного пассажирского транспорта на региональном уровне.

В диссертационной работе усовершенствована система принятия инвестиционного решения как методического инструмента повышения эффективности управления инвестиционно-инновационным процессом.

Разработаны научные составляющие методического обеспечения оценки конкурентоспособности автотранспортной услуги, дополненной составляющей экологической безопасности процесса перевозок. Использование данного методического обеспечения позволяет проводить конкурсный отбор перевозчиков на региональном уровне, осуществлять оперативный мониторинг уровня качества услуг и определять приоритетность инвестирования с целью повышения конкурентоспособности.

В работе предложено методическое обеспечение процесса принятия управленческого решения бюджетной поддержки целевых инвестиционных программ, позволяющее экологизировать структуры пассажирского автотранспорта региона. Данное методическое обеспечение дополнено методикой определения максимизации прибыли на основе многошаговых формул с использованием метода экспертной оценки, на основании которой построена информационная система поддержки процесса принятия управленческого решения.

Усовершенствовано методическое обеспечение выбора структур пассажирского автотранспорта региона с целью адресного инвестирования в контексте формирования финансовой политики инвестиционного процесса развития региона.

Расширены научные принципы повышения эффективности управленческих решений инвестиционно-инновационного проектирования развития автомобильного пассажирского транспорта на региональном уровне. Дополнен перечень задач органов местной власти с целью улучшения

состояния транспортной и экологической безопасности автомобильных перевозок и приближения стандартов во всех сферах общественной жизни к общеевропейским.

В диссертации определен механизм нейтрализации финансовых рисков бюджетной поддержки автотранспортной отрасли на основании теории катастроф.

**Ключевые слова:** финансовая политика, инвестиционное решение, инновационная активность, экологически ориентированные проекты, автотранспортные структуры, стратегические приоритеты, устойчивое развитие региона.

### ANNOTATION

**V.V. Blagoy. Improvement of the financial policy of investment and innovation process of development of road passenger transport at the regional level. - Manuscript.**

Dissertation for the degree of the Candidate of Economic Sciences, specialty 08.00.05 - development of the Productive Forces and Regional Economy. - Kharkiv National Academy of Municipal Economy. - Kharkiv, 2012.

In the thesis the actual scientific problem of development of scientific and methodological principles to improve financial policy of investment and innovation process of development of road passenger transport at the regional level has been solved.

Scientific components of the methods of motor transport competitiveness evaluation process have been improved. The methodology of the process of management decision making in the field of budget support of targeted investment programs has been offered.

The methodology of the choice of road passenger transport structure of the region aiming at targeted investment has been developed.

The scientific principles of improving effectiveness of management decision concerning investment and innovation planning of road passenger transport development at the regional level have been determined.

The mechanisms to neutralize financial risks of motor transport budget support have been suggested.

**Keywords:** financial policy, investment decision, innovation activity, environment-oriented projects, motor transport structures, strategic priorities, stable development of the region.

**БЛАГОЙ ВІТАЛІЙ ВАЛЕРІЙОВИЧ**

**ВДОСКОНАЛЕННЯ ФІНАНСОВОЇ ПОЛІТИКИ ІНВЕСТИЦІЙНО-  
ІННОВАЦІЙНОГО ПРОЦЕСУ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО  
ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ**

08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Відповідальний за випуск:

д.т.н., проф. В.І. Торкатюк

Підп. до друку . .2012  
Друк на різнографі  
Зам. №

Формат 60x84 1/16  
Ум. друк. арк. 0,9.  
Тираж 100 пр.

Видавець і виготовлювач:  
Харківська національна академія міського господарства,  
вул. Революції, 12, Харків, 61002  
Електронна адреса: [rectorat@ksame.kharkov.ua](mailto:rectorat@ksame.kharkov.ua)  
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи:  
ДК № 4064 від 12.05.2011