



# **ВЕСТНИК**

**НАЦИОНАЛЬНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО  
УНИВЕРСИТЕТА  
«ХПИ»**

**20-1'2008**

**Харьков**

<b>Васильєв В. О. В.</b> , канд. екон. наук, доцент	
Фінансування інвестицій в інфраструктуру.....	214
<b>Кузьменко О. В.</b> , канд. пед. наук, НТУ «ХПІ»	
Цінні папери як об'єкт цивільних правовідносин.....	220
<b>Бубенко П. Т.</b> , д-р екон. наук (м. Харків)	
Особливість використання інтелектуальної власності в інноваційній діяльності підприємства.....	223
<b>Крамської Д. Ю.</b> , м. Харків	
Методи оцінки економічної ефективності інноваційних проєктів.....	227
<b>Окладна М. Г.</b> , канд. істор. наук, доцент, НІОАУ ім. Я. Мудрого.	
Становлення та розвиток комерційних позначень: історичний аспект.....	233
<b>Шводіаур Г.</b> , доктор екон. наук, Магдебургський ун-т; <b>Перерва П. Г.</b> , доктор екон. наук, НТУ «ХПІ»; <b>Маслак О. І.</b> , канд. екон. наук, Кременчуцький ун-т	
Якість та сертифікація інтелектуальної продукції як фактор конкурентоздатності країни.....	236
<b>Литвиненко А. В.</b> , к. е. н., доцент	
<b>Ісанина О. В.</b> , викладач	
Комплексна оцінка ефективності заходів соціального розвитку підприємства.....	247
<b>Матієга В. М.</b> , канд. технічних наук, професор ВАК, <b>Топало В. Д.</b> , пошукач, <b>Філін В. П.</b> , пошукач, <b>Даналакій О. Г.</b> , пошукач (м. Чернівці)	
Шляхи формування інвестиційного клімату в Україні.....	253
<b>Абеленцева Е. В.</b> , аспірантка ХТГУ строительства и архитектуры	
Ефективність малої енергетики.....	259
<b>Данько Т. В.</b> , канд. екон. наук, <b>Геворкян А. Ю.</b> , НТУ «ХПІ» (м. Харків)	
Моделювання організаційно-економічного механізму адаптації підприємств машинобудівної галузі України до умов СОТ.....	267
<b>Белоусов А. И.</b> , д-р економ. наук, г. Ставрополь, Россия <b>Загоруйко Ж. В.</b> , к. економ. наук, г. Ставрополь, Россия	
Учетно-аналитические инструменты финансового мониторинга предприятия.....	273

диал экономического роста. – М.: Изд. дом. «Путь России»; ЗАО «Издательский дом «Экономическая литература», 2002. – 568 с. 13. Снісаренко О.Б. Інноваційний потенціал регіону як складова частина стратегії управління розвитком // Тези доповідей II міжнародної науково-практичної конференції „Управління інноваційним процесом в Україні: проблеми, перспективи, ризики”. – Львів: Видавництво Національного університету „Львівська політехніка”, 2008. – С. 318-319 14. Горюхінчук З.В., Ковальська Л.Л. Виробничий потенціал регіону: методика оцінки та механізми нарощення. Монографія. – Луцьк: ЛДТУ, 2003. – с. 242 ISBN 966-7667-27-8 (Биб.: 179 пос., С. 139-151).

УДК 338.49: 330.322.1

**ВАСИЛЬЄВ О.В.**, канд.екоп.наук, доцент

### **ФІНАНСУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В ІНФРАСТРУКТУРУ**

*Обґрунтовані напрямки реформування механізму фінансування інвестицій в інфраструктуру. Доведено необхідність формування державою інвестиційних потоків у похідні складові виробничої та ринкової інфраструктури, тим самим створюючи передумови для притоку інвестицій у системоутворюючі ланки інфраструктури. Оцінені адміністративні та економічні методи, спрямовані на створення привабливих умов для інвестування в інфраструктуру.*

*Directions of reformation of mechanism of financing of investments are grounded in an infrastructure. The necessity of forming the state of investment streams is proved for is component production and market infrastructure, the same creating pre-conditions for the influx of investments in the system links of infrastructure. Administrative and economic methods, directed on creation of attractive terms for investing in an infrastructure, are appraised.*

Все більшої уваги потребують проблеми розвитку фінансових відносин у соціально-економічній сфері, обумовлені посиленням мобілізуючої й розподільної функції фінансів, закріпленням ринкових організаційно-управлінських відносин, що здобувають характер сформованої саморегулюючої системи. У цих умовах центр ваги в рішенні багатьох економічних проблем усе більше зміщається на рівень регіонів і міст, де зосереджена значна частина найважливіших функцій, реалізованих галузями інфраструктурного комплексу.

Специфіка функціонування й розвитку соціально-економічної інфраструктури вимагає науково обгрунтованого й диференційованого підходу до рішення питань управління галузями, що становлять інфраструктурний комплекс. У цьому зв'язку дослідження проблеми фінансування інвестицій в інфраструктуру, об'єктивно необхідне для розробки способів успішного рішення завдань регіональної фінансової й економічної політики.

Питання розвитку інфраструктури досліджені у працях Беленького П.Ю., Гомольської Н.І. [1], Шевченко-Марсель В.І., Другова О.О.[7] та ін.

Інвестиційні аспекти розвитку інфраструктури досліджені у працях Туриянської М.М. [6], Шпильової К.О.[8], Дідича О.Ю. [3], Гриньової В.М., Ястремської О.М.[2] та ін.

Дослідження Віллабі, Хальтена та Канинга доводять, що має існувати оптимальний рівень фінансування інфраструктури, який максимально сприяє економічному зростанню [9, 10, 11].

Високо оцінюючи внесок вітчизняних і закордонних учених, а також отримані ними наукові, методологічні й практичні результати, необхідно відзначити, що до теперішнього часу в Україні стан і ступінь наукової розробленості проблем фінансового забезпечення розвитку інфраструктури, не повною мірою відповідають вимогам сучасного рівня розвитку економічної науки й практики в системі фінансово-інвестиційних відносин, що виражається головним чином у недостатній системності й комплексності розгляду вченими найбільш актуальних, у тому числі фінансових аспектів інфраструктури.

Метою статті є обгрунтування напрямків реформування механізму фінансування інвестицій в інфраструктуру.

Зростання ролі інфраструктури як складової частини відтворювального процесу обумовлено потребами стрімкого розвитку наукомістких галузей економіки. Останнім часом незадовільний стан фінансово-економічної інфраструктури робить очевидним негативний вплив на динаміку всіх якісних показників розвитку економіки, призводить до зниження фінансової стабільності, скорочення конкурентоспроможності, невідповідності існуючої матеріально-технічної бази вимогам платоспроможного попиту. Звертає на себе увага недостатність бюджетного фінансування реконструкції існуючих і будівництва нових доріг, споруд та інш. Звідси необхідний пошук нових інстру-

ментів фінансування інвестицій, переважно, із залученням приватних інвесторів, здатних забезпечити фінансовими ресурсами не тільки реабілітацію, модернізацію й розвиток інфраструктурного господарства, але й ефективне управління, з огляду на інтереси різних категорій власників.

Інститутом економічних досліджень та політичних консультацій на основі на основі визначення індикаторів проводиться моніторинг інфраструктури України, який містить дані про стан реструктуризації шести секторів інфраструктури України. Ці індикатори характеризують різні аспекти розвитку кожного сектору, причому показники розроблено у такий спосіб, який дає можливість оцінити стан економічних реформ у кожному секторі на відповідний момент часу. Графічно розрахунки представлено на рис. 1.

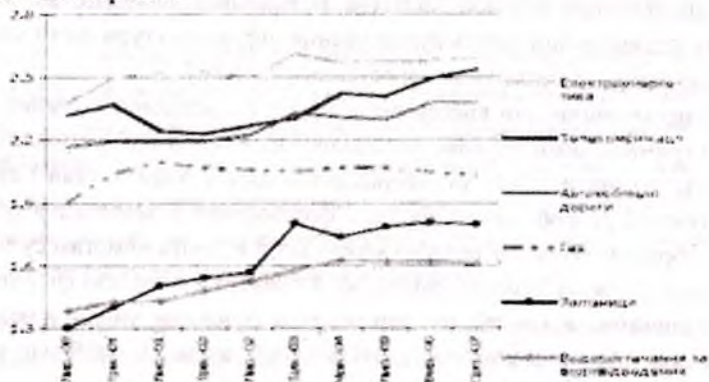


Рис. 1 – Індикатори розвитку інфраструктури України [5]

Як видно з рисунку майже всі індикатори знизились за аналізований період. Це відбулося за рахунок уповільнення реформ у секторах, послаблення фінансової та платіжної політики.

Загальний індикатор у секторі Електроенергетики було покращено з 2,57 до 2,58 завдяки вдосконаленню тарифної політики. Уряд почав використовувати відкриті аукціони для продажу електроенергії за кордон. Затверджено концепцію приватизації в енергетичному секторі, яка передбачає третю хвилю приватизації розподільчих компаній.

Таким чином, картина розвитку інфраструктури в Україні, ще раз підтверджує актуальність питання фінансування інвестицій в інфраструктуру. Інвестиції в інфраструктуру починають грати усе більш зростаючу роль у рішенні поточних і перспективних соціально-економічних про-

блем, формуючи умови якісної праці, випуску конкурентоспроможної продукції, створюючи ефективну основу для росту економічного потенціалу.

Нестача інвесторів в Україні зумовлена багатьма причинами, однією з яких є відсутність підприємців, готових взяти на себе ризик, пов'язаний з новими інвестиціями. Факторів, здатних послабити стимули інвестування, також існує декілька. Це може бути і політична нестабільність, і високі темпи інфляції. До того ж низька доходність інфраструктурної сфери обмежує розвиток внутрішнього ринку, купівельну спроможність населення і робить вкрай низьким попит на всі види товарів, окрім сільськогосподарської продукції [4, с.895].

Необхідною умовою для приватних капіталовкладень є наявність адекватної інфраструктури, яка на теперішній час розвивається досить повільно та нерівномірно. Незадовільний стан автомобільних доріг і залізниці, мостів, газо- та енергопостачання, погані комунікації та занедбані споруди – все це не сприяє створенню привабливого інвестиційного клімату для приватних капіталовкладень у інфраструктуру. В залежності від рівня розвитку та наявності інфраструктурних ланок повинен встановлюватись податковий режим для інвесторів (диференціація регіонів за ступенем ефективності регіональних інфраструктурних ланок). Наприклад, при інвестуванні капіталу на територію з розвинутою інфраструктурою, податки повинні сплачуватись за найвищими ставками. При інвестуванні в регіони з менш розвинутою інфраструктурою ставки оподаткування потрібно зменшувати. Це ж стосується тих галузей виробництва, в розвитку яких зацікавлена або не зацікавлена держава в тих чи інших регіонах [1, с.19]. Більшу частину нових приватних інвестицій варто було б спрямовувати в об'єкти інфраструктури, необхідні всім фірмам. Дуже рідко компанії можуть самостійно забезпечити таку інфраструктуру і продовжувати одночасно отримувати доходи від своїх капіталовкладень. Такий підхід може бути достатньо ефективно реалізований у регіональному та районному розрізі, оскільки у вітчизняній літературі широко подані моніторинги стану оцінки інфраструктури [5].

Для України в цілому та її регіонів зокрема характерним є те, що держава основну частину коштів спрямовує на інвестиції у соціальну інфраструктуру. За рахунок бюджетних коштів фінансуються ті елементи інфраструктури, які для приватного капіталу непривабливі в

силу різного роду факторів. Значна частина таких заходів є надзвичайно капіталомісткими, забезпечує окупність коштів протягом тривалого періоду часу, тому частка державної участі в таких інфраструктурних програмах традиційно висока. Це, зрозуміло, зумовлює нестачу коштів для розвитку двох інших складових інфраструктури – виробничої та ринкової. Таким чином, виникає необхідність формування державою інвестиційних потоків у похідні складові виробничої та ринкової інфраструктури, тим самим створюючи передумови для притоку інвестицій у системоутворюючі ланки інфраструктури. Адж державні вкладення у похідну (або допоміжну) інфраструктуру і приватний капітал, спрямований у системоутворюючі складові інфраструктури регіону взаємно доповнюють один одного. Інвестиції у будівництво нових автострад стимулюють приватні інвестиції у нові виробничі підприємства і підприємства роздрібної торгівлі, розташовані вздовж цих автострад. Промислові центри, будівництво яких здійснює місцева влада, приваблюють приватних виробників. Саме тому можна стверджувати, що сповільнення росту інфраструктури внаслідок зниження її державного фінансування є однією з найважливіших причин скорочення приватних інвестицій.

М. Туріяньська у механізмі стимулювання залучення інвестицій виділяє три види пільг: без сплати митних платежів і ввізного ПДВ дозволяється на протязі п'яти років ввозити обладнання і механізми; без сплати мита на протязі п'яти років дозволяється ввозити сировину і матеріали; інвестор звільняється від оплати податку на прибуток на протязі трьох років і виплачує половину суми у наступні три роки [6]. У свою чергу, В.Шевченко-Марсель та О.Другов відзначають, що основним шляхом стимулювання розвитку інвестиційної діяльності фінансових посередників (у тому числі і зовнішніх) має стати розробка та здійснення політики оподаткування доходів, отриманих банками від інвестиційних вкладень, яка може включати створення пільгової системи оподаткування; відтермінування сплати платежів до бюджету на певний час; надання пільг для проектів, спрямованих у пріоритетні для регіону галузі [7].

Сучасні умови економічного розвитку вимагають проведення активної політики щодо залучення прямих іноземних інвестицій. В Україні створена законодавча база у сфері регулювання інвестиційної діяльності, яка поступово удосконалюється з метою досягнення більшого надходження іноземних інвестицій і підвищення ефективності їх використання [8, с.53]. Зокрема Державна програма заохочення іноземних інвестицій визначає такі пріоритетні сфери для іноземного інвестування: паливно-

енергетичний комплекс, транспортна інфраструктура, зв'язок, соціальна інфраструктура [3, с.226].

Таким чином, головним завданням держави є насамперед пошук нових фінансових джерел для активізації приватних інвестицій в інфраструктуру та одночасне створення привабливих умов для інвестування шляхом застосування адміністративних та економічних методів.

До адміністративних методів стимулювання інвестицій в інфраструктуру відносяться:

- розробка інвестиційних програм з визначенням пріоритетів, обсягів і джерел інвестування за регіональною і галузевою спрямованістю [2, с.171];
- встановлення державних норм та стандартів інвестування інфраструктури;
- визначення умов користування землею, водою та іншими природними ресурсами;
- забезпечення захисту інвестицій;
- ліцензування окремих видів інвестиційної діяльності.

Економічні методи, спрямовані на створення привабливих умов для інвестування можуть включати:

- надання фінансової допомоги у вигляді дотацій, субсидій, субвенцій, бюджетних позик на розвиток окремих напрямів інфраструктури регіонів;
- регулювання участі інвестора у приватизації власності;
- стимулювання інноваційної діяльності підприємств інфраструктури з удосконаленням умов оподаткування, що стимулюють оновлення основних виробничих фондів та розвиток малого бізнесу;
- пільгове кредитування з бюджету пріоритетних проєктів розвитку інфраструктури;
- кредитування комерційними банками та іншими фінансово-кредитними установами інфраструктурних проєктів.

Але ці методи повинні діяти у комплексі з Податковим кодексом України, основні положення якого потрібно спрямовувати на зниження податкового тиску на підприємців, які функціонують у інфраструктурній сфері. В умовах нерозвинутого ринку в Україні зниження економічних стимулів, спрямованих на активізацію інвестицій в інфраструктуру, за незначного збільшення поточних надходжень до Державного бюджету призводить до значних збитків, тому необхідно розширити та оновити податкові стимули для розвитку інфраструктури.



Таким чином, вищезазначені аспекти є основними передумовами фінансування інвестицій у інфраструктурне забезпечення регіонального розвитку.

**Список літератури:** 1. Белський П.Ю., Гомольська Н.І. Ринкова інфраструктура і проблеми економічного розвитку в умовах формування конкурентного середовища // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Інвестиції і реструктуризація економіки регіону: Щорічник наук. праць. – НАН України. Інститут регіональних досліджень. – Львів. – Вип. XI. – 2000. – С.8-21. 2. Гриньова В.М., Ястремська О.М. Особливості регіонального управління інвестиційною діяльністю в сучасних умовах // Регіональна економіка. – 2003. – №3. – С.170-174. 3. Дідич О.Ю. Німецькі інвестиційні проекти та їх вплив на структурні зміни в економіці України // Регіональна економіка. – 2004. – №1. – С.224-229. 4. Макконелл К.Р., Брю С.Л. Економіка: принципи, проблеми и политика. Пер. с англ. 14-го англ. изд.– М.: ИНФРА-М, 2003. – XXXVI. – 972 с. 5. Моніторинг інфраструктури України // [http://www.icr.kiev.ua/Ukraine/itmu\\_ukr.cgi](http://www.icr.kiev.ua/Ukraine/itmu_ukr.cgi). 6. Туриянская М.М. Инвестиционное обеспечение экономического роста Донецкого региона // Науковий вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту КНТЕУ: Зб. наук. пр. за матеріалами XIII Міжнар. наук.-практ. конференції (9-10 квітня 2002 року, Чернівці). Вип. II. Економічні науки. У 2-х ч. – Чернівці: АНТ Лтд., 2002. – Ч. II. – С.293-297. 7. Шевченко-Марсель В.І., Другов О.О. Шляхи активізації фінансово-інвестиційної діяльності в транскордонному регіоні // Регіональна економіка. – 2003. – №3. – С.55-62. 8. Шпилевой К.О. Управление инвестиционным процессом в условиях рыночных реформ. – Одесса: Оптимум, – 2001. – 304 с. 9. Canning, D. and Pedroni, P. Infrastructure and long-run economic growth // CAER II Discussion Paper. Harvard Institute for International Development, US. – 1999. – № 57. – 48 p. 10. Hulten C.R., Schwab R.M. Infrastructure and Economic Performance: What the Data Really Show // Infrastructure and Competitiveness, ed. by J.M.Mintz, R.S.Preston. John Deutsch Institute for the Study of Economic Policy, Kingston, Ontario. – 1993. – P. 173-205. 11. Willoughby, C. Infrastructure and pro-poor growth: implications of recent research. UK Department for International Development. – 2002. – Accessed on 4 Oct 03 from [www.dfid.gov.uk/pubs/files/makingconnections\\_back.pdf](http://www.dfid.gov.uk/pubs/files/makingconnections_back.pdf).

УДК 347

**КУЗЬМЕНКО О.В.**, канд. пед. наук, НТУ «ХП»

### **ЦІННІ ПАПЕРИ ЯК ОБ'ЄКТ ЦИВІЛЬНИХ ПРАВОВІДНОСИН**

*Наведено результати досліджень ознак цінних паперів як специфічного об'єкту цивільних прав. Визначено теоретичні та практичні аспекти проблеми, яка вивчається.*

**ВЕСТНИК  
НАЦИОНАЛЬНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО  
УНИВЕРСИТЕТА «ХПИ»**

Сборник научных трудов

Тематический выпуск «Технический прогресс и  
эффективность производства»

**20-1'2008**

Издание основано Национальным техническим университетом  
«Харьковский политехнический институт» в 2001 году.

Госиздание

Свидетельство Госкомитета по информационной политике Украины  
КВ № 5256 от 2 июля 2001 года

**КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ:**

**Председатель**

Л.Л. ТОВАЖНЯНСКИЙ, д-р техн. наук, проф.

**Зам. председателя**

А.П. МАРЧЕНКО, д-р техн. наук, проф.

Е.И. СОКОЛ, д-р техн. наук, проф.

**Секретарь координационного совета**

К.А. ГОРБУНОВ, канд. техн. наук

Е.Е. АЛЕКСАНДРОВ, д-р техн. наук, проф.

Б.Т. БОЙКО, д-р техн. наук, проф.

М.Д. ГОДЛЕВСКИЙ, д-р техн. наук, проф.

А.И. ГОРБАЧЕНКО, д-р техн. наук, проф.

В.Г. ДАНЫКО, д-р техн. наук, проф.

В.Д. ДМИТРИСЕНКО, д-р техн. наук, проф.

П.А. КАЧАНОВ, д-р техн. наук, проф.

А.Ф. КИРИЧЕНКО, д-р техн. наук, проф.

В.Б. КЛЕПНИКОВ, д-р техн. наук, проф.

В.И. КРАВЧЕНКО, д-р техн. наук, проф.

В.А. ЛОЗОВОЙ, д-р фил. наук, проф.

О.К. МОРАЧОВСКИЙ, д-р техн. наук, проф.

П.Г. ПЕРЕРВА, д-р экон. наук, проф.

Н.И. ПОГОРЕЛОВ, канд. экон. наук, проф.

М.И. РЫШЕНКО, д-р техн. наук, проф.

В.Б. САМОРОДОВ, д-р техн. наук, проф.

В.П. СЕБКО, д-р техн. наук, проф.

В.И. ТАРАН, д-р техн. наук, проф.

Ю.В. ТИМОФЕЕВ, д-р техн. наук, проф.

А.Ф. ШЕХОВЦОВ, д-р техн. наук, проф.

Е.И. ЮНОСОВА, д-р фил. наук, проф.

**РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:**

**Ответственный редактор**

П.Г. ПЕРЕРВА, д-р экон. наук, проф.

Н.И. ПОГОРЕЛОВ, канд. экон. наук, проф.

**Ответственный секретарь:**

В.А. КУЧИНСКИЙ

**АДРЕС РЕДКОЛЛЕГИИ:**

61002, Харьков, ул. Фрунзе, 21.

Кафедра «Организация производства и  
управление персоналом»,

Тел. (057) 707-62-53

707-65-07

Харьков 2008