

З огляду на ключову роль України у функціонуванні та розвитку Євроазіатського транспортного комплексу та у зв'язку з розширенням інтеграційних процесів, що в перспективі будуть тільки посилюватися, виникає потреба уніфікації методів управління інвестиційною діяльністю, тобто застосування методів універсального менеджменту міжнародного рівня. Безперечно, що цьому процесу передують дослідження прогресивного досвіду європейських та світових залізничних адміністрацій та діагностика можливості застосування такого досвіду в вітчизняних реаліях.

З метою підвищення інвестиційної активності необхідно забезпечення ліберального та недискримінаційного доступу приватних та іноземних інвесторів до галузевої інвестиційної діяльності шляхом застосування єдиних виважених стандартів, розширення можливостей державно-приватного партнерства, застосування фінансових інструментів спільного інвестування тощо. Необхідним також є відновлення інвестиційної спрямованості амортизаційного фонду та його цільове використання.

Для підвищення достовірності оцінки економічної ефективності інвестиційних вкладень, своєчасної фільтрації економічно недоцільних проектів в умовах економічної нестабільності доцільно здійснювати прогностичні розрахунки витрат, пов'язаних з можливістю появи розривів інвестиційного циклу першого та другого видів. Такі розрахунки стануть не тільки надійним бар'єром для неефективних проектів, а й дозволять підприємствам залізничної галузі мінімізувати витрати, пов'язані з залученням капіталу.

Висновки. Таким чином, напрями подальшого розвитку інвестиційної діяльності

залізничного транспорту тісно пов'язані і кореспондують з тенденціями макроекономічного розвитку, а саме динамізацією цикла економічного розвитку. Вони мають бути адаптованими до змін в системі чинників зовнішнього і внутрішнього середовища, а також їх реалізація передбачає функціонування особливого, аутентичного механізму інвестування на залізничному транспорті, що базується на системі інвестиційного контролінгу та дотримання ряду управлінських принципів, а саме відповідальності, цілеспрямованості, адаптивності, координативності.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Андреева О. В. Управління інвестиційними процесами підприємств залізничного транспорту в умовах динамізації економічних циклів [Текст]: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / Андреева Олена Володимирівна. – К., 2013. – 197 с.
2. Богомолова Н. І. Підходи до фінансування інвестиційної діяльності залізниць / Н. І. Богомолова, Я. Дегтярьова // Збір. наук. пр. ДЕУТУ. – Вип. 19, 2012. – С. 154–160.
3. Кравченко О. О. Оцінка економічної ефективності заміни діючих основних виробничих засобів залізничного транспорту України // Вісник економіки транспорту і промисловості, № 33, 2011. – С. 51–54.
4. Сич Є. М. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку / Є. М. Сич, В. П. Ільчук. – К.: Логос, 2006. – 264 с.
5. Сташишин М. С. Складові механізми інвестування відтворення основних засобів залізниць України. / М. С. Сташишин, О. В. Ярмоліцька // Збір. наук. пр. ДЕУТУ. – Вип. 18, 2011. – С. 115–124.
6. Трансформація економіки та транспорт України / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов, О. В. Левченко та ін. – К.: ДЕУТУ, 2012. – 180 с.

*Рецензент д. е. н., професор ДЕУТУ Богомолова Н. І.
Експерт редакційної колегії к. е. н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І. В.*

УДК 330.322:665.72

ОБҐРУНТУВАННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ СТВОРЕННЯ ПОЗАБЮДЖЕТНОГО ЦІЛЬОВОГО ІНВЕСТИЦІЙНОГО ФОНДУ МОДЕРНІЗАЦІЇ ТА РОЗВИТКУ ГАЗОТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Кроленко О. Є., здобувач (УкрДАЗТ)

В статті досліджено основні шляхи залучення інвестицій до газотранспортної системи України, визначені їх переваги та недоліки. Обґрунтовано доцільність створення позабюджетного цільового інвестиційного фонду модернізації та розвитку газотранспортної системи України як оптимального шляху інвестиційного забезпечення національної ГТС, який на відміну від існуючих, дозволить залишити ГТС України під контролем держави, залучити приватних, в т.ч. іноземних інвесторів без загрози втрати права власності, отримати фінансову підтримку держави, акумулювати інвестиції всіх інвесторів та направляти їх на першочергові проекти з модернізації ГТС України.

Ключові слова: газотранспортна система України, інвестиції, інвестиційний фонд, фінансові ресурси.

**ОБОСНОВАНИЕ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ СОЗДАНИЯ
ВНЕБЮДЖЕТНОГО ЦЕЛЕВОГО ИНВЕСТИЦИОННОГО ФОНДА
МОДЕРНИЗАЦИИ И РАЗВИТИЯ ГАЗОТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ**

Кроленко О. Е., соискатель (УкрГАЗТ)

В статье исследованы основные пути привлечения инвестиций в газотранспортную систему Украины, определены их преимущества и недостатки. Обоснована целесообразность создания внебюджетного целевого инвестиционного фонда модернизации и развития газотранспортной системы Украины как оптимального пути инвестиционного обеспечения национальной ГТС, который в отличие от существующих, позволит оставить ГТС Украины под контролем государства, привлечь частных, в т.ч. иностранных инвесторов без угрозы потери права собственности, получить финансовую поддержку государства, аккумулировать инвестиции всех инвесторов и направлять их на первоочередные проекты по модернизации ГТС Украины.

Ключевые слова: газотранспортная система Украины, инвестиции, инвестиционный фонд, финансовые ресурсы.

**JUSTIFICATION OF EXPEDIENCY OF CREATION OF OFF-BUDGET TRUST
INVESTMENT FUND OF MODERNIZATION AND DEVELOPMENT OF THE GAS
TRANSMISSION SYSTEM OF UKRAINE**

Krolenko O. E., Researcher (USA of RT)

In article the main ways of attraction of investments to the gas transmission system of Ukraine are investigated, their advantages and shortcomings are defined. Expediency of creation of off-budget trust investment fund of modernization and development of the gas transmission system of Ukraine as optimum way of investment providing national GTS which unlike existing, will allow to leave GTS of Ukraine under state control is proved, to attract private, including foreign investors without threat of loss of the property right, to get financial support of the state, to accumulate investments of all investors and to direct them on prime projects on modernization of GTS of Ukraine.

Keywords: gas transmission system of Ukraine, investment, investment fund, financial resources.

Постановка проблеми. Газотранспортна система (ГТС) є найбільшим матеріальним активом України та включає у себе 36 тис. км газопроводів, у тому числі 22,8 тис. км магістральних і 13,2 тис. км газопроводів-відведень, включає газотранспортні, газорозподільні підприємства, більше 70 компресорних станцій, 12 підземних сховищ газу, майже 1400 газо-розподільчих станцій, газовимірювальні станції. Вартість газотранспортної мережі України оцінюється від 30 млрд. доларів США [1].

Однак, на сьогодні понад 45% діючих газопроводів експлуатуються понад 30 років (збудовані в період 1966-1970 рр.), в межах від 21 до 30 років - близько 31%, від 16 до 21 року – 8%, 10 років і менше – 8%. А майже 23% газопроводів уже відпрацювали свій амортизаційний термін. Старіння, фізичне та моральне зношення об'єктів та цілих комплексів ГТС України, обумовлюють зростання витрат на купівлю газу, який використовується для забезпечення функціонування системи, що сьогодні складають понад 1,5 млрд. доларів, та загострюють необхідність модернізації, реконструкції та технічного переоснащення системи.

Враховуючи позицію держави, фінансування заходів, спрямованих на модернізацію ГТС, загальним обсягом інвестицій 5,3 млрд.долл. [2], необхідно здійснювати за рахунок власних коштів НАК "Нафтогаз України", а також із залученням

інших джерел. В умовах дефіциту фінансових ресурсів, відсутності підтримки держави, особливо актуальним постає питання залучення та акумулювання фінансових ресурсів, інвестицій до ГТС України.

Аналіз останніх досліджень та публікацій, виділення невирішених питань загальної проблеми. Проблемам забезпечення національної ГТС інвестиціями, пошуку шляхів залучення інвестицій до ГТС країни, питанням ефективності інвестиційної діяльності, підвищення інвестиційної привабливості підприємств ГТС присвячено багато робіт вітчизняних вчених серед яких: Горбова Х.В., Груб'як С.В., Лукаш В.В., Левковський О.М., Масс М.С., Навольська Н.В., Савчук Т.В., Шандрівська О. та інші [3-8]. Однак, в сучасних умовах господарювання, в процесі реформування ГТС виникає необхідність визначення нового шляху інвестиційного забезпечення модернізації ГТС на основі взаємодії, участі всіх видів інвесторів (приватних, іноземних та держави).

Метою статті є обґрунтування доцільності створення позабюджетного інвестиційного фонду модернізації та розвитку ГТС України як найоптимальнішого шляху залучення інвестицій до національної ГТС.

Виклад основного матеріалу. Модернізація, реконструкція та технічне переоснащення газотранспортної системи України, ефективно її

функціонування як складової енергетичної безпеки країни неможливо без залучення таких дефіцитних ресурсів, як інвестиції. Дослідження проблем модернізації ГТС, причин дефіциту фінансових ресурсів дозволили виділити наступні шляхи залучення інвестицій до ГТС України [9]:

- фінансування інвестицій за рахунок прибутків НАК «Нафтогаз України»;
- фінансування інвестицій за рахунок коштів бюджету;
- запозичення на зовнішньому ринку капіталу;
- запозичення на внутрішньому ринку капіталу;
- запровадження спільних проектів з країнами ЄС;
- створення консорціуму з управління ГТС за участю України, Росії та країни-європейського споживача російського газу;
- передача ГТС у концесію;
- укладення договору про спільну з іноземними інвесторами діяльність;
- приватизація ГТС через продаж.

Слід зазначити, що в залежності від обраного шляху залучення інвестицій до ГТС України змінюється і можливість контролю Україною ГТС, який дозволяє досягти максимальної вигоди для країни від її використання. У випадку переходу контролю над ГТС до інвестора, він матиме можливість самостійно приймати рішення щодо видів послуг та ціни відповідно до власних інтересів. Якщо ж метою інвестора буде збільшення вартості ГТС України, то і основні інвестиційні заходи будуть направлені на зростання доходів від надання послуг

ГТС, що з одного боку, відповідатиме інтересам України та сприятиме збільшенню надходжень до бюджету, а з іншого, сприятиме зростанню вартості послуг та ціни, що спричинить зростання витрат промислових підприємств та витратної частини бюджету в аспекті компенсацій за різницю в цінах.

За суб'єктом інвестування всі шляхи залучення інвестицій до ГТС можна поділити на ті, що направлені на залучення іноземного та вітчизняного інвестора. Аналіз недоліків та переваг шляхів залучення інвестицій до ГТС представлено в таблиці.

Створення консорціуму за участю ВАТ «Газпром» дозволить залучити значні інвестиційні потоки до вітчизняної ГТС, однак, різнобічні інтереси України та Росії в аспекті формування ціни на транзитний газ, прагнення ВАТ «Газпром» утримати свою монополію, ймовірність недотримання умов договору щодо залучення очікуваного обсягу інвестицій у модернізацію ГТС України з огляду потреб «Газпром» у освоєні нових газових родовищ, які потребують істотних капіталовкладень, відсутність належної законодавчої бази в частині регулювання взаємовідносин між НАК «Нафтогаз України» та ВАТ «Газпром» може призвести до втрати контролю України над таким стратегічно важливим об'єктом, як газотранспортна система, спричинить виникнення ризиків в забезпеченні газом внутрішніх споживачів, ускладнить процес створення механізму управління, який дозволить забезпечити рівноправність сторін та відповідність національним інтересам. З точки зору виникнення загроз реалізації національних інтересів, такий шлях залучення інвестицій до ГТС України є недоцільним.

Таблиця

Шляхи залучення інвестицій до ГТС України [4,5, 9]

Суб'єкти інвестування	Шлях	Переваги	Недоліки
1	2	3	4
Вітчизняні інвестори	Фінансування за рахунок НАК «Нафтогаз України»	контроль української сторони над ГТС, максимальна вигода для України від використання ГТС	потребує фінансування або за рахунок споживачів, або за рахунок втрати бюджетних надходжень від плати за транзит газу
	Фінансування за рахунок коштів бюджету	контроль української сторони над ГТС, максимальна вигода для України від використання ГТС	необхідність відволікання коштів від фінансування інших бюджетних програм, що в сучасних умовах є дуже складним завданням
	Запозичення на внутрішньому ринку капіталу	контроль української сторони над ГТС, максимальна вигода для України від використання ГТС; розвиток внутрішнього ринку капіталу; перешкоджання відпливу капіталу	висока вартість запозичень; малий потенційний обсяг запозичень; ризик невиконання зобов'язань з боку уряду
Іноземні інвестори	Запозичення на зовнішньому ринку	контроль української сторони над ГТС, максимальна вигода для України від використання ГТС	висока вартість запозичень; високі витрати бюджету

Продовження табл.

1	2	3	4
	Запровадження спільних проєктів з ЄС	контроль української сторони над ГТС, максимальна вигода для України від використання ГТС; інвестиційна направленість – приведення ГТС до європейських стандартів	складність впровадження, оскільки вимагає виконання процедур ЄС щодо обґрунтування проєктів; залежність від зовнішньої політики країни, її внутрішньополітичної ситуації
	Створення консорціуму з управління за участю ВАТ «Газпром»	легкість створення	складність створення механізму управління, який дозволить забезпечити рівноправність сторін, відповідність національним інтересам країн; ризик невиконання зобов'язань сторін; недосконалість законодавства, брак нормативних актів, які дозволять регулювати такого роду взаємовідносини
	Передача ГТС у концесію (як вітчизняному, так і іноземному інвестору)	наявність достатньої законодавчої бази, яка передбачає підбір концесіонера на конкурсних засадах; отримання доходу в бюджет від концесійних виплат	ризик невиконання зобов'язань з боку інвестора; ризик корупції; часткова втрата Україною контролю над ГТС
	Укладення угоди про спільну діяльність	рівномірний розподіл витрат між партнерами	часткова втрата контролю над ГТС; ризик невиконання зобов'язань з боку інвестора; ризик корупції
Вітчизняні та іноземні інвестори	Приватизація ГТС через продаж	законодавчо встановлена процедура відбору покупця через процедуру приватизаційного конкурсу; додаткові надходження до бюджету	повна втрата Україною контролю над ГТС; ризик невиконання зобов'язань з боку інвестора

Іншим способом залучення іноземних інвестицій є запровадження спільних проєктів з ЄС. Якщо впровадження таких проєктів дозволяє залишити контроль над ГТС за країною, то основні кошти будуть виділятися на приведення національної ГТС у відповідність європейським стандартам. Однак, ключовим фактором залучення таких інвестицій є нестабільна внутрішньополітична ситуація в країні та складність впровадження, зокрема, в частині обґрунтування доцільності проєктів українським урядом.

На сьогодні одним із найбільш актуальним шляхів залучення іноземного капіталу до ГТС України визначається передача ГТС у концесію. Слід зазначити, що аналізу світового досвіду щодо передачі у концесію майна підприємств газотранспортного комплексу з такими масштабами, як в Україні, не практикувалося. Однак, як показав досвід бельгійської компанії «Tgactebel», яка отримала у концесію газопровід у Казахстані, концесійні угоди є досить реальними, за умов відсутності альтернативних рішень для рентабельних проєктів з підвищенням об'ємів транспортування газу, що потребують великих обсягів початкових капіталовкладень[8]. В свою чергу, пропозиції компанії «Shell», щодо отримання української

газотранспортної системи в концесію, передбачали здійснення інвестування в неї через спільне підприємство зареєстроване в офшорній зоні, де б Україна не мала права на експлуатаційний та інвестиційний контроль. Реалізація такої спільної угоди спричинила б вплив капіталу з території України, недоотримання бюджетом великих обсягів податкових відрахувань та посилення залежності від іноземного інвестора [5]. Отже, недосконалість законодавчої бази, виникнення великих ризиків невиконання зобов'язань з боку інвестора, поглиблення корупції, часткова втрата контролю на ГТС України робить передачу національної ГТС у концесію недоцільною.

Створення спільного підприємства без статусу юридичної особи на основі підписання договору про спільну діяльність з іноземними інвесторами також сприятиме залученню іноземних інвестицій до ГТС України. Головною особливістю такого інвестування є те, що витрати на проектування і проведення робіт з модернізації ГТС повинні розподілятися між країнами, власниками підприємства, але такий розподіл не стосується розподілу доходів між партнерами. Дохід, в залежності від участі обох партнерів, розподіляється та переноситься до своїх сукупних доходів, які в

подальшому оподатковуються [5, 8]. Спільне підприємство не реєструється як новий суб'єкт господарювання, а отже не є платником податку, що призведе до зниження надходжень до держбюджету.

Даний спосіб інвестування процесів модернізації ГТС України доцільно використовувати лише в рамках технічної співпраці на основі підписання угоди про спільну діяльність, що ґрунтується на наданні технічної допомоги з модернізації українських магістральних газопроводів між іноземними інвесторами та НАК «Нафтогаз України». Для збереження українською стороною контролю над вітчизняними магістральними трубопроводами, в таких випадках передбачається виключно технічна співпраця, з виключенням передачі прав на управління мережею іноземному інвестору.

Приватизація ГТС України через продаж передбачає залучення до ГТС приватних комерційних структур. З одного боку, це дозволить залучити значні обсяги інвестицій до ГТС, підвищити надходження до держбюджету країни. Однак, з іншого боку, це означатиме повну втрату контролю над стратегічно важливим об'єктом країни, що забезпечує енергетичну безпеку країни. В умовах розвитку корупції узгодження інтересів держави та приватного інвестора, бізнесу, поділ ГТС на окремі частини може спричинити дезорганізацію її функціонування. Така модель інвестування модернізації ГТС України є неприйнятною.

Інвестування на основі запозичень на внутрішньому та зовнішньому ринках капіталів мають як позитивні, так і негативні сторони. Нестабільне економічне положення України, зовнішні борги країни, відтік коштів з внутрішнього ринку, високі відсоткові ставки та неспроможність держави надати гарантій призводять до неможливості використання даного методу інвестування ГТС України.

Що стосується фінансування ГТС та її модернізації за рахунок коштів бюджету, то дефіцит бюджету призводить до поступового скорочення підтримки розвитку ГТС з боку держави, перекладаючи фінансування заходів щодо модернізації ГТС на НАК «Нафтогаз України».

Слід також пам'ятати, що в ринкових умовах господарювання основними джерелами капітальних вкладень в розвиток, фінансування інвестиційних проектів щодо модернізації, переоснащення підприємств, в тому числі і ГТС є кошти засновників, фонди накопичення за рахунок прибутку, резервні фонди, амортизаційні відрахування, кошти від продажу власного майна, кошти від здавання власного майна в оренду, використання внутрішніх ресурсів [6].

На сьогодні фінансування модернізації, реконструкції та технічного переоснащення національної ГТС лише за рахунок власних коштів НАК «Нафтогаз України» не можливо. Крім того,

фінансування інвестицій у ГТС за рахунок власних коштів НАК «Нафтогаз України» вимагає заходів з покращення фінансового стану НАК, зокрема:

- вчасних розрахунків бюджету з НАК «Нафтогаз України» за надані субсидії громадянам та спожиті послуги бюджетних організацій;

- впровадження методики розрахунку тарифів на постачання газу для внутрішніх споживачів, яка б враховувала вартість капіталу;

- спрямування на інвестиції у ГТС коштів, що їх НАК «Нафтогаз України» відраховує до бюджету від плати за транзит газу. У бюджеті 2013 року передбачено, що НАК «Нафтогаз України» та її підприємства ГТС мають перерахувати податків та ренти на суму 17 828,630 млн.грн. (2230,53046 млн.долл), що приблизно складає 42% потреб у інвестиціях [10].

Загальновідомо, що газотранспортна система України представляє собою складну організаційно-економічну систему, яка поєднує в собі такі сфери діяльності, як добування та переробка газу і газового конденсату, транспортування та зберігання (поставки газу, транзит, зберігання в підземних сховищах і т.п.), розподіл, реалізація та забезпечення виробництва, які об'єднані в НАК «Нафтогаз України», що підпорядковується Міністерству палива та енергетики України. Слід зазначити, що частина підприємств ГТС сьогодні залишається у власності держави, однак в таких сферах, як добування та переробка газу, реалізація та забезпечення виробництва дедалі частіше підприємства переходять до приватної власності.

Зрозуміло, що основним чинником відмови держави від підтримки в аспекті інвестування процесів модернізації національної ГТС є зростання обсягів інвестування за рахунок створення або відчуження підприємств в приватну власність. Однак, до приватної власності в основному переходять підприємства з добування та переробки природного газу. Безумовно, інвестиції в розвиток даної сфери повинні забезпечувати власники, але існують такі складові ГТС як магістральний трубопровід, газорозподільні станції, газосховища та інші об'єкти, газотранспортна інфраструктура, яка повинна залишатися у власності держави та, яка потребує модернізації, залучення інвестицій не лише за рахунок НАК «Нафтогаз», приватних інвесторів, а і держави.

Як зазначалося вище, залучення іноземних інвесторів до ГТС України може привести до втрати контролю нею, що створить загрозу економічній безпеці країни. Запозичення внутрішнього та зовнішнього капіталу в сучасній нестабільній економічній ситуації є ризикованим. Акумуляція інвестицій на основі прибутку НАК «Нафтогаз» є недостатнім, оскільки в ньому функціонує перехресне фінансування, компанія за рахунок прибуткових підприємств покриває збиткові підприємства. Тому, в сучасних умовах виникає

необхідність залучення інвестицій як з боку приватних інвесторів, з прибутків підприємств ГТС України, так і держави.

Таким чином, з метою вирішення проблем фінансування та залучення інвестицій в ГТС, на її модернізацію, забезпечення її ефективного функціонування пропонуємо створення позабюджетного цільового Інвестиційного фонду модернізації та розвитку ГТС України.

Основне завдання такого Інвестиційного фонду полягає в накопиченні фінансових ресурсів як з боку держави, так і приватних інвесторів та НАК «Нафтогаз», підприємств ГТС, які будуть надаватися для реалізації інвестиційно-інноваційних проектів, спрямованих на модернізацію національної ГТС. Оптиміальне співвідношення коштів, що накопичуватимуться в інвестиційному фонді складатиме 25% - за рахунок державної підтримки, асигнувань, 75% - приватні інвестиції, в т.ч. за рахунок відрахувань з прибутку НАК «Нафтогаз України».

Особливо важливим джерелом формування фінансових ресурсів інвестиційного фонду є введення обов'язкових платежів, в обсязі 10% доходів від їх діяльності, для іноземних компаній, які займаються видобуванням сланцевого газу на території України, наприклад для підприємств Shell та Chevron, які займаються видобуванням сланцевого газу в Східній та Західній Україні. Для приватних підприємств в сфері добування та переробки, транспортування газу слід встановити платіж в інвестиційний фонд в розмірі 3-5% нерозподіленого прибутку.

З боку держави поповнення позабюджетного цільового інвестиційного фонду модернізації та розвитку ГТС України доцільно здійснювати за рахунок переведення частини податків, виплачених підприємствами ГТС до фонду, або переведення частки коштів, отриманих державою від НАК «Нафтогаз» в якості дивідендів.

Слід зазначити, що всі підприємства ГТС України є суб'єктами господарської діяльності, які експлуатують трубопроводи, і, відповідно до чинного законодавства, сплачують державі рентну плату за користування трубопроводом, за видобування газу, за користування надрами. Таким чином, в 2012р. до державного бюджету було сплачено рентну плату на загальну суму 16505,6841 млн.грн, збору у вигляді цільових надбавок до діючого тарифу на природний газ для споживачів усіх форм власності на суму – 2398,2083 млн.грн. В той час як підтримка держави надавалась в якості компенсацій за різницю між цінами закупівлі імпорту природного газу та його реалізацією суб'єктам господарювання, яка склала 3900,00 млн.грн. (20,63% - від сплачених податків) [11]. Так, НАК «Нафтогаз Україна» було виплачено 18903,8924 млн.грн. (2365,944 млн.долл) в державний бюджет України. Скорочення нарахувань на 15% або їх перерахування до інвестиційного

фонду дозволить забезпечити майже 10% необхідних для модернізації ГТС інвестицій.

Зазначений фонд дозволить реалізовувати інвестиційні проекти по модернізації національної ГТС на принципах державно-приватного партнерства в межах сформованих угод, залучити необхідний обсяг інвестицій до ГТС, залишаючи контроль над ГТС в Україні.

На початковому етапі становлення інвестиційного фонду, модернізації ГТС, функціонування фонду повинно базуватися на проектному принципі, який передбачає максимально можливу адресну підтримку. Тобто, до інвестиційної комісії для фінансування або співфінансування, у встановленому порядку, повинні подаватися проекти щодо модернізації національної ГТС. Інвестиційна комісія, розглянувши подані проекти, визначатиме найбільш пріоритетні, прийматиме рішення щодо їх інвестування. До інвестиційної комісії повинні входити представники Міністерства палива та енергетики України, провідні фахівці з НАК «Нафтогаз», провідних підприємств ГТС. Функціонування інвестиційного фонду на зазначеному принципі дозволить ефективно використовувати кошти фонду, що особливо актуальне на початку модернізації ГТС.

Висновки. Отже, формування позабюджетного цільового Інвестиційного фонду модернізації та розвитку ГТС України є найбільш прийнятним способом залучення інвестицій до національної ГТС та, на відміну від існуючих, дозволить залишити ГТС України під контролем держави, залучити приватних, в т.ч. іноземних інвесторів без загрози втрати права власності, отримати фінансову підтримку держави, акумулювати інвестиції всіх інвесторів та направляти їх на першочергові проекти з модернізації ГТС України. Однак, подальшого визначення потребує структура інвестиційного фонду, механізм його функціонування та інвестування проектів модернізації ГТС.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Вартість української ГТС оцінюють у \$30 млрд [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://tyzhden.ua/News/40177>
2. На модернізацію української ГТС потрібно \$5,3 мільярда інвестицій [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://gazeta.ua/articles/business/_na-modernizaciyu-ukrajinskoji-gts-potribno-5-3-milyarda-investicij/500368
3. Горбова Х.В. Економічна ефективність інвестиційної діяльності нафтогазових підприємств в умовах концесії: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04 / Х.В. Горбова; [Ів-Франк. нац. тех. ун. нафти і газу]. — Івано-Франківськ, 2013. — 20 с.
4. Груб'як С.В., Навольська Н.В. Напрями підвищення ефективності функціонування

газотранспортної системи України в сучасних умовах. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/inek/2011_4/9.pdf

5. Лукаш В.В. Шляхи залучення іноземних інвестицій в підприємства газотранспортної системи України / В.В. Лукаш, О.М. Левковський // Економічні вісті НТУУ «КПІ». – 2012. Режим доступу:

6. Масс М.С. Формування інвестиційно-програмної концепції розвитку газотранспортних систем / М.С. Масс // Збірник наукових праць ДонДУУ. Серія «Держ.упр.». – 2006. – Том.7. – вип. 64. – С. 48-56

7. Савчук Т.В. Оцінювання ефективності використання інвестиційного капіталу нафтогазовими підприємствами: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04 / Т.В. Савчук;

[Ів-Франк. нац. тех.ун. нафти і газу]. — Івано-Франківськ, 2011. — 20 с.

8. Шандрівська О. Управління газотранспортними компаніями на засадах маркетингу та логістики: дис.канд.екон.наук.: 08.06.02/О.С.Шандрівська-Львів., 2002.-193 с.

9. Варіанти залучення інвестицій у газотранспортну систему [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://icps.com.ua/pub/files/30/96/nl_ukr_20021223_0171.pdf

10. Закон України Про державний бюджет на 2012 р. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4282-17>

11. Закон України Про державний бюджет на 2013 р. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5515-17>

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*

УДК 330.65.016.4

ВПЛИВ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ ПІДПРИЄМСТВА НА ЙОГО ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНИЙ РОЗВИТОК

Мушников О. О., аспірант (УІПА)

Обґрунтовано циклічність життєвого циклу підприємства. Виявлено вплив життєвого циклу підприємства на інноваційно-інвестиційний розвиток в сучасних умовах існування соціально-економічних відносин. Представлено основні етапи життєвого циклу підприємства у взаємозв'язку з його інноваційно-інвестиційним розвитком та обґрунтовано фактори що обмежують інноваційно-інвестиційний розвиток суб'єктів господарювання.

Ключові слова: інновація, інвестиція, інноваційно-інвестиційний розвиток, підприємство, життєвий цикл.

ВЛИЯНИЕ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА ПРЕДПРИЯТИЯ НА ЕГО ИННОВАЦИОННО ИНВЕСТИЦИОННЫЙ РАЗВИТИЕ

Мушников А. А., аспірант (УІПА)

Обосновано цикличность жизненного цикла предприятия. Выявлено, что именно этап роста в жизненном цикле предприятия способствует более удачному инновационно-инвестиционному развитию. На этом этапе предприятие может неоднократно корректировать, а то и пересматривать свою экономическую стратегию и ее составляющие, осуществляется процесс совершенствования производимого продукта, технологий и приспособления своих возможностей к изменяющимся условиям рынка.

В рамках жизненного цикла предприятия рассматриваются этапы по созданию инновации как последовательность стадий инновационного процесса и традиционные этапы жизненного цикла инвестиций, которые осуществляются последовательно, но в определенный промежуток времени существуют параллельно, будто накладываются друг на друга во времени. Во взаимосвязи с жизненным циклом предприятия выделены основные этапы его инновационно-инвестиционного развития.

В ходе работы определены показатели инновационно-инвестиционного развития, которые свидетельствуют об эффективности деятельности предприятия и его общем экономическом развитии.

Ключевые слова: инновация, инвестиция, инновационно-инвестиционное развитие, предприятие, жизненный цикл.