

УДК 330.322.2

О. В. Чернікова,  
аспірант МАУП, м. Київ

## ІНВЕСТИЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ У ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ УКРАЇНИ: РЕТРОСПЕКТИВНИЙ АНАЛІЗ

*Здійснено дослідження основ залучення інвестицій у транспортну систему України, охарактеризовані основні етапи розвитку процесу інвестування транспортної системи. За допомогою застосування методів статистичного аналізу досліджено кількісні аспекти інвестиційної діяльності в транспортній системі. Визначені основні умови, що сприятимуть підвищенню рівня інвестування транспортної системи.*

*The retrospective analysis of process of investing in a transport system of Ukraine is conducted in the article. Basic directions of inseting of facilities are analysed in the cut of regions of Ukraine, world countries. On results the conducted retrospective analysis basic terms which will be instrumental in the increase of level of investing of a transport system are certain.*

### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Розвиток зовнішньоекономічних зв'язків України, її здатність інтегруватися у світове господарство, вимагають наявності високоєфективної транспортної системи, яка відіграє в сучасних умовах визначальну роль в економічному розвитку держави. Слаборозвинена транспортна система є одним з перешкоджаючих чинників розвитку економіки України. До транспортної системи висуваються високі вимоги щодо якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів, безпеки перевезення пасажирів, швидкості та якості доставки. Потреба в оптимальній транспортній системі дедалі посилюється, є базисом сталого розвитку продуктивних сил регіонів, а також запорукою інтеграції нашої держави до світових ринків.

Однією з головних проблем, яку на сьогодні необхідно вирішувати для транспорту, є проблема пошуку джерел формування інвестиційних ресурсів, що зумовлює актуальність проведення таких наукових досліджень у даній сфері.

### АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженням проблемних питань транспортної галузі, що пов'язувалися з недостатнім фінансуванням, фізичним та моральним зносом основних фондів й та ін., займалися такі вітчизняні і іноземні науковці, як: Аксьонов І.Я., Громов М.М., Кондратьєв Г.О., Коба В.Г., Нелторп Дж., Пашенко Ю.Є., Сич Є.М., Цветов Ю.М. Поява робіт цих авторів внесла істотний внесок до розробки теоретичних питань. Проте кількість публікацій з проблем аналізу інвестиційної діяльності в транспортній системі достатньо обмежена.

### НЕВИРІШЕНІ ЧАСТИНИ ПРОБЛЕМИ

Розвиток транспортної системи країни стає в даний час необхідною умовою реалізації економічного зрос-

тання України і поліпшення якості життя населення.

Не дивлячись на сприятливі тенденції в роботі окремих видів транспорту, транспортна система не повною мірою відповідає існуючим потребам і перспективам розвитку України.

Однак, до кінця залишається невирішеною проблема дослідження кількісних аспектів інвестиційної діяльності в транспортній системі.

Метою дослідження є виявлення та характеристика основних етапів розвитку процесу інвестування транспортної системи України. Застосування методів статистичного аналізу дасть можливість оцінити інтенсивність змін показників у часі. Визначення впливу окремих періодів у розвитку процесу інвестування на загальну картину транспортної системи.

### ОСНОВНІ РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Рівень розвитку транспортної системи держави — одна з найважливіших ознак її технологічного прогресу і цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більше зростає при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство і посідання в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави [5].

Частка обсягів продукції підприємств транспорту та зв'язку у валовій доданій вартості становить 11,0%, а вартість їх основних засобів (за первісною вартістю) — 38,4% від загальної вартості виробничого потенціалу країни.

Особливе географічне положення України визначає її високий транзитний потенціал (із 25 областей України — 19 прикордонні) як держави, що об'єктивно покликана відігравати роль геополітичного мосту у транспортних зв'язках, які формуються на вирішаль-

них напрямках міжнародної торгівлі. Україна має розвинуту транспортну інфраструктуру, яка за розмірами, обсягами перевезень і рівнем застосування технічних засобів посідає чільне місце в СНД і Європі. За оцінками англійського інституту Rendall, Україна має найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг — 3,11 бали. У сусідній Польщі цей показник становить лише 2,72 бали. Транзитний рейтинг території тієї або іншої країни враховує розвиненість систем і мереж, а також рівень і стан їх інфраструктури.

Міністерство транспорту та зв'язку України продовжує реалізацію Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні та Комплексної програми утвердження України як транзитної держави. Значна увага приділяється доведенню інфраструктури транспортно-дорожнього комплексу України до рівня розвинутих європейських країн, покращенню якості обслуговування на транспортних мережах держави. Трубопровідний транспорт України як транзитної держави відіграє важливу роль у забезпеченні енергетичного ринку Європи нафтою і природним газом. За потужністю українська газотранспортна система займає друге місце на континенті після російської. Магістральні нафтопроводи забезпечують постачання нафти з Росії і Казахстану на експорт у країни Центральної Європи.

Регіональна нерівномірність розвитку транспортної інфраструктури обмежує розвиток єдиного економічного простору країни і не дозволяє повною мірою освоювати ресурси регіонів. Найбільш істотною відмінністю між трьома економічними макрорегіонами Східним, Західним і Південним. Відмінності в транспортній забезпеченості між регіонами досягають неприпустимого рівня.

Все більше уваги повинно приділятися питанням удосконалення системи взаємодії кожного окремого виду транспорту з відправниками вантажу і вантажоодержувачами. Визначальним для фінансового благополуччя кожного виду транспорту є виконання основної вимоги — забезпечення своєчасного, якісного і повного задоволення потреб підприємств, організації і населення в перевезеннях; залучення додаткового обсягу перевезень вантажів і пасажирів. Саме в конкурентній боротьбі, що розвивається, повинна формуватися сьогодні транспортна система країни.

Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів накладає свій відбиток на функціонуванні всієї мережі транспорту держави. Реалізація проектів, пов'язаних як із транспортними коридорами так і з транспортною системою України взагалі, вимагає серйозних інвестицій.

Ряд динаміки абсолютних показників дає можливість представити динаміку масштабів процесів інвестування, проте не характеризує реальні темпи зміни досліджуваного явища. Більш детальніше уявлення про даний процес дають аналітичні показники динаміки обсягів інвестицій (табл. 1).

Загальні обсяги інвестицій в основ-

ний капітал у 2008 році в порівнянні з 2001 роком збільшилися у 4 рази, при цьому сталися незначні структурні зміни щодо обсягів залучення інвестицій в різні види діяльності транспорту.

Найбільш погану картину щодо інвестування в основний капітал ми бачимо у діяльності водного транспорту. У 2001 році обсяг інвестування склав 104,7 млн грн. а вже у 2008 році він склав 56,8 млн грн. Україна має сприятливі передумови для розвитку водного транспорту. Великі можливості має експорт транспортних послуг. Проте український флот досяг критичного віку, і якщо не буде оновлений, всього за 3—5 років його витіснять конкуренти. Враховуючи нормативне описання флоту, потреба України становить 117 вантажних транспортних суден вантажопідйомністю 1,1 млн т і 10-12 пасажирських суден. У перспективі темпи оновлення флоту повинні збільшитися.

Морський транспорт має такі переваги, як можливість масових міжконтинентальних перевезень вантажів зовнішньоторговельного обороту; нижча порівняно з усіма іншими видами транспорту собівартість перевезень на далекі відстані; вища, ніж на річковому транспорті, швидкість руху суден; порівняно з річковим і залізничним транспортом менші капітальні вкладення (при масових перевезеннях на далекі відстані); регулярність перевезення.

В свою чергу річковий транспорт має такі переваги: велика провізна спроможність на глибоководних річках; порівняно невисока собівартість перевезень; менші питомі капітальні витрати і менша витрата металу, які повинні бути враховані.

На основі даних таблиці 1 можна зробити висновок про негативну динаміку відсотку інвестицій до загального обсягу по економіці на 6,8% з 2001 року по 2008 рік.

Якщо абсолютні показники свідчать про поступове стійке надходження капіталу, то абсолютні прирости відображають нестійку динаміку процесів інвестування (див. табл. 2).

Моделювання динаміки такого складного процесу, як інвестування неможливе без детального ретроспективного аналізу, істотним аспектом якого є виділення однорідних періодів, етапів розвитку.

У процесі надходження інвестицій в основний капітал транспортної системи України можна виділити 2 етапи.

Перший етап охоплює період з 2001 р. по 2004 р. і характеризується незначним залученням інвестицій, про що свідчить динаміка показників. Найбільш значні темпи зростання спостерігаються у 2004 році 9364,2 млн грн, найнижчі в 2002 4556,0 млн грн.

Другий етап тривав з 2005 р. по 2008 р. і відрізнявся динамічним зростанням інвестування в основний капітал транспортної галузі. Абсолютний приріст склав 13301,8 млн грн. порівняно з 4124,5 млн грн. за попередній період (2001—2004 рр.).

Відповідно до даних державного комітету статистики України структура прямого інвестування підприємств України виду економічної діяльності "Діяльність транспорту та зв'язку" на кінець 2008 року має такий вигляд (рис. 1).

Географічна структура іноземного інвестування в економіку України фор-

**Таблиця 1. Інвестиції в основний капітал за видом економічної діяльності "Діяльність транспорту"**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	У фактичних цінах, млн грн.							
<b>Діяльність транспорту</b>	<b>5239,7</b>	<b>4556</b>	<b>6562,8</b>	<b>9364,3</b>	<b>8346,2</b>	<b>10437,5</b>	<b>19220,6</b>	<b>21648,0</b>
Діяльність наземного транспорту	3590,2	3121,4	4173,7	4685,5	5436,5	6666,3	11386,0	13366,3
діяльність залізничного транспорту	1609,0	1249,3	1704,2	1809,1	2599,8	3463,1	6683,5	8549,3
діяльність іншого наземного транспорту	531,8	685,1	862,1	1299,1	1462,6	1918,0	3442,7	3831,3
діяльність трубопровідного транспорту	1449,4	1187,0	1607,4	1577,3	1374,1	1285,2	1259,8	985,7
Діяльність водного транспорту	104,7	102,0	103,3	73,8	58,5	34,4	52,3	56,8
діяльність морського транспорту	94,4	71,9	96,4	27,6	22,5	16,9	14,6	34,3
діяльність річкового транспорту	10,3	30,1	6,9	46,2	36,0	17,5	37,7	22,5
Діяльність авіаційного транспорту	34,7	63,5	133,9	269,2	107,0	81,5	305,0	160,1
Додаткові транспортні послуги та допоміжні операції	1510,1	1269,1	2151,9	4335,8	2744,2	3655,3	7477,3	8064,8
	У відсотках до загального обсягу по економіці							
<b>Діяльність транспорту</b>	<b>16,1</b>	<b>12,2</b>	<b>12,9</b>	<b>12,3</b>	<b>8,9</b>	<b>8,3</b>	<b>10,2</b>	<b>9,3</b>
Діяльність наземного транспорту	11,0	8,4	8,2	6,2	5,8	5,3	6,0	5,7
діяльність залізничного транспорту	4,9	3,4	3,3	2,4	2,8	2,8	3,5	3,7
діяльність іншого наземного транспорту	1,6	1,8	1,7	1,7	1,5	1,5	1,8	1,6
діяльність трубопровідного транспорту	4,5	3,2	3,2	2,1	1,5	1,0	0,7	0,4
Діяльність водного транспорту	0,3	0,3	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
діяльність морського транспорту	0,3	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
діяльність річкового транспорту	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Діяльність авіаційного транспорту	0,1	0,1	0,3	0,3	0,1	0,1	0,2	0,1
Додаткові транспортні послуги та допоміжні операції	4,7	3,4	4,2	5,7	2,9	2,9	4,0	3,5

мується під впливом двох взаємопов'язаних груп факторів. З одного боку, її розвиток визначається глибиною зовнішньоекономічних зв'язків з традиційними партнерами (країни США, де домінують окремі східноєвропейські та західні країни), з другого — потрібність диверсифікації, в першу чергу міжнародної інвестиційної діяльності.

Найбільш зацікавленими інвесторами підприємств транспорту та зв'язку на кінець 2008 року був Кіпр 24,8%, наступним є Сполучене Королівство 12,7%.

Структура інвестування в основний капітал "Транспорту та зв'язку" по регіонам України характеризується традиційним залученням інвестицій в економіку Києва 8774,6 млн грн., Одеської

3547,5 млн грн., Дніпропетровської 2886,7 млн грн., Донецької 2311,4 млн грн., Львівської області 1931,9 млн грн., Харківська 1780,0 млн грн.

Найнижчий рівень інвестування в основний капітал мають такі регіони: м. Севастополь, Чернівецька, Тернопільська та Житомирська області, 136,5 млн грн., 149,6 млн грн., 175,0 млн грн. і 257,7 млн грн. відповідно.

За сучасним економічним районуванням територія України умовно поділена на 3 економічні макрорайони: Східний, Західний та Південний. Отже з рисунку 2 зрозуміло, що більшість економічних районів України мають незначні надходження інвестицій в основний капітал. Південний макрорайон

**Таблиця 2. Абсолютні та відносні характеристики динаміки інвестицій в основний капітал за видом економічної діяльності "Діяльність транспорту"**

Рік	Обсяг інвестицій у фактичних цінах, млн грн.	Абсолютні прирости, млн. грн.		Темпи зростання, %	
		ланцюгові	базисні	ланцюгові	базисні
2001	5239,7	-	-	-	-
2002	4556,0	-683,7	-683,7	86,9	86,9
2003	6562,8	2006,8	1323,1	144	125
2004	9364,2	2801,5	4124,6	142,6	178
2005	8346,2	-1018,1	3106,5	89	159
2006	10437,5	2091,3	5197,8	125	199
2007	19220,6	8783,1	13980,9	184	366,8
2008	21648,0	2427,4	16408,3	112,6	413

**ВИСНОВКИ**

У результаті проведеного дослідження інвестиційної діяльності в транспортній системі з'ясовано, що можливості залучення інвестицій і перспективи розвитку її значною мірою зумовлені рівнем їхньої інвестиційної привабливості.

Транспортна система являє собою багаторівневу інтегровану систему, що поєднує специфічні транспортні ресурси країни, які використовуються для забезпечення процесів транспортування вантажів та пасажирів в межах господарства України.

Таким чином, функціонування транспортної системи України повинно спрямовуватися на ефективне використання зовнішніх можливостей та внутрішніх переваг із одночасним усуненням загроз та недоліків її розвитку з метою якісного транспортного обслуговування в країні. Важливу роль відіграватиме реалізація галузевих програм, спрямованих та вирішення основних проблем функціонування окремих видів транспорту в регіонах та удосконалення транспортного обслуговування внутрішньорегіональних та міжнародних перевезень у країні.

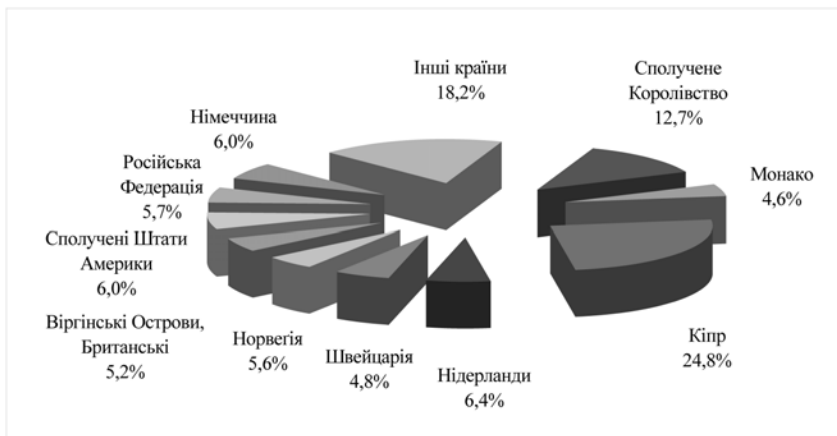
Подальші перспективні дослідження повинні бути пов'язані з детальнішим аналізом сучасних особливостей та перспектив розвитку окремих видів транспорту в Україні, шляхів залучення інвестицій у розбудову транспортної інфраструктури та можливостей транспортної системи країни інтегруватися у європейську та міжнародну транспортну систему.

Дослідження розвитку транспортної системи України в сучасних умовах доцільно проводити з урахуванням величини її потенціалу, який виражає її сукупні можливості щодо ефективної реалізації процесів перевезення вантажів та пасажирів з урахуванням ресурсів, що є у наявності та можуть бути залучені у перспективі. Потенціал транспортної системи має оптимальні властивості.

Транспортна інфраструктура України має величезний потенціал, її транзитні можливості, обладнання і сервіс на транспортній мережі, але має бути приділена значна увага транспортній політиці та управлінню транспортно — дорожнім комплексом України. На сьогодні уряд повинен сприяти своїми діями не тільки збільшенню притоку інвестиційних ресурсів, але і їх оптимальному використанню.

**Література:**

1. Артынов А.П., Кондратьев Г.А. Управление взаимодействием транспортных систем. — М.: Наука, 1986. — 200 с.
2. Громов Н.Н., Панченко Т.А., Чудновский А.Д. Единая транспортная система: учебник для вузов. — М. Транспорт 1987. — 304 с.
3. Коба В.Г. Экономика транспорта: Навч. пос. — К.: КМУЦА, 1999. — 252 с.
4. Цветов Ю.М., Макаренко М.В., Левченко О.В., Шуть О.В., Гладчук О.О. і ін. Транспортний сектор економіки України та залізничний транспорт: науково-практичне видання — К.: КУЕТТ, 2006, 428 с.
5. Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту. Книга 2: навчальний посібник. — К., Арістей, 2007, 504 с.
6. Електронний ресурс. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>  
Стаття надійшла до редакції 15.12.2010 р.



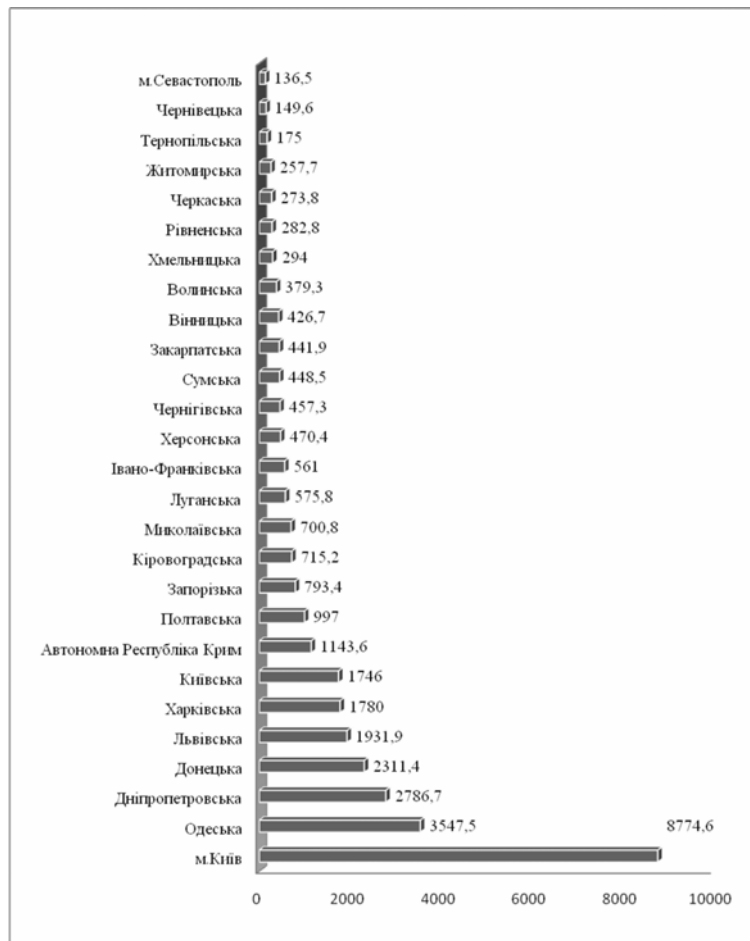
**Рис. 1. Структура прямого іноземного інвестування підприємств України діяльності транспорту та зв'язку на кінець 2008 року**

маючи вигідне географічне положення має найнижчу густоту як сухопутних так і автомобільних шляхів по Україні. Розвиток транспортної системи окремих районів та макрорайонів впливає на розвиток інтенсивних зовнішніх та внутрішніх зв'язків.

З проведеного ретроспективного аналізу зрозуміло, що темпи росту інвестування мали позитивну тенденцію, проте рівень інвестування недостатній для транспортної системи України, і набувається диспропорційність і неоднорідність розподілу за регіонами.

В умовах економічної діяльності транспортний фактор як кількісно визначений елемент у вартості продукції грає важливу, а в ряді випадків вирішальну роль. Так, підвищення продуктивності транспортних систем призводить до скорочення питомих витрат, сприяючи розвитку економічних відносин.

Для цього в умовах обмеженості централізованих інвестицій важливим елементом державної політики повинен стати механізм конкурсного інвестування, націлений на збільшення масштабів і підвищення ефективності капіталу що інвестується.



**Рис. 2. Інвестиції в основний капітал "Транспорту та зв'язку" за регіонами за 2008 рік (у фактичних цінах; млн грн.)**