

О. В. Чернікова,  
аспірант, МАУП

## ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ У ТРАНСПОРТНУ ГАЛУЗЬ УКРАЇНИ

**Стаття присвячена привабливості інвестування в транспортну інфраструктуру України. Звернуто увагу на показники сучасного транспортного комплексу, проблеми залучення інвестиційних ресурсів у дану галузь.**

Трансформаційні процеси спричинили великі інвестиційні втрати в економіці України. Тільки в 1998 році була зупинена інвестиційна криза. Останніми роками інвестиції зростали дуже з великими перепадами.

Рекордні темпи інвестицій спостерігались в 2007 році. Але порівняння обсягів залучення ПІІ в різних країнах свідчить, що рівень інвестування в Україні набагато нижчий, ніж у країнах ЄС.

По експертних оцінках, досягнення Україною основних соціально-економічних показників розвинених європейських держав до 2020 р. можливий за умови забезпечення середньорічних темпів зростання ВВП України у розмірі 6—8 %. У 2006—2007 роках ці темпи, відповідно, склали 14,8 % і 22,7 %. Що, безумовно, позначилося і на потребах в перевезеннях [2].

Економічне зростання країни забезпечується в тому випадку, якщо капіталовкладення складають 20—30 % від ВВП, що вважається індикатором економічної безпеки. В Україні, починаючи з 2006 р., досягнуто значного приросту капіталовкладень (у 2006 р. — на 7,3 %, у 2007 р. — на 7,9 %), збільшився об'єм зовнішніх інвестицій.

Проте сумарні капіталовкладення з внутрішніх і зовнішніх джерел в 2007 р. склали 26 % від ВВП, тобто дефіцит інвестиційних ресурсів в Україні складає 4 % від ВВП.

Відповідно до концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на період до 2020 р. визначено основи інвестиційної політики, яка здатна забезпечити реалізацію завдань, що виникають перед галузю в умовах поживавлення виробництва і відновлення реального сектора економіки, зростання попиту на транспортні послуги і активізації процесів інтеграції в європейську і світову транспортні системи.

Останніми роками (2004—2007) спостерігалось уповільнення темпів скорочення об'ємів перевезень вантажів. В той же час істотного збільшення інвестицій на всіх видах транспорту не наголошується (таблиця 1).

Сучасний транспортний комплекс схильний до впливу суперечливих тенденцій: будучи інфраструктурною галуззю, транспорт знаходиться в залежному становищі від галузей ви-

робництва матеріально-речових благ, а будучи особливою галуззю економіки, транспорт надає істотний вплив на регіональний розподіл виробничих потужностей, бере участь в процесі відтворення і виступає важливою складовою частиною системи економічних відносин.

На кінець 2008 р. термін експлуатації переважної більшості судів України перевершив позначку 25 років. Основна увага на морському транспорті може бути сконцентрована на ухваленні державних цільових програм розвитку цього виду транспорту, їх виконанні і забезпеченні безпеки судноплавства. Необхідно також створити правові основи діяльності морських і річкових портів в нових економічних умовах. В першу чергу слід здійснити розділення адміністративних і господарських функцій управління і визначити основи судноплавної політики держави, забезпечивши плідну взаємодію різних видів транспорту в транспортних вузлах.

За останні роки в Україні помітно збільшився попит на перевезення вантажів і інші послуги морського і річкового транспорту. Їх прогнозований обсяг буде щорічно рости на 4—5 %. При цьому прискореними темпами будуть рости міжнародні перевезення. Але для цього буде потрібно збільшення обсягів інвестицій.

На відміну від водного транспорту, обсяг перевезень на залізницях не мають тісного взаємозв'язку з обсягом інвестицій.

Одним з ключових чинників, що впливають на об'єм перевезень залізничним транспортом, є стабільність

**Таблиця 1. Інвестиції в основний капітал по видах транспорту, млн грн.**

Вид транспорту	2004	2005	2006	2007	2008
Рік					
Наземний	4685446	5436455	6666264	11385994	13366,3
Водний	73740	58524	34409	52320	56,8
Авіаційний	269230	106986	81534	305006	160,1
Допоміжні транспортні послуги	4335838	2744218	3655273	7477321	8064,8
Усі види транспорту	4335838	2744218	3655273	6879416	10857,2

Таблиця 2. Вантажоперевезення по видах транспорту, млн т

	Залізничний	Водний	Автомобільний	Авіаційний	Трубопровідний
2004	462367,6	2 652,1	1027396,3	101,0	220927,0
2005	450277,3	21443,8	1120715,3	126,3	212556,8
2006	478711,4	22962	1167199,7	98,9	203693,7
2007	514192,9	24244,5	1255225,3	104,0	195990,7

роботи підприємств, що поставляють товари. Ще недавно основною причиною наявності негативного зв'язку між об'ємами перевезень і інвестиціями на залізничному транспорті була велика частка бартерних операцій.

Необхідний об'єм інвестицій для нормалізації роботи залізничного транспорту складає 1047 млн дол. США.

Стабілізація економічної ситуації позитивно вплинула на обсяг інвестицій в транспортно-дорожній комплекс України.

Поліпшення інвестиційної політики визначене як один з пріоритетів діяльності Міністерства транспорту України на 2008 р.

На період до 2010 р. мінімальні обсяги інвестування в розвиток транспортної галузі оцінюються в 19,3 млрд дол., зокрема на рухомий склад — 7,74 млрд дол., на транспортну інфраструктуру — 11,56 млрд дол. Частка залізничного транспорту оцінюється в 6,3 млрд дол., морського — 2,2 млрд, річкового — 0,2 млрд повітряного — 3,6 млрд, автотранспорту — 7 млрд дол.

Мінтранс зв'язку України завершило розробку проекту ухвали КМУ "О схваленні Концепції Державної цільової програми розвитку автомобільного транспорту на 2009—2014 роки".

Концепція визначає основні пріоритети, напрями і стратегічні завдання розвитку автотранспорту, направлені на забезпечення потреб національної економіки і населення в ефективних, безпечних, високоякісних автотранспортних послугах.

Передбачається створення умов для підвищення ефективності, якості і безпеки перевезень, конкурентоспроможності вітчизняного автотранспорту на європейському транспортному просторі, зменшення рівня техногенного навантаження на навколишнє природне середовище.

До особливої категорії належать інфраструктурні об'єкти і підприємства, які мають стратегічне значення для української економіки, зокрема українська газотранспортна система (ГТС). Підприємства цієї області, як правило, є природними монополістами і "стратегічним резервом влади". Проте ступінь деградації інфраструктури і пов'язаних з нею областей, на думку ряду експертів, наближається до критичного порогу, після якого у будь-який момент може настати системний колапс всієї економіки.

Слід мати на увазі, що ресурс технологічної стійкості і довговічності засобів трубопровідного транспорту набагато менший, ніж на інших видах транспорту.

Слід підкреслити, що потенціал ефективності транспорту здатний стати базовою точкою зростання як світової економіки, так і України і підвищення якості життя населення. Орієнтація на оптимально функціонуючий комплекс повинна розглядатися як важливий чинник стійкого економічного розвитку, а відхилення від оптимальних значень є індикатором додаткового резерву для зростання.

Активізація інвестиційної діяльності в національній економіці і галузі найбільш актуальна і вельми важко вирішувана макроекономічна і мікроекономічна проблема, особливо в галузях із значною державною присут-

ністю, до яких, без сумніву, відноситься і транспорт.

Розширення міжнародної співпраці, розвиток транспортних повідомлень, системи інформаційного і комунікаційного забезпечення повинно сприяти формуванню

крупних транснаціональних корпорацій, при цьому найважливішим чинником економічного зростання стає інтеграція, здійснювана як на галузевому і регіональному, так і на міжгалузевому, міжрегіональному і міжнародному рівнях. Актуальними є розробка положень по створенню інфраструктури, що забезпечує реалізацію геополітичних і економічних аспектів транспортної політики і сучасних стратегій розвитку транспортної інфраструктури.

## ВИСНОВОК

Привабливість інвестування в інфраструктуру, найбільш помітна в сфері міжнародних транспортних перевезень, є цілком закономірною, у зв'язку із зацікавленістю міжнародних корпорацій в транзиті вантажів через територію України. Така зацікавленість пояснюється також можливістю вивозу з території України дешевої сировини і напівфабрикатів.

Необхідно прийняти радикальні заходи щодо реалізації концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Проблеми залучення інвестиційних ресурсів у будь-яку галузь уміщують у собі цілу низку факторів, що впливають на сам процес інвестування. Одним з найважливіших факторів у цьому процесі виступає ефективність нормативно-правового регулювання процесу залучення. Неузгодженість правового поля інвестицій в Україні гальмує та інколи унеможливує залучення останніх, що свою чергу позначається на економічній стагнації галузей економіки України. Безпосереднє відношення це має і до розвитку автомобільного транспорту в країні.

Тому специфіка теперішньої ситуації в країні полягає в тому, що необхідні зміни потрібно провести в якмога коротші терміни, оскільки Україна повинна забезпечити сприятливий інвестиційний клімат для бізнесу, з огляду на участь, зокрема, в проекті ЄВРО 2012 (від якого очікують залучення іноземних інвестицій в розмірі близько 20 млрд дол. США).

Залучення іноземних інвестицій в транспортну галузь України позитивно вплине на транспортну забезпеченість країни, задоволення проблем економіки в перевезеннях і зменшення в ній транспортної складової, стимулювання економічного росту.

## Література:

1. Концепция развития транспортно-дорожного комплекса Украины на среднесрочовый период и до 2020 года // Транспорт. — 2001. — № 29. — С. 27—32.
2. Транспорт и связь Украины: Стат. зб. — К.: Госкомстат Украины, 2007.
3. Федоренко В.Г. Иноземные инвестирования экономики Украины: Навч. посіб. — К.: МАУП, 2004. — 272.
4. Федоренко В.Г. Инвестування: Підручник. — 2-ге вид. перероб. і доп. — К.: Алерта, 2008. — 448 с.
5. Информационно-аналитический еженедельник "Транспорт".

Стаття надійшла до редакції 19.05.2009 р.