

# ІНВЕСТИЦІЙНЕ ПРОЦЕСИ В ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

**У статті розкриті методи теоретичного обґрунтування інвестиційних процесів у транспортній галузі України, а також стан справ по цьому питанню.**

## ВСТУП

Закон України "Про транспорт" від 10 листопада 1994 року №232/94-ВР визначає транспорт однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Місце і роль транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки в задоволенні його потреб у транспортних засобах, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

В Україні у транспортну систему входять — транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен), промисловий залізничний транспорт, відомчий транспорт, трубопровідний транспорт, шляхи сполучення загального користування.

Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Ефективна діяльність транспортної галузі в цілому сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку і міжнародній співпраці Україні. Виходячи з цього, транспортна галузь повинна функціонувати безперебійно і надійно.

В даний час вельми гострою проблемою є відсутність відпрацьованої інвестиційної системи фінансування українського транспортного комплексу. Оновлення парку рухомого складу відстає від існуючих потреб автотранспортних підприємств. Дана проблема вимагає перегляду механізмів фінансування галузі (зокрема, при реалізації інвестиційних проектів по оновленню рухомого складу), створення і залучення в схеми вкладення капіталу нових структур підтримки інвестиційної діяльності в транспортному комплексі на території суб'єктів України.

Недостатнє вивчення окремих теоре-

тичних і практичних аспектів формування сприятливого інвестиційного середовища в транспортній галузі все сказане обумовлює актуальність даної статті.

## ЗМІСТ

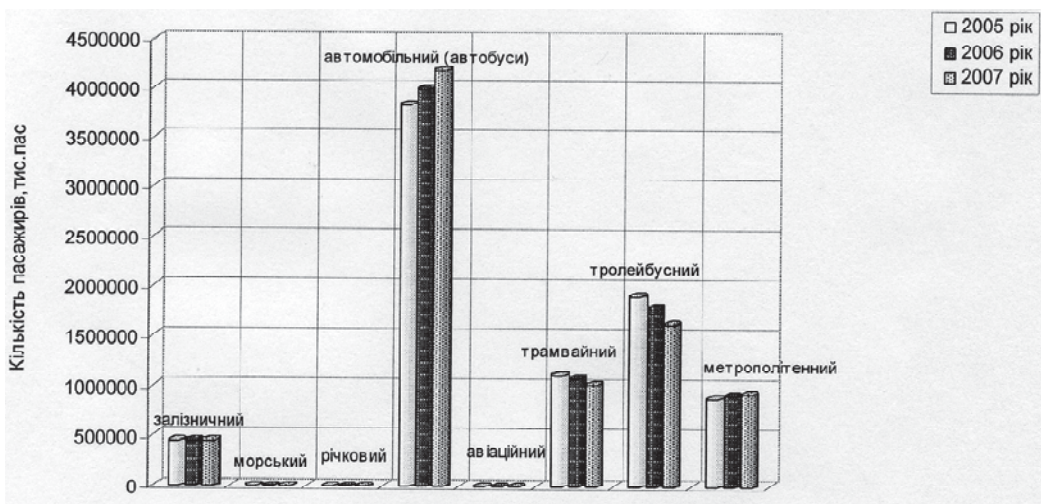
Формування ефективної транспортної політики, з урахуванням проведення корінного реформування транспорту є найважливішим завданням, яке належить вирішувати в найближчі декілька років.

Тому згідно з визначенням, поліпшення на транспорті є будь-яким втручанням — чи в результаті капіталовкладень в інфраструктуру, підвищення ефективності транспортного управління або інших заходів, яке виявляється успішним і приводить до стійкого скорочення транспортних витрат або еквівалентного підвищення рівня послуг, що надаються.

За оцінками експертів, коефіцієнт транзитності України є одним з найвищих в світі. Геостратегічно закон між країнами Європи, Азії і Близького Сходу дозволяє їй бути вигідним транзитним мостом для перевезень товарів і пасажирів. Але для користування цим ресурсом треба мати добре розвинений транспортний комплекс, високий ступінь розвитку транспортної мережі, високу якість транспортних послуг, регулярність перевезень, можливість збереження товару і виконувати відповідну державну політику.

Починаючи з 1990 р., об'єми перевезень вантажів і пасажирів для всіх видів транспорту (без трубопровідного) зменшилися в 3—5 разів.

Реальний стан транспортної галузі може відобразити два показники:



**Рис. 1. Динаміка відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування, тис.пас.**



**Рис. 2. Динаміка відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту, тис. тонн**

1. Перевезення вантажів — загальний обсяг вантажів, який навантажено та транспортовано рухомим складом окремих видів транспорту (вантажні автомобілі, залізничні вагони, річкові та морські судна, літаки) або трубопроводами, вимірюється в тоннах (перекачування газу, аміаку — в тоннах або кубічних метрах).

2. Перевезення пасажирів — загальна кількість пасажирів транспортованих рухомим складом окремих видів транспорту (автобуси, легкові автомобілі, тролейбуси, трамваї, залізничні пасажирські вагони, річкові та морські судна, літаки).

Результати дослідження мають такий вигляд:

Починаючи з 2005 р., бачимо значне погіршення показників перевезення пасажирів по деяким видам транспорту. Зовсім погана картина спостерігається по морському, річковому і авіаційному транспорту.

Із рисунку зрозуміло, що у транспортній галузі існують інвестиційні потреби.

За 4 роки з 2004 по 2007 всього в розвиток транспортно-дорожнього комплексу та галузі зв'язку було вкладено біля 44,7 млрд грн., з яких за рахунок бюджетів всіх рівнів — 16,3 млрд грн., за рахунок власних коштів підприємств — біля 18 млрд грн. та 10,4 млрд грн. залучених коштів.

У 2007 році підприємствами галузі освоєно 17,1 млрд грн. капітальних інвестицій, що на 175% більше показників 2006 долі. Вперше за останні роки з державного бюджету в розвиток галузі вкладено більше фондів (7,5 млрд грн., або 44% загального обсягу інвестицій) — ніж за рахунок власних коштів підприємств (4,2 млрд або 25% загального обсягу інвестицій).

Загальна вартість кредитного портфелю підприємств транспорту та галузі зв'язку в 2007 році склала 4243,8 млн грн., в тому числі Укрзалізниця — 63,8%, Укравтодор — 8%, галузь зв'язку — 27%, інші — 2,2%.

У першому кварталі 2008 освоєно 1,32 млрд грн. капітальних інвестицій, що на 14% більше відповідного періоду минулого долі.

За рахунок власних коштів підприємств освоєно 269,3 млрд грн., держбюджету всіх рівнів — 161,3 млрд грн.

Законом України про Державний бюджет на 2008 рік передбачено фінансування ряду програм розвитку галузі. Віділено більше 1 млрд грн. на розвиток інфраструктури аеропортів, 1,2 млрд грн. — на завершення будівництва автомобільної частини мосту через р. Дніпро в м. Києві, майже 400 млн грн. — на оновлення польотів повітряних суден, 200 млн — на розвиток метрополітенів, 140 млн грн. — на вирішення питань розвитку судноплавства в р. Ду-

най, через Керченську протоку, та придбання флоту для використання у внутрішніх водних шляхах, а також 13 млн грн. — для галузі зв'язку та інформатизації.

У цілому, порівняно з 2007, долею видатки з Державного бюджету на програми розвитку збільшилися більше ніж в 3 рази — 2,9 млрд грн. в 2008 порівняно з 890 млн 2007 долі. Однак ще й досі не затверджено порядок використання бюджетних коштів по одній з найбільших програм на 1 млрд грн. — на розвиток інфраструктури аеропортів, що унеможливує на даний початок її реалізації.

Для поліпшення економічного стану на транспорті важливе значення має виробку єдиної фінансової інвестиційної політики регіону і координація фінансової і інвестиційної діяльності в адміністративно-господарському управлінні галуззю.

## ВИСНОВОК

Транспорт — це найважливіший елемент виробничої інфраструктури, для нього характерна стійка частка від основних макроекономічних показників. Роль і значення транспорту таке, що, з одного боку, розвиток транспорту є умовою і передумовою функціонування як економічного комплексу, так і соціальної сфери, а з іншого, саме ці сфери в першу чергу формують запити споживачів транспортних послуг. Саме транспорт є найважливішим чинником національної безпеки, що знаходиться в прямій залежності від стійкого і ефективного функціонування всіх ланок економіки.

Як найкращий варіант розвитку транспортного комплексу України буде забезпечений в тому випадку, якщо пропозиція транспортних послуг не тільки відповідатиме попиту, що має, але і випереджатиме його, тим самим формуючи додаткові пасажирські і транспортні потоки і створюючи передумови для підвищення економічної активності, що сприятиме зростанню виробництва, збільшенню прибутковості бюджету і створенню нових робочих місць.

Аналіз показав, що сучасна інвестиційна ситуація характеризується недостатнім фінансуванням з одного боку і значним ослабленням державного регулювання транспортного комплексу — з іншого, наслідком чого є зниження якості послуг, що надаються. При цьому в країні спостерігається підвищення інвестиційної активності, що вимагає розробки ряду конкретних заходів по поліпшенню інвестиційного клімату в транспортному комплексі для залучення додаткових фінансових коштів.

Найбільш прийнятною формою залучення крупних фінансових засобів в транспортний комплекс слід вважати довгострокове кредитування.

## Література:

1. Федоренко В.Г. Інвестування: Підручник. — 2-ге вид., перероб. і доп. — К.: Алерта, 2008. — 448 с.
2. Федоренко В.Г. Іноземне інвестування економіки України: Навч. посіб. — К.: МАУП, 2004. — 272 с.: іл. — Бібліогр.: с. 262—268.
3. Шукін Б.М. Курс лекцій. — К.: МАУП, 2004. — 216. іл. — Бібліогр.: с. 214.

Стаття надійшла до редакції 09.02.2009 р.