

Роль інвестицій в розвитку транспортно-логістичної системи України

Крамаренко Ірина Сергіївна

кандидат економічних наук, доцент,
заступник завідувача кафедри менеджменту організацій
та адміністрування
Миколаївського міжрегіонального інституту розвитку людини
Університету «Україна»

Хаустова Ксенія Михайлівна

кандидат економічних наук, старший викладач
Мукачівського державного університету

Архангельська Анна-Марія Ігорівна

студентка
ДВНЗ «Ужгородський національний університет»

Kramarenko Iryna

Mykolaiv Interregional Institute of Human Development,
Open International University of Human Development "Ukraine"

Khaustova Kseniia

Mukachevo State University

Arkhanhelska Anna-Mariia

Uzhhorod National University

У статті досліджено сучасний стан та тенденції розвитку транспортно-логістичної системи України. Визначено роль та основні напрямки інвестиційного забезпечення національної транспортної системи. Проаналізовано інвестиційну активність підприємств галузі, досліджено особливості іноземного інвестування та проблеми залучення іноземного капіталу у розвиток транспортної системи в сучасних умовах.

Ключові слова: капітальні інвестиції, іноземні інвестиції, транспортно-логістична система, транспортна інфраструктура.

Крамаренко И.С., Хаустова К.М., Архангельская А.-М.И. РОЛЬ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

В статье исследовано современное состояние и тенденции развития транспортно-логистической системы Украины. Определена роль и основные направления инвестиционного обеспечения национальной транспортной системы. Проанализировано инвестиционную активность предприятий отрасли, исследованы особенности иностранного инвестирования и проблемы привлечения иностранного капитала в развитие транспортной системы в современных условиях.

Ключевые слова: капитальные инвестиции, иностранные инвестиции, транспортно-логистическая система, транспортная инфраструктура.

Kramarenko I.S., Khaustova K.M., Arkhanhelska A.-M.I. THE ROLE OF INVESTMENTS IN THE DEVELOPMENT OF UKRAINE'S TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM

The current state and trends of the development of transport and logistics system of Ukraine were investigated in the article. The role and main directions of investment support of the national transport system are determined. The investment activity of the enterprises of the branch is analyzed, the features of foreign investment are investigated and the problem of attraction of foreign capital in the development of the transport system in modern conditions.

Key words: capital investments, foreign investments, transport and logistics system, transport infrastructure.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Транспортно-логістична система виступає важливою складовою, системоутворюючим елементом національного господарства та вагомим чинником реалізації геостратегічного потенціалу національної економіки. Нажаль, сучасний стан транспортно-логістичної системи України не відповідає потребам економічного розвитку та забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної економіки на міжнародному ринку та не дозволяє у повній мірі реалізувати наявний географічний, економічний та техніко-технологічний потенціал.

Як показали дослідження, основною проблемою підтримки у належному стані та розвитку конкурентоспроможної транспортної системи є перманентний брак фінансування та неефективне використання обмежених ресурсів. У зв'язку з цим, питання організації інвестиційного забезпечення розвитку транспортно-логістичної галузі та створення умов для реалізації пріоритетних інвестиційних проектів і програм залишаються нагальними і не втрачають своєї актуальності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем інвестиційного забезпечення розвитку транспортно-логістичної системи України присвячено багато наукових праць. Зокрема, особливості залучення іноземних інвестицій у транспортну галузь України досліджували: В. Командровська, І. Любезна, В. Краківська, Г. Клишко та інші. Серед вітчизняних науковців, що присвятили свої роботи проблематиці державного та капітального інвестування транспортно-логістичної сфери можна назвати Ю. Залознову, Н. Трушкіну, О. Криворучко, І. Галак.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Сучасний технічний та економічний стан транспортно-логістичної системи та її окремих елементів свідчить про потребу ґрунтовного дослідження процесів інвестування в галузі та розроблення ефективних рішень щодо їх активізації умовах сучасних трансформаційних процесів.

Постановка завдання. Метою написання статті є дослідження сучасного стану транспортно-логістичної системи України, визначення основних тенденцій та проблем її інвестиційного забезпечення на сучасному етапі розвитку національної економіки.

Викладення основного матеріалу дослідження. Завдяки географічному положенню, Україна має значний транзитний потенціал, а також розвинуту транспорту інфраструктуру, що включає: 22 тис. км. залізниць, щільна

мережа автомобільних доріг протяжністю понад 175 тис. км., торгівельні порти Чорноморського, Азовського басейнів та Українського Придунав'я, придатні для судноплавства річки. Територією України також проходить 4 Пан'європейські транспортні коридори, що сполучають країни ЄС з східними та північними сусідами України, а саме: № 3 (Берлін – Вроцлав – Катовіце – Львів – Київ); № 5 (Лісабон – Барселона – Трієст – Будапешт – Київ); № 7 (Дунайський) (Німеччина – Австрія – Словаччина – Угорщина – Румунія – Болгарія – Молдова); № 9 (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ – Кишинів – Пловдив – Салоніки) та у перспективі ведеться робота щодо відкриття ще одного транспортного коридору, що отримав назву «ТРАСЕКА» (ЄС, Азербайджан, Вірменія, Болгарія, Грузія, Іран, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румунія, Таджикистан, Туреччина, Україна, Узбекистан через Чорне море та Каспійське море), роботи по впровадженню якого наразі активно ведуться.

Розробка програм розвитку транспортно-логістичної інфраструктури у регіонах потребує детальної оцінки її технічного стану, відповідності кількості і структури об'єктів реальним потребам розвитку бізнесу та транзитним можливостям регіону. На національному рівні основними задачами виступає забезпечення ефективної координації організаційно-економічної, технічної та технологічної взаємодії агентів ринку транспортно-логістичних послуг і об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури для створення міжрегіонального та транснаціонального синергійного зв'язку у процесах їх взаємодії з надання якісних транспортно-логістичних та супровідних послуг.

За період 2010-2017 років відбулися суттєві структурно-динамічні зміни у сфері пасажирських перевезень. Зокрема, загальна кількість перевезених пасажирів всіма видами транспорту у 2017 році становила 4648214,0 тис. осіб, що на -2196964,6 (-32,1) менше, ніж у 2010 та на -205615,9 (-4,2%) менше за аналогічний період 2016 року. Такі тенденції пов'язані насамперед зі скороченням загальної чисельності населення України та зниженням купівельної спроможності на тлі підвищення вартості перевезень, що негативно вплинуло на рівень мобільності громадян. У таблиці 1. наведено основні тенденції розвитку пасажирських перевезень в Україні протягом 2010-2017 років.

Серед видів пасажирського транспорту найбільш суттєвим є зниження пасажиропотоків у сфері морських (-99%) та залізничних

(-67%) перевезень порівняно з 2010 роком та на 57,6 і 5,6% відповідно у порівнянні з 2016. Скорочення залізничних перевезень зумовлено зниженням туристичної, трудової та навчальної внутрішньої міграції громадян насамперед у зв'язку тривалою військовою агресією Російської Федерації та пов'язаних з цим ризиків, скороченням чисельності студентів у ВНЗ України й виїздом значної кількості трудових мігрантів за кордон. Аналогічні фактори та суттєве зростання цін на бензин і дизельне паливо призвели до скорочення внутрішніх пасажирських перевезень автомобільним транспортом (-45%). На рис. 1. наве-

дено індекси розвитку пасажирських перевезень в Україні за 2010-2017 роки.

Як видно з рисунку, суттєвий спад пасажирських перевезень спостерігався у 2014 році, що супроводжувався початком військової агресії в АР «Крим» та на Сході України й суттєвим зростанням турбулентності в соціально-економічному житті населення. У 2015-2017 роках спостерігається зростання обсягів пасажирських перевезень морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом внаслідок проходження певних адаптаційних процесів в цих сферах. У той же час, після незначного зростання у 2015 та стабілі-

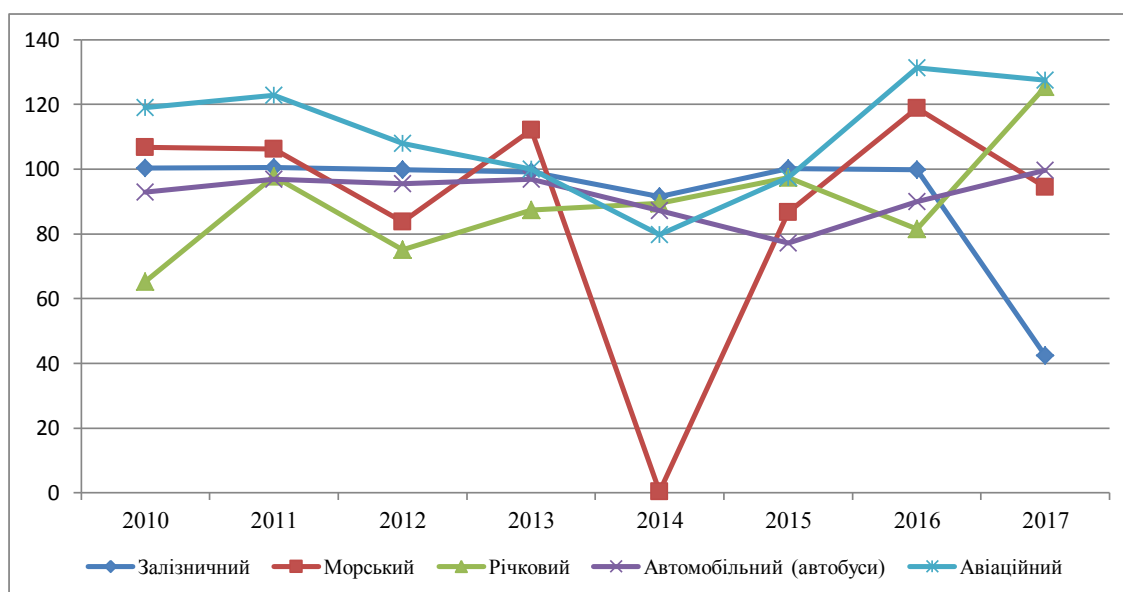


Рис. 1. Індеси пасажиропотоків у розрізі основних видів транспорту, % до попереднього року

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України [1]

Таблиця 1

Динаміка пасажирських перевезень в Україні у розрізі основних видів транспорту

Види транспорту	2010	2014	2015	2016	2017	приріст 2017/2010, %	приріст 2017/2016, %
Залізничний	427240,6	389305,5	389794,1	389057,6	164942	-61,4	-57,6
Морський	6645,6	29,4	25,5	30,3	28,6	-99,6	-5,6
Річковий	985,2	565,1	550,8	448,5	562,9	-42,9	25,5
Автомобільний (автобуси)	3726287	2913318,1	2250345,3	2024892,9	2019325	-45,8	-0,3
Авіаційний	6106,5	6473,3	6302,7	8277,9	10555,6	72,9	27,5
Трамвайний	713809,7	769911,1	738603,2	694009,4	675841	-5,3	-2,6
Тролейбусний	1203551	1096884,8	1080772,6	1038746,0	1058072	-12,1	1,9
Метрополітенівський	760551	725819,9	700369,5	698367,3	718887	-5,5	2,9
Всього	6845177	5902307,2	5166763,7	4853829,9	4648214,0	-32,1	-4,2

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України [1]

зації 2015-2016 років, у 2017 році спостерігається значне скорочення пасажирських перевезень Укрзалізницею, що негативно впливає на її фінансовий стан.

Попри загальне скорочення пасажиропотоків, спостерігається значна популяризація авіаційного транспорту в Україні, обсяги перевезень пасажирів на якому у 2017 році зросли майже вдвічі протягом досліджуваного періоду і мають тенденції до постійного збільшення. Цьому сприяло ряд факторів, а саме підвищення доступності авіаперевезень для населення внаслідок зниження вартості перевезень за окремими маршрутами, міграція трудових ресурсів у більш віддалені регіони світу та розвиток міжнародного авіатуризму.

За даними міністерства інфраструктури «регулярні польоти між Україною та країнами світу впродовж 2017 року здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній до 43-ох країн світу та 29 іноземних авіакомпаній до 27-ми країн світу. Серед нових іноземних авіакомпаній такі: «Qatar Airways» з Катару, «Ernest SpA» з Італії та «Kish Air» з Ірану. Розширювалась географія міжнародних регулярних польотів як вітчизняних, так і іноземних авіаперевізників. У січні-грудні звітнього року відповідно до затвердженого розкладу руху розпочато експлуатацію на регулярній основі 20 міжнародних авіаліній, з них 10 міжнародних авіаліній – вітчизняними авіакомпаніями. Українськими авіакомпаніями на міжнародних регулярних рейсах перевезено 5837,5 тис. пасажирів, іноземними – 4975,8 тис. пасажирів (зростання на 18,1 відсотка та 29,3 відсотка відповідно) [5].

Вирішення проблем транспортної системи України та підвищення її конкурентоспроможності потребує насамперед масштабних капітальних інвестицій. Як зазначає Криворучко О.П., «Певні кроки у цьому напрямі вже здійснено. У сфері інвестування транспортної галузі залучено кошти, які спрямовано на: модернізацію технологічного обладнання в сфері залізничного транспорту; забезпечення якісного транспортного сполучення, наявних та перспективних потреб місцевого і транзитного проїзду; підвищення ефективності перевезень – в автомобільній галузі; приведення глибини портів до рівня необхідного для заходів відвантаження суден, розвиток сучасних терміналів – у галузі водного транспорту; модернізацію та технічну підтримку української ГТС – у газотранспортній галузі» [4].

Це підтверджується також позитивною динамікою капітального інвестування, як в

цілому за видом економічної діяльності, так і у розрізі основних видів транспорту. Зокрема, у 2017 році у розвиток транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності вкладено капітальних інвестицій на загальну суму 37943,5 млн. грн. що на 93% перевищує капіталовкладення у 2010 році та на 50% більше, ніж у 2016. Обсяги капітальних інвестицій у розвиток підприємств транспортно-логістичної системи України за період 2010-2017 років відображено у таблиці 2.

У розрізі видів транспорту, найбільший приріст капітальних вкладень протягом досліджуваного періоду спостерігався у сфері наземного транспорту (300%), зокрема – в оновлення парку машин у сфері вантажних і пасажирських перевезень (+120%) та рухомого складу вантажного залізничного транспорту (+160%) а також авіаційного транспорту (+111%). Порівняно повільнішими темпами зросли капіталовкладення у розвиток трубопровідного (32%) та водного (42%) транспорту, що зумовлено негативними очікуваннями інвесторів щодо скорочення попиту на вказані види транспортування в Україні.

Важливу роль у розвитку транспортної системи відіграють також іноземні інвестиції, обсяги який, на жаль значно скоротилися порівняно 2012-2013 роками, що продемонстровано на рис. 2.

Частка галузі у валових обсягах залучення інвестицій в національну економіку у 2011-2017 роках суттєво не змінювалася і складала у середньому 2,8% що свідчить про відносно стабільну зацікавленість іноземних інвесторів у розвитку транспортно-логістичної системи.

Найбільші протягом досліджуваного періоду обсяги прямих іноземних інвестицій (1535,3 млн. дол. США) залучено в економіку галузі у 2013 році, найнижчі (1087,9) – у 2015. Доцільно відмітити, що скорочення обсягів іноземного інвестування у галузь в 2014 – 2015 рр. корелює із загальним скороченням іноземного інвестування у вітчизняну економіку, викликаним суттєвим погіршенням інвестиційного клімату. У 2017 році відмічається помірне зростання іноземних інвестицій, що є позитивним сигналом. Проте, наявних надходжень не достатньо для виходу галузі з системної кризи, технічного переозброєння та реструктуризації у відповідності до сучасних потреб.

Основними інвесторами галузі впродовж останніх трьох років виступають країни Європейського співтовариства (рис. 3). Зокрема, у 2017 році в структурі іноземних інвесторів

транспортної галузі лідирують: Кіпр (32%), Німеччина (17,6%), Нідерланди (10,5%) та Велика Британія (10,3%).

Погоджуємося з думкою вчених Комаровської В.Є. та Любезної І.І., що на сьогодні

«залученню інвестицій заважає вплив негативних факторів інвестування в транспортну сферу, зокрема: невідповідність міжнародним стандартам, застарілість основних засобів, неефективне використання наявних тран-

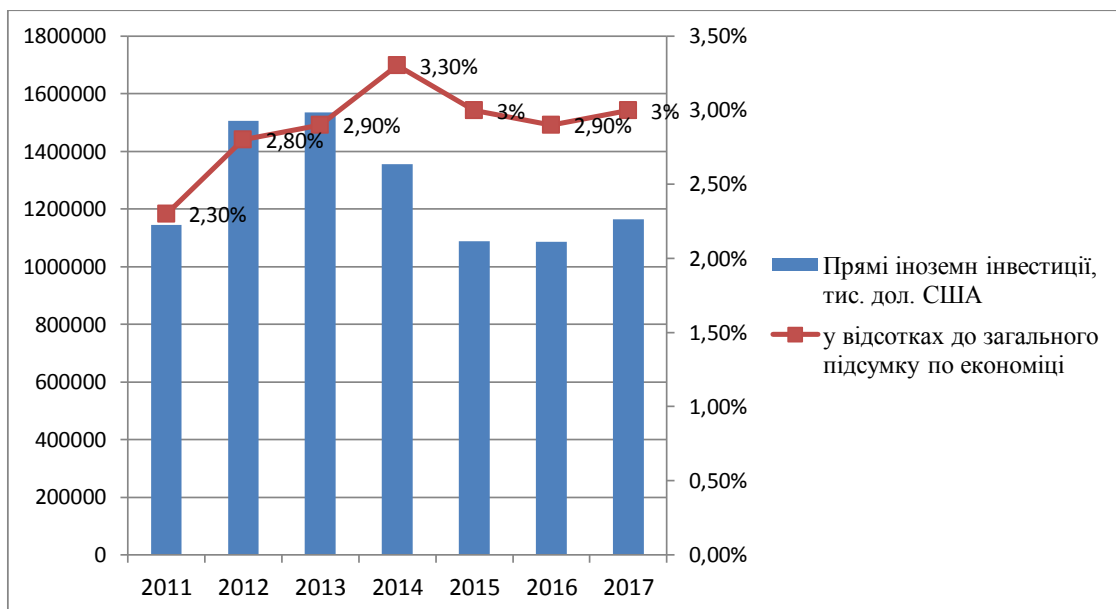


Рис. 2. Прямі іноземні інвестиції у розвиток підприємств за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»

Джерело: [6]

Таблиця 2

Капітальні інвестиції у розвиток підприємств транспортно-логістичної системи України

Період		Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, млн. грн.	Наземний транспорт	Трубопровідний транспорт	Водний транспорт	Авіаційний транспорт	Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту
2010		19591,7	4939,2	1831,5	178,5	616,9	11901
2012		32807,9	12743,8	2400,5	117,3	775,4	16385,4
2013		18833,3	3668,8	932,6	132,6	540,5	13347,3
2014		15498,2	3338,5	577,7	204,8	410,2	10837
2015		18704	6545,7	1574,4	302,5	647,8	9529,5
2016		25107,8	13075,4	2855,7	233,9	616,1	8126,3
2017		37943,5	19813,5	2432,2	253,7	1302,5	13757,7
Приріст 2017/2010	млн. грн.	18351,8	14874,3	600,7	75,2	685,6	1856,7
	%	93,6713	301,1	32,7	42,1	111,1	15,6
Приріст 2017/2016	млн. грн.	12835,7	6738,1	-423,5	19,8	686,4	5631,4
	%	51,12236	51,5	-14,8	8,4	111,4105	69,2

Джерело: Державна служба статистики України

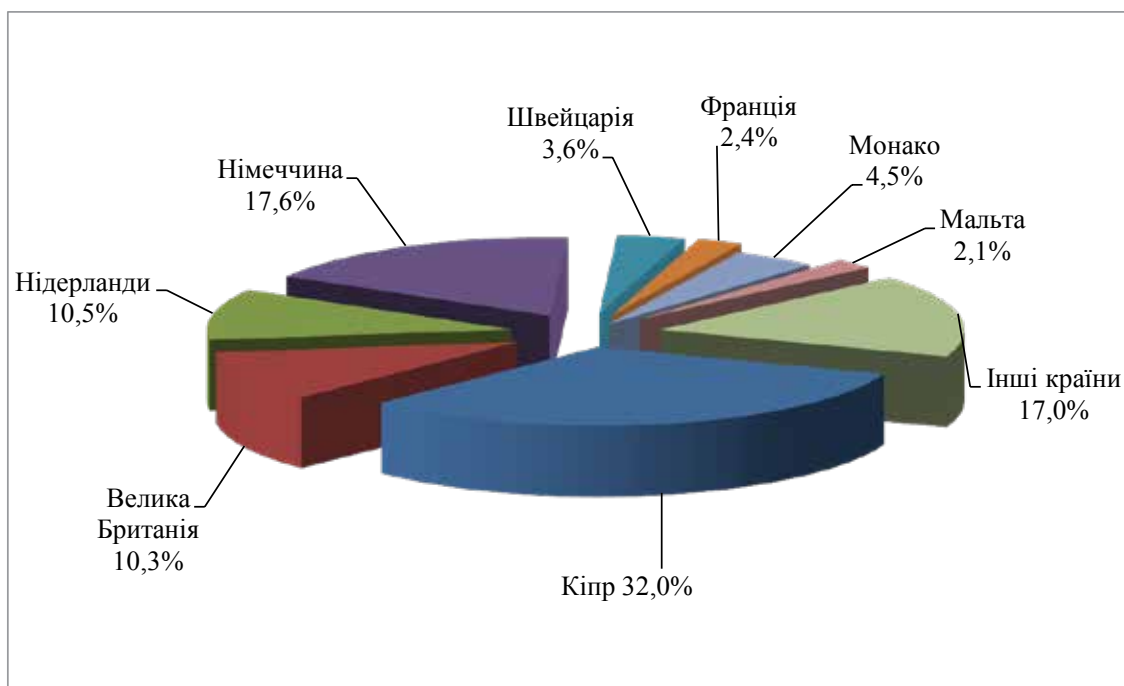


Рис. 3. Іноземні інвестиції у розвиток транспортно-логістичної системи України у розрізі основних краї-інвесторів у 2017 році

Джерело [6]

спортних ресурсів, а також економічні та політичні проблеми в Україні, що підвищують ризики інвестування та відлякують потенційних інвесторів [3].

На даний час Міністерством інфраструктури України розроблено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, де одним із пріоритетних напрямів є забезпечення сталого фінансування транспорту. Для впровадження даного напрямку планується розробка комплексу заходів щодо: залучення приватних інвестицій у транспортну сферу, у тому числі за проектами державно-приватного партнерства, та коштів міжнародних фінансових організацій (інституцій); забезпечення цільового фінансування транспортної галузі; впровадження інноваційних фінансових інструментів і механізмів для залучення приватних інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури (зелених інвестицій, проміжного фінансування, проектного фінансування, включаючи облігації й основні інструменти розподілу ризиків і приросту вартості) з підтримкою держави або міжнародних фінансових інститутів [2].

За результатами проведених досліджень можна зробити висновок, що не зважаючи на високу інвестиційну привабливість транспортно-логістичної системи та певні заходи на державному рівні щодо покращення інвести-

ційного клімату, на сьогодні існує ряд негативних чинників, що гальмують розвиток інвестиційних проектів в галузі. До найбільш суттєвих стримуючих факторів можна віднести:

- недостатньо гнучка податкова система, що не враховує особливості інвестування в транспортній галузі;
- економічна і політична нестабільність, наявність невирішеного військового конфлікту та окупованих територій;
- недостатня ефективність законодавства в контексті захисту прав приватних інвесторів;
- відсутність ефективно діючого фондового ринку;
- неефективна інвестиційна політика держави в галузі;
- неможливість установаження рентабельних тарифів на перевезення пасажирів через соціальні причини;
- недостатній рівень державної підтримки інвестиційної діяльності та розвитку системи підготовки інвестиційних програм і проектів;
- слабо розвинений інститут державно-приватного партнерства.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Отже, важливою умовою зростання інвестиційних вкладень у розвиток транспортно-логістичної системи України є створення сприятливого інвестиційного та бізнес-клімату, стабілізація макроекономічних процесів та вирішення

геополітичних проблем, зокрема припинення військових дій, що виступають суттєвим фактором ризику для іноземного інвестування та динамічного розвитку галузі.

Перспективними є подальші дослідження джерел інвестування розвитку транспортно-

логістичної системи та можливостей щодо їх диверсифікації для розширення інвестиційно-інноваційних процесів у галузі й фінансування перспективних інвестиційних проєктів розбудови транспортно-логістичної інфраструктури.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Залознова Ю.С. транспортно-логістична система України: проблеми та перспективи розвитку / Ю.С. Залознова, Н.В. Трушкіна // Економічний вісник Донбасу. – 2018. – № 3(53). – С. 113-119.
3. Командровська В.Є. Проблеми залучення іноземних інвестицій у транспортну інфраструктуру України / В.Є. Командровська, І.І. Любезна // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – 2015. – Випуск 5. – С. 60-66.
4. Криворучко О.П. Інвестування транспортної галузі в розрізі основних секторів інфраструктури України: сучасний стан та план на перспективу / О.П. Криворучко // Економіка і суспільство. – 2017. – Випуск 13. – С. 542-546.
5. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>
6. Транспорт і зв'язок України 2017: статистичний збірник / Державна служба статистики України, 2018.

REFERENCES:

1. Gosudarstvennaya sluzhba statistiki Ukrainy [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Zaloznova Y.S. Transportno-logisticheskaya sistema Ukrainy: problemy i perspektivy razvitiya / Y. Zaloznova, N.V. Trushkina // Ekonomicheskij vestnik Donbasu. – 2018. – № 3 (53). – S. 113-119.
3. Komandrov's'ka V. Y. Problemy privlecheniya inostrannykh investitsiy v transportnuyu infrastrukturu Ukrainy / V. Yest' Komandrov's'ka, I. I. lyubezno // Nauchnyy vestnik Uzhgorodskogo natsional'nogo universiteta. – 2015. – Vypusk 5. – S. 60-66.
4. Krivoruchko O.P. Investirovaniye transportnoy otrasli v razreze osnovnykh sektorov infrastruktury Ukrainy: sovremennoye sostoyaniye i plan na perspektivu / A.P. Krivoruchko // Ekonomika i obshchestvo. – 2017. – Vypusk 13. – S. 542-546.
5. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>
6. Transport i svyazok Ukrainy 2017: statisticheskiy sbornik / Gosudarstvennaya sluzhba statistiki Ukrainy, 2018.