

## Інвестування транспортної галузі в розрізі основних секторів інфраструктури України: сучасний стан та план на перспективу

Криворучко О.П.

аспірант

Національного університету водного господарства  
та природокористування

Проведено аналіз сучасного стану інвестиційного забезпечення транспортної галузі в межах основних секторів інфраструктури України. Виявлено, що найбільш інвестиційно привабливою є автомобільна сфера, оскільки саме у цю галузь спрямовані найбільші обсяги інвестиційних коштів. Окрім того, найбільшу кількість проектів планується реалізувати саме у цій галузі. Обґрунтовано, що другою за рейтингом вкладень інвестиційних ресурсів транспортної галузі є залізниця. Проте тут є певні проблеми, які гальмують рівень інвестицій, зокрема це суміщення функцій державного та господарського управління, а також наявність державної монополії на основні види діяльності із перевезення вантажів та пасажирів. Розкрито необхідність інвестування у сфері водного транспорту, а саме для приведення глибини портів до рівня, необхідного для заходів відвантаження суден, у розвиток сучасних терміналів. Доведено низький рівень інвестування в основний капітал підприємств авіаційного транспорту через відсутність економічних та правових гарантій захисту інтересів інвесторів.

**Ключові слова:** транспортна галузь, інфраструктура України, газотранспортна система, автомобільна галузь, залізнична сфера, авіаційна галузь, інвестиційні проекти.

Криворучко А.П. ИНВЕСТИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В РАЗРЕЗЕ ОСНОВНЫХ СЕКТОРОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЛАН НА ПЕРСПЕКТИВУ

Проведен анализ современного состояния инвестиционного обеспечения транспортной отрасли в пределах основных секторов инфраструктуры Украины. Выявлено, что наиболее инвестиционно привлекательной является автомобильная сфера, поскольку именно в эту отрасль направлены наибольшие объемы инвестиционных средств. Кроме того большее количество проектов планируется реализовать именно в этой области. Обосновано, что второй по рейтингу вложений инвестиционных ресурсов транспортной отрасли является железная дорога. Однако здесь есть определенные проблемы, которые тормозят уровень инвестиций, в частности это совмещение функций государственного и хозяйственного управления, а также наличие государственной монополии на основные виды деятельности по перевозке грузов и пассажиров. Раскрыта необходимость инвестирования в сфере водного транспорта, а именно для приведения глубины портов до уровня, необходимого для отгрузки судов, в развитие современных терминалов. Доказан низкий уровень инвестирования в основной капитал предприятий авиационного транспорта из-за отсутствия экономических и правовых гарантий защиты интересов инвесторов.

**Ключевые слова:** транспортная отрасль, инфраструктура Украины, газотранспортная система, автомобильная отрасль, железнодорожная сфера, авиационная отрасль, инвестиционные проекты.

Kryvoruchko O.P. INVESTING INTO TRANSPORT INDUSTRY IN TERMS OF THE MAIN SECTORS OF UKRAINE'S INFRASTRUCTURE: CURRENT CONDITIONS AND PLAN FOR THE FUTURE

The article analyzes current conditions of investment supply for transport industry within the main sectors of Ukraine's infrastructure. It is determined that automobile industry is the most attractive for investments, getting the largest amount of investments. Besides, most of the projects are planned to be implemented in the branch. It is proved that railway is the second branch in the rating of application of investment resources in transport industry. However, there are some problems in the field, preventing growth of investments. Particularly, it is combination of the functions of the state and economic management, as well as the state monopoly over the main kinds of activity concerning shipping and transportation of passengers. The work argues necessity of investing into the field of water transport, i.e. for correction of depth at the ports up to the level, necessary for shipment of vessels, development of modern terminals. It is confirmed that there is a low level of investment into the fixed assets of air transport enterprises because of the absence of economic and legal guaranties for investors' interest protection.

**Keywords:** transport industry, Ukraine's infrastructure, gas transportation system, automobile industry, railway sector, aviation industry, investment projects.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** У сучасних умовах господарювання транспортний комплекс є важливим складником у структурі економіки країни, фактором реалізації її геостратегічного потенціалу та зростання її ролі в міжнародному поділі праці. За роки ринкових перетворень транспорт став самостійною системоутворюючим чинником економічного піднесення України, що потребує значних обсягів інвестицій. Проблема підвищення інвестиційної активності та реконструкції економіки, у тому числі транспортної інфраструктури, не може бути вирішена тільки за рахунок державного інвестування, тому виникає необхідність пошуку інвестиційних ресурсів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання розвитку транспортної галузі порушували багато вчених, як вітчизняних, так і закордонних. Зокрема, на особливу увагу заслуговують праці таких учених, як Л. Бойср, К. Еванс, Б. Гібсон, Д. Ламберт, Р. Морган, М. Стоун та ін., які спрямовані на вирішення проблем впливу транспортної галузі на розвиток економіки. Серед вітчизняних науковців значний внесок у дослідження транспортного комплексу зробили Є. Сич, В. Коба, О. Гаврилюк, Б. Карпінський, А. Новікова, Ю. Пащенко та ін.

Проте авторами недостатнього уваги приділено системі планування інвестування транспортної галузі в розрізі основних секторів інфраструктури України.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Мета статті – провести аналіз сучасного стану та обґрунтувати план на короткострокову перспективу щодо інвестування транспортної галузі в розрізі основних секторів інфраструктури України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Інвестиції забезпечують сприятливе середовище розвитку бізнесу та галузі загалом. Не є винятком і транспортна галузь. Розглянемо більш детально процеси інвестування транспортної галузі в межах секторів інфраструктури України.

1. Інвестування автомобільного транспорту. В межах даної сфери плануються до реалізації такі інвестиційні проекти.

1.1. Реконструкція під параметри I технічної категорії з чотирма смугами міжнародної автомобільної дороги державного значення М-07/Е373 Київ – Ковель – Ягодин на ділянці Ковель – Ягодин як частини національного транспортного коридору Балтійське море – Чорне море (державний кордон із

Польщею, Волинська область). Мета проекту: підвищення ефективності перевезень; забезпечення наявних та перспективних потреб місцевого і транзитного проїзду; розвиток придорожного сервісу; посилення ролі України як транзитної країни. Вартість проекту – 63,06 млн. євро.

1.2. Будівництво шляхопроводу на км 522+250 міжнародної автомобільної дороги М-06/Е40 Київ – Чоп у с. Запитів Львівської області. Мета проекту – забезпечення якісного транспортного сполучення; підвищення безпеки руху збільшення вантажопотоку, у тому числі транзитного, через українсько-польський кордон, сприяння соціально-економічному розвитку регіону. Вартість проекту – 3,5 млн. євро.

1.3. Будівництво транспортної розв'язки в двох рівнів на перетині двох міжнародних доріг М06/М19, Рівненська область. Мета проекту – підвищення ефективності перевезень; забезпечення наявних та перспективних потреб місцевого і транзитного проїзду; сприяння соціально-економічному розвитку регіону, розвиток придорожного сервісу. Вартість проекту – 10,3 млн. євро.

1.4. Будівництво транспортної розв'язки на км 609+700 на перетині міжнародних автомобільних доріг М-06/Е40 Київ – Чоп та М-12/Е50 Стрий – Тернопіль – Кропивницький – Знамянка, Львівська область. Мета проекту – підвищення ефективності перевезень; забезпечення наявних та перспективних потреб місцевого і транзитного проїзду; сприяння соціально-економічному розвитку регіону, посилення ролі України як транзитної країни. Вартість проекту – 9,5 млн. євро.

2. Інвестування залізничного транспорту. Залізничний транспорт України включає інфраструктуру, залізничний рухомий склад, інше майно, а також підприємства залізничного транспорту, що забезпечують потреби держави, фізичних та юридичних осіб у перевезеннях [4]. Особливістю діяльності залізничного транспорту є суміщення функцій державного і господарського управління. Це є також однією з причин залучення низького рівня інвестиційних ресурсів, які дуже необхідні комплексу для здійснення технічної і технологічної модернізації. Ще однією специфічною рисою залізничного транспорту є те, що він є державною монополією на основні види діяльності з перевезення вантажів та пасажирів, що, своєю чергою, гальмує його розвиток та унеможливорює участь приватного капіталу у фінансуванні масштабних

інвестиційних проектів. Окрім того, залізниці виконують соціальні функції держави. Пільгові категорії громадян становлять понад 70% від усіх перевезених пасажирів у приміському сполученні. При цьому держава не компенсує повною мірою зазначені витрати. Відзначимо, що до недавнього часу залізничний транспорт України розглядався винятково як природна монополія [6; 7].

Основні інвестиційні проекти залізничної сфери, які плануються до реалізації:

2.1. Будівництво шляхопроводів через залізничні колії на км 618+500 та 618+900 міжнародної автомобільної дороги М-06/Е50 Київ – Чоп. Мета проекту – будівництво шляхопроводів через залізничні колії на км 618+500 та 618+900 міжнародної автомобільної дороги М-06/Е50 Київ – Чоп. Вартість проекту – 5,8 млн. євро.

2.2. Будівництво шляхопроводу через залізницю на км 213+950 міжнародної автомобільної дороги М-19/Е85 Доманове – Ковель – Чернівці – Терблече у м. Дубно, Рівненська область. Мета проекту – забезпечення якісного транспортного сполучення, наявних та перспективних потреб місцевого і транзитного проїзду; підвищення ефективності перевезень; сприяння соціально-економічному розвитку регіону. Вартість проекту – 4,95 млн. євро.

2.3. Будівництво шляхопроводу через залізницю на 64+339 км автомобільної дороги державного значення Н-02 Львів – Тернопіль. Мета проекту – забезпечення якісного транспортного сполучення, наявних та перспективних потреб місцевого і транзитного проїзду; підвищення ефективності перевезень; сприяння соціально-економічному розвитку регіону. Вартість проекту – 4,95 млн. євро

Виникає необхідність у реформуванні залізничного транспорту, що передбачає розвиток конкуренції у сфері перевезень вантажів і пасажирів. Наслідком цього є необхідність урахування того, що власником перевізних засобів – вагонів і локомотивів – може бути як «Укрзалізниця», так і будь-який індивідуальний чи колективний власник (операторська компанія). При цьому всі виробничі потужності, що забезпечують пересування рухомого складу на магістральних лініях (інфраструктура), залишаються у державній власності та оперативному управлінні «Укрзалізниця». У цьому разі особливого значення набуває структура тарифу, тобто співвідношення в ньому вагонного та інфраструктурного складників.

3. Інвестування водного транспорту. Сьогодні в морських торговельних портах наявні технічні проблеми, зокрема стан причалів і обладнання, рівень автоматизації і комп'ютеризації, способи перенавантаження і зберігання і т. д. Зношеність основних фондів українських портів становить 70%. Технічна та технологічна модернізація морського транспорту відповідно до міжнародних стандартів та вимог до портів, згідно з Транспортною стратегією України до 2020 р., є пріоритетним завданням для держави та самих підприємств. Передусім це приведення глибин портів до рівня, необхідного для заходів великотоннажних суден; розвиток сучасних терміналів; оновлення припортової інфраструктури та кранового господарства.

Низькі темпи оновлення основних фондів призводять до невідповідності сучасним технічним вимогам надання послуг у порту, а це знижує їх рівень завантаженості та інвестиційної привабливості підприємств галузі.

Незадовільні економічні показники від експлуатації морально і фізично застарілої техніки негативно впливають на галузеві показники ефективності виробництва, зокрема на собівартість випуску продукції, величину прибутку, фондівіддачу та рентабельність основних фондів. Експлуатація морально та фізично застарілої техніки вимагає витрат для проведення ремонтів. Оновлення основних фондів повинно йти не тільки за рахунок високих темпів розширеного відтворення, а й за рахунок високих темпів простого відтворення основних фондів. Ширше охоплювати такі економічно вигідні форми відтворення, як технічне переозброєння, реконструкцію і розширення діючого підприємства [5].

Очевидно, що, ставлячи перед собою мету збереження та збільшення свого капіталу, підприємство формує інвестиційну культуру, своєю чергою, це визначає ефективність роботи в майбутній перспективі, можливість вистояти в конкурентній боротьбі, вийти на якісно новий рівень конкурентоспроможності чи освоїти нові види послуг.

Встановлення зв'язку між сильною інвестиційною культурою підприємства і позитивним рейтингом є безсумнівним, адже в результаті освоєння інвестицій можливе суттєве підвищення ринкової вартості підприємства над вартістю чистих активів. У протилежному випадку – втрата ринкових позицій та можливостей досягнення конкурентних переваг у довгостроковому періоді.

4. Інвестування газотранспортної системи. За результатами фінансово-виробничої діяльності ПАТ «Укртрансгаз» за дев'ять місяців 2017 р. капітальні інвестиції в об'єкти газотранспортної системи України зросли на 46%, або на 486 млн. грн. порівняно з аналогічним періодом 2016 р. За три квартали поточного року «Укртрансгаз» виконав робіт із модернізації та технічної підтримки української ГТС у розмірі 3,1 млрд. грн., із них: план капітальних інвестицій – на 1 540 млн. грн., програма ремонтів та технічного обслуговування – 789 млн. грн., програма забезпечення матеріально-технічним ресурсами – 743 млн. грн. (рис. 1).

У період з липня по вересень 2017 р. (III кв.), відповідно до плану капітальних інвестицій, виконано обсяг робіт на суму 350 млн. грн. За цей період одними з найбільш вартісних проектів капітальних інвестицій були: реконструкція блоку підготовки паливного, пускового, імпульсного газу дотискувальної компресорної станції «Більче-Волиця» (Львівська обл.), капітальний ремонт ділянки (27 км) транзитного магістрального газопроводу «Уренгой – Помари – Ужгород» (УПУ), реконструкція установки осушення газу з автоматизацією технологічного процесу Червонопартизанського підземного сховища газу в Чернігівській області, реконструкція системи електропостачання апарату повітряного охолодження газу КС «Ужгород».

Також проведено капітальний ремонт пунктів виміру витрат газу на значній кількості газорозподільчих станцій (ГРС) по всій системі.

За останні два роки значно збільшено фінансування виробничих програм щодо модернізації та технічної підтримки ГТС, це дає можливість на десятиліття продовжити термін надійної експлуатації газотранспортної інфраструктури «Укртрансгазу», тим самим гарантувати стабільне транспортування газу як європейським, так і українським споживачам [2]. 5. У сфері літакобудування інвестиційні ресурси необхідні для розбудови системи аеропортів, злітно-посадочних смуг на аеродромах та їх інфраструктури, передачі прав володіння на користування майном аеропорту в концесію, а також для оновлення парку повітряних суден. Доцільно відзначити, що потенціал галузі становлять не лише авіаційні заводи та авіакомпанії, а й наявність кадрів та високорозвиненої наукової бази для галузі. Задіяти їх та максимально ефективно використати – мета, яка допоможе підняти не лише галузь, а й численні дослідницькі установи, фундаментальну науку. Потенціалом можна вважати і налагоджену кооперацію з партнерами в інших країнах. Не втрачаючи зв'язків із традиційними партнерами, необхідно намагатися знайти нових партнерів на Заході, адже досвід просування проекту АН-70 свідчить про складнощі самостійного виходу на нові ринки [1]. У межах авіаційної галузі сьогодні функціонують такі інвестиційні проекти:

1. Проект реконструкції аеропорту «Львів»: загальна вартість інвестиційного проекту – 21,0 млн. дол. США, з них кошти інвестора –



Рис. 1. Динаміка змін обсягів капітальних інвестицій у ГТС за дев'ять місяців, 2014–2017 рр. [3]

15,0 млн. дол. США, власні кошти – 6,0 млн. дол. США. Проект націлений на перетворення аеропорту в конкурентоздатний високотехнологічний авіаційно-транспортний комплекс, що дасть змогу значно розширити та диверсифікувати можливості щодо приймання, обслуговування та відправлення повітряних суден, зміцнити безпеку перевезень, культуру обслуговування пасажирів.

2. Проект комплексної реконструкції Міжнародного аеропорту «Донецьк»: загальна вартість інвестиційного проекту – 142,6 млн. дол. США, з них кошти інвесторів – 135,45 млн. дол. США. На даний час інвестором проекту є обласна державна адміністрація, яка забезпечує фінансування проекту у частині реконструкції аеровокзалу. Однак обмеженість місцевого бюджету та власних коштів є недостатніми для здійснення у повному обсязі інвестиційного проекту. Проект передбачає комплексну реконструкцію аеропорту для забезпечення рівня обслуговування і авіаційної безпеки пасажирів відповідно до міжнародних вимог, створення умов для польотів до Донецьку провідних західних авіакомпаній, забезпечення збільшення внутрішніх та міжнародних рейсів.

3. Інвестиційний меморандум Міжнародного аеропорту «Харків»: загальна вартість проекту – 39,88 млн. дол. США (кошти інвестора). Аеропорт потребує інвестицій для підвищення класу злітно-посадкової смуги, розширення переліку повітряних суден, що можуть обслуговуватися в аеропорту, для заміни спецтехніки, підвищення культури обслуговування пасажирів.

4. Проект реконструкції Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни): орієнтовна вартість проекту – 78 млн. дол. США. Згідно з генеральним планом м. Києва на період до 2020 р., заходами щодо розвитку повітряного транспорту передбачено відновлення аеропорту, будівництво та реконструкцію об'єктів, які б забезпечували обслуговування близьких міжнародних та місцевих авіаперевезень із поступовим перетворенням його в аеропорт ділової авіації та базу сервісу приватних літаків.

Проте нині рівень інвестицій в основний капітал підприємств авіаційного транспорту бажає кращого.

**Висновки з цього дослідження.** Отже, нині спостерігаємо необхідність інвестування транспортної галузі, що забезпечить її розвиток, упровадження новітніх технологій та інтеграцію національної транспортної мережі до рівня транс'європейського. 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.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Дяченко Т.О. Особливості залучення інвестицій у авіаційну галузь України / Т.О. Дяченко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/download/241/230/>.
2. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://utg.ua/utg/media/news/2017/11/gts-investments-9m-2017.html>.
3. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://utg.ua/utg/media/news/2017/08/capital-investment-in-gts-grew-twice-in-://utg.ua/utg/media/news/2017/08/capital-investment-in-gts-grew-twice-in-2017.html>.
4. Михайличенко К.М. Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ галузі / К.М. Михайличенко, О.В. Собкевич [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1662>.
5. Николаева Н.К., Маркевич А.Л. Анализ резервов комплексного развития морского портового комплекса региона с учетом внешней среды / Н.К. Николаева, А.Л. Маркевич // *Фундаментальные исследования*. – 2007. – № 7. – С. 41–42.
6. Про природні монополії : Закон України від 20.04.2000 № 1682111 зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua>.
7. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспорту: методологія формування та розвитку : [монографія] / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. – К. : Логос, 2006. – 264 с.