

УДК 330.322

Н. Б. САВІНА

ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ СКЛАДОВОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ КРАЇНИ

Ідентифіковано особливості інвестування інфраструктурних складових економічних систем. Досліджено динаміку та структуру транспортних перевезень України. Визначено напрями підвищення інвестиційної привабливості транспортної складової.

The features of infrastructure investment components of economic systems are identified. The dynamics and structure of transport in Ukraine has been investigated. The ways to increase the investment attractiveness of the transport component are shown.

Ключові слова: інвестування, економічна система, інфраструктурна складова, вантажооборот, пасажирооборот.

Постановка проблеми. Функціонування економічної системи супроводжується переміщенням (рухом) продукту як у просторі, так і в часі. Забезпечує ці функції інфраструктурна складова – транспортування. До неї необхідно зарахувати шляхи наземні, повітряні, морські; засоби транспортування – автомобільні, залізничні, повітряні, водні, трубопроводи. Як відомо, задоволення потреб споживача здійснюється отриманням ним відповідного товару. Для забезпечення цих функцій необхідні матеріальні засоби передпродажної підготовки та отримання фінансових або юридичних підтверджень своєчасного надання послуги.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Інвестиційна привабливість є узагальнюючою характеристикою переваг і недоліків окремих напрямів і об'єктів з позиції конкретного інвестора. У процесі узагальнення цих характеристик формується рівень інвестиційної привабливості певних галузей економіки. Вагомий внесок в розвиток теорій

інвестицій створили вчені О. Амоша, В. Альгін, Р. Баззел, І. Бланк, Є. Голубков, М. Данилюк, П. Зав'ялов, Г. Клейнер, Л. Лабскер, О. Лапко, Дж. Лінтер, Г. Маркович, І. Недін, Є. Ружанський, О. Устенко, В. Хобта, Г. Цельмер, В. Шарп та інші. У цих роботах розглядаються питання визначення пріоритетних напрямків інвестування, формування інвестиційної привабливості, оцінки ефективності реалізації інвестиційних проектів тощо. Водночас проблема інвестування в транспортну інфраструктурну складову економіки потребує подальшого вивчення.

Постановка завдання. Розглядаючи можливості інвестування в транспортну інфраструктурну складову економіки необхідно враховувати, що учасники інвестиційних процесів мають як правило різні не тільки цілі, а й функції. При цьому слід зауважити, що процес інвестування регламентується наперед визначеними умовами, які залишаючись сталими за своєю сутністю будуть приймати різні за вагомістю значення для окремих учасників. Самі процеси інвестування повинні враховувати не тільки джерела фінансування, а й регіональні особливості об'єктів в які вкладається (інвестується) капітал. Водночас учасники проекту повинні узгоджувати можливості та об'єктивно обумовлені зміни їх стану, зберігаючи тим самим результати їх корпоративної діяльності.

Враховуючи сказане метою даної роботи є визначення напрямів та закономірностей підвищення інвестиційної привабливості транспортної інфраструктурної складової.

Виклад основного матеріалу. Діяльність структурних складових економічної системи супроводжується потребою фінансового забезпечення для покриття логістичних витрат і вимагає наявності певних основних засобів, а саме засобів збору та зберігання інформації, виробничих та складських приміщень, транспортних засобів, устаткування, обладнання тощо.

Під час утворення і розвитку таких систем виникає потреба в інвестуванні вказаних інфраструктурних складових. Передусім, перспективи здійснення такого інвестування необхідно досліджувати, враховувати особливості кожної із інфраструктурних складових, зокрема транспортної складової. Для інвестування в транспортну інфраструктурну складову необхідно враховувати технологічні особливості видів транспорту (автомобільного, залізничного, повітряного,

річкового, морського), особливості логістичного продукту або послуги, розміри продукту чи послуг та терміни задоволення послуг. Зокрема, інвестування в автомобільний транспорт доцільне у разі надання логістичних послуг та реалізації продукту у помірних розмірах і під час їх транспортування на помірні відстані (регіон, країна, континент).

Інвестування у залізничний транспорт є доцільним за значних обсягів доставки логістичного продукту у межах однієї чи кількох країн, включаючи маршрути (Європа-Азія). За необхідності транспортування незначних об'ємів логістичного продукту у чітко обмежені та короткі терміни слід віддати перевагу авіаційному транспорту. У зв'язку із значною вартістю повітряних засобів інвестування в них не завжди може бути доцільним. У таких випадках перевагу потрібно надати оренді цих засобів. У разі необхідності транспортування значних обсягів товарів з широкими діапазонами часу та на значні відстані використовують доступний водний транспорт. У зв'язку з великою вартістю такого транспорту інвестування у нього може бути доцільним лише для великих державних та міждержавних логістичних структур. В інших випадках раціональним слід вважати вкладення в оренду. Водночас, зростає інвестиційна привабливість мультимодальних перевезень.

Дослідження динаміки транспортних перевезень в Україні (рис. 1) свідчить, що найвищі показники вантажних перевезень спостерігались у 2007 р. як за обсягами перевезень (млн. т), так і за вантажооборотом (млрд. т-км); внаслідок кризи ці показники у 2010 і 2011 р.р. все ще не досягли рівня 2007 р., хоча можна відзначити їх зростання, починаючи з 2009 р. Щодо пасажирських перевезень, пік спостерігається в 2007 і 2008 р.р. У 2010 і 2011 р.р. має місце невелике зростання в перевезенні пасажирів і пасажирообороту. Водночас слід зазначити, що найбільш кризовим для вантажних і пасажирських перевезень був 2009 рік.

Аналіз структури транспортних перевезень в Україні за період 2002-2011 р.р. свідчить, що перевезення біля 50 % вантажу здійснюється залізничним транспортом [1]. За досліджуваний період перевезення трубопровідним транспортом знижується як по абсолютній величині, так і по структурі від 45 % до 32 %. Щороку зростає частка пере-

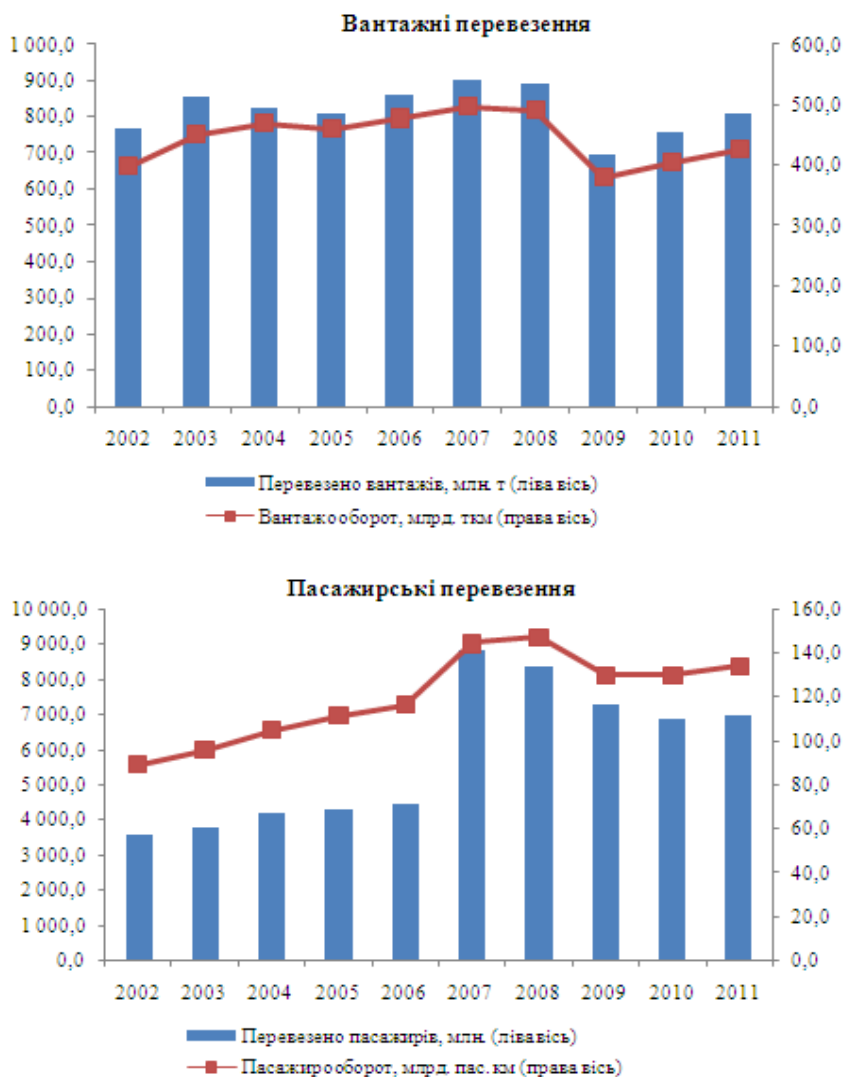


Рис. 1. Динаміка транспортних перевезень в Україні

Примітка: складено у відповідності до даних Державного комітету статистики України

зень автомобільним транспортом. Якщо в 2002 р. його вантажооборот в структурі перевезення вантажів становив 3 %, то 2011 р. 9 %. В структурі пасажирських перевезень лівову частку займає перевезення пасажирів автомобільним транспортом (52 % в 2011 р.). За досліджуваний період перевезення пасажирів залізничним транспортом знизилось з 13 % до 6 % в структурі перевезень, а в кризові 2007 і 2008 р.р. спостерігався найнижчий його рівень (5 %). Динаміка показника пасажирообороту за досліджуваний період свідчить, що в структурі перевезень знизилась частка перевезень залізничним і автомобільним транспортом, але зросла частка авіаційних перевезень пасажирів.

В контексті обслуговування напрямів підвищення інвестиційної привабливості логістичної галузі, що означає зростання доступності інвестиційних ресурсів, актуалізуємо окремі логістичні проблеми економіки країни та її зовнішню економічну діяльність.

По-перше, на сьогодні логістичні витрати становлять третину експортної ціни продовольчої пшениці, при цьому вартість транспортування і перевалки зерна в Україні практично в три рази вища ніж в інших країнах-експортерах зерна Чорноморського басейну. За розрахунками міністерства АПК вартість логістичного ланцюга продовольчої пшениці в Україні складає 546 грн. за тону, зокрема вартість перевалки зерна в портах становить 176 грн., тобто біля 22 дол. США на одну тону, а в Російській Федерації – лише 7 дол. США, у США – 6,5 дол. США, у Франції – 7,5 дол. США. Відповідно це вимагає пошуку зниження витрат на логістику із застосуванням адміністративних методів, пов'язаних із усуненням монополізму у цій сфері а саме: регулювання ставок на перевалку зерна в портах, тарифів на залізничні перевезення, зниження вартості послуг контролюючих органів. Отже, ринок зерна в Україні як найбільш експортноорієнтований вимагає відповідного логістичного забезпечення, що і викликало появу терміна "зернова логістика".

По-друге, враховуючи значний транзитний потенціал України, комплексною програмою утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 р. затвердженою Законом України від 07.02.02 р. було передбачено впровадження логістичних технологій в організацію транзитних вантажних

потоків. Оптимальне використання наявного та подальший розвиток транзитного потенціалу України був можливий завдяки широкому впровадженню принципів транспортної логістики, розробленню перспективної схеми розміщення товаро-розподільчих (логістичних) центрів та поетапної її реалізації. Однак, невиконання поставлених завдань обумовило прийняття іншого рішення – Транспортної стратегії України на період до 2020 р. ухваленої КМУ 20.10.10 р. № 2174-р. де серед основних її напрямків також визначено будівництво та реконструкцію терміналів у морських портах, створення мережі логістичних центрів; поліпшення інвестиційного клімату шляхом державно-приватного партнерства.

По-третє, у контексті реалізації транспортних коридорів виявлення перспективи розвитку транспортно-дорожнього комплексу при формуванні Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України до 2015 року і подальший період актуалізовано пріоритетні напрямки з відновлення ТДК України, його належного функціонування та подальшого розвитку зокрема, на засадах концесій, ув'язки із розвитком вузлової інфраструктури, зокрема складської.

По-четверте, у контексті підвищення логістичного потенціалу країни важливого значення набуває збільшення місць паркування для великовантажного транспорту (TIR - паркінги). За даними профільного міністерства зараз на 99 транзитних магістралях України функціонує 869 стоянок для автомобілів. Це близько 25 тис. машино-місць, з яких менше половини (10,5 тис.) призначені для вантажного транспорту. В рамках Європейської угоди про роботу екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, в Україні необхідно побудувати близько 200 якісних TIR-паркінгів, щоб створити ефективну систему паркування. Максимальне залучення приватного бізнесу створить саме ту європейську інфраструктуру, яка необхідна для великовантажного транспорту, який перевозить внутрішні вантажі й транзитні.

Як бачимо з наведеного, інвестування в інфраструктурні складові супроводжується широким спектром особливостей, врахування яких є проблематичним, але вкрай необхідним. Тому виникає потреба у створенні додаткової координаційної структури, якою може стати інвестиційний центр.

На рівні держави також є необхідність в існуванні структури, яка узгоджувала б діяльність у сфері інвестицій. Указом Президента України № 1085/2010 від 12.05.2011 р. "Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади" створено Державне агентство з інвестицій та управління національними проектами України за допомогою реорганізації Державного агентства України з управління національними проектами та Державного агентства України з інвестицій та розвитку.

З метою виконання поставлених перед Держінвестпроектom України завдань на рівні регіонів він утворює та координує роботу регіональних центрів з інвестицій та розвитку. Такі центри утворюються з метою розбудови регіональної інвестиційної інфраструктури, активізації інвестиційної діяльності в регіоні та сприяння розвитку економіки регіону.

Отже, Держінвестпроект України та Регіональні центри з інвестицій та розвитку призначені для підтримки інвестиційного розвитку регіонів та організації надання суб'єктам інвестиційної діяльності послуг, пов'язаних із підготовкою та реалізацією інвестиційних проектів, за принципом "єдиного вікна". Це стосується й інвестицій у логістичну сферу.

Висновки. Наведені вище особливості інвестування логістичних інфраструктур у аспекті практичного їх врахування призводять до існування різних моделей оптимізації інвестиційних ресурсів. Це особливо актуально для моделі ефективного використання ресурсу при створенні нової інфраструктурної складової логістичної системи (складів, транспортних комунікацій, мереж та ін.) при реалізації яких виникає необхідність врахування обмежень на досягнення прибутку, фактора інфляції та ризику. Зокрема, під час інвестування у транспортну інфраструктуру виникає завдання оцінювання ефективності інвестиційного проекту транспортного забезпечення. Виконувати ці можуть завдання на засадах економіко-математичних моделей [2, с. 134]. При цьому як альтернатива розглядається оптимізація витрат під час організації оренди транспортних засобів за обмежених інвестиційних ресурсів. В окремий напрямок виділяються завдання і моделі оптимізації інвестиційної фази проекту

інфраструктури, які ґрунтуються на узгодженні тривалості інвестиційної фази з тривалістю життєвого продукту, від яких залежить окупність проекту. Важливе значення мають також завдання оцінювання меж стійкості оптимальних рішень, адже відомо, що оптимальним є рішення, яке забезпечує максимум або мінімум цільової функції, тобто є її екстремумом, який, як правило, є стійким лише у певній обмеженій області.

Враховуючи, що основною вимогою економічної діяльності є створення продукту в оптимальні терміни та з мінімальними витратами, то виконання цих завдань є вкрай необхідною умовою функціонування такої системи.

Бібліографія

1. **Державний комітет статистики України** [Електронний ресурс]. – Режим доступу: // www.ukrstat.gov.ua
2. Мищенко А. В. **Методи управління інвестиціями в логістических системах** : учебн. Пособие / А. В. Мищенко. – М. : ИНФРА-М, 2010. – 363 с.
3. Ларіна Р. Р. **Логістичний підхід до управління макро- і мікроекономічними системами** [Монографія] / Ларіна Р.Р. , Череп О.Г., Лисенко О.А. – Запоріжжя: Запоріжський національний університет, 2011. – 215 с.
4. Ляшенко В. И. **Формы и направления межрегионального трансграничного экономического сотрудничества**: монография / Ю. В. Макогон, В. И. Ляшенко. – издательство 2-е, испр. и допол. – Донецк: ООО "Юго-Восток, Лтд", 2003. – 512 с.
5. **Післякризовий розвиток економіки України**: засади стратегії модернізації / Я. А. Жаліло, Д. С. Белінська, Я. В. Бережний [та ін.]. – К. : НІСД, 2012. – 141 с.
6. **Транспортна стратегія Укаїни на період до 2020 року**. Розпорядження КМУ від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>

Рецензент: д.е.н., професор Павлов В.І.