

УДК 338.24: 330.332

**СУЧАСНІ АСПЕКТИ ЗАЛУЧЕННЯ ПРЯМИХ ІНОЗЕМНИХ ІНВЕСТИЦІЙ В ТРАНСПОРТНУ ГАЛУЗЬ УКРАЇНИ****Мащенко С.О., к.е.н.,  
Вибла К.О.***Придніпровська державна академія будівництва та архітектури*

Стаття присвячена дослідженню актуальних питань залучення інвестицій у транспортну галузь України та можливостей покращання транспортного комплексу. В статті проаналізовані статистичні дані, щодо сучасного стану транспортної системи, вантажообігу, експорту транспортних послуг, іноземних інвестицій у транспортну інфраструктуру України, виявлені несприятливі фактори інвестування, які впливають на українську економіку та транспортну інфраструктуру. Проаналізований сучасний стан транспортної системи України виявив, що лідером у перевезенні вантажів є залізничний транспорт. Щодо автомобільного транспорту, то в загальному обсязі перевезень вона неоднозначна. Досліджено динаміку показників перевезень автомобільним транспортом. Виявлено, що з 2012 рік по 2014 рік обсяг перевезень мав тенденцію до збільшення, а з 2015 року – показники істотно скоротилися. Виявлено, що найбільшу частку в експорті транспортних послуг займає автомобільний транспорт. Зроблений висновок, український ринок транспортних послуг експортоорієнтований. Проаналізована динаміка іноземних інвестицій у транспортну інфраструктуру України. Виявлено, що інвестування у діяльність наземного транспорту скоротилося. Зроблений висновок, щоб досягти збільшення прямих іноземних інвестицій до транспортної галузі України можливо за рахунок залучення кредитів Міжнародних фінансових організацій, Світового банку та ЄБРР, окремих держав і приватних фірм.

**Ключові слова:** інвестиції, транспортна галузь, експорт, імпорт, іноземні інвестори, транспортна інфраструктура, фактори інвестування, модернізація економіки

UDC 338.24: 330.332

**THE ACTUAL ISSUES OF INVESTMENT ATTRACTION IN THE TRANSPORTATION OF UKRAINE****Mashchenko S., PhD in Econ. Sc.  
Vibla K.***Pridniprovska state academy of civil engineering and architecture*

The article is devoted to the research of urgent issues of attraction of investments into the transport industry of Ukraine and possibilities of improvement of the transport complex. The article analyzes the statistical data on the current state of the transport system, cargo turnover, exports of transport services, foreign investments in the

transport infrastructure of Ukraine, and identifies adverse factors affecting the Ukrainian economy and transport infrastructure. The analyzed state of the transport system of Ukraine has revealed that rail transport is the leader in the transportation of goods. Regarding road transport, it is ambiguous in the total volume of traffic. The dynamics of indicators of transportation by motor transport is investigated. It was revealed that from 2012 to 2014 the volume of transportation tended to increase, and from 2015 - the figures decreased significantly. It was found out that the largest share in the export of transport services is occupied by road transport. The conclusion is made that the Ukrainian transport services market is export-oriented. The dynamics of foreign investments in the transport infrastructure of Ukraine is analyzed. Investments in land transport activities have been reduced. It is concluded that gaining foreign direct investment in the transport industry of Ukraine is possible by attracting loans from the International Financial Organizations, the World Bank and the EBRD, individual states and private firms.

**Keywords:** investments, transport industry, export, import, foreign investors, transport infrastructure, investment factors, modernization of the economy

**Актуальність теми.** Продукція транспортної галузі має загальний характер використання. Транспорт обслуговує діяльність всіх виробників і індивідуальних споживачів, а вироблений продукт стає продуктом споживання, коли він доставлений споживачеві. Концепція модернізації вітчизняної економіки передбачає в якості найважливішого завдання організаційне вдосконалення, технічне переозброєння і якісне поліпшення транспортного обслуговування бізнесу і населення України. Розвиток сучасного суспільства характеризується не тільки поглибленням поділу праці і ускладненням виробничих та комерційних взаємозв'язків, але і прагненням людей до більш тісного спілкування і контакту. У реалізації цих тенденцій важливу роль відіграє транспортна інфраструктура. Україна займає надзвичайно вигідне географічне положення з точки зору організації транзитних вантажопотоків, її потужний транспортний потенціал ураховує розвиток автомобільного, залізничного, морського, річкового, авіаційного та трубопроводного транспорту. На жаль, транспортна галузь сьогодні не в змозі вирішити економічні, об'ємні і якісні характеристики транспортного забезпечення соціального розвитку і економіки України. Саме тому актуальну роль набуває проблема формування в нашій країні розвиненої транспортної інфраструктури.

Рівень конкурентоспроможності сучасної економіки, що розвивається все в більшій мірі залежить від інвестиційної привабливості території. Повною мірою це відноситься і до транспортної галузі, що встає на шлях нового розвитку з переходом до інтелектуальних транспортних систем, де будуть використовуватися високошвидкісні транспортні комунікації.

Транспортне розв'язання відповідає розвитку території і є необхідною сполучною частиною в переміщенні людей і товарів. Чим краще розвинена транспортна інфраструктура, тим вище конкуренція і свобода економічної діяльності, тим більш можливостей для покращення умов і підвищення рівня життя населення регіону. Таким чином, в сучасних умовах економічного зростання, транспорт розглядається не стільки як галузь, що перевозить людей і вантажі, а перш за все, як галузева система, яка змінює базові умови життєдіяльності людини. Транспорт є важливою складовою частиною соціальної і виробничої інфраструктури будь-якого регіону, в тому числі кожної окремої області України. Разом з іншими галузями інфраструктури, транспорт забезпечує основні умови життєдіяльності суспільства, будучи базовим інструментом не тільки економіки, а й соціальної сфери кожного регіону України.

Тому актуальність теми обумовлена тим, що інвестування в транспортний комплекс України впливає на економічне зростання держави. Тому проблема, пов'язана з ефективним здійсненням інвестування транспортної галузі заслуговує дуже серйозної уваги.

**Аналіз останніх наукових досліджень.** Актуальним питанням залучення іноземних інвестицій в економіку України і поліпшення її інвестиційного клімату присвячено багато праць українських вчених, зокрема Л. Борщ, А. Гайдуцького, В. Гейця, А. Дуки, Ю. Козака, В. Новицького, А. Пересади, О. Рогача та інших. Але наукові розробки, що стосуються інвестування транспортної галузі України є недостатніми. Потрібне поглиблене наукове дослідження аспектів формування інвестиційної привабливості транспортного комплексу, щоб виявити пріоритети ефективнішого управління для залучення іноземних інвестицій в транспортну галузь України.

**Мета роботи:** дослідження актуальних питань залучення інвестицій у транспортну галузь України.

Викладення основного матеріалу дослідження. Україна має вигідне географічне та геополітичне розташування, знаходиться на перехресті найважливіших напрямів світової торгівлі та найкоротших транспортних маршрутів в Євразійському регіоні і за протяжністю транспортних коридорів є найбільшою європейською країною з великими транзитним потенціалом. На сьогодні Україна прагне збільшити розвиток своїх транспортних мереж, особливо це стосується міжнародних транспортних коридорів: морські порти, залізниці, аеропорти та автомагістралі. Такий потужний потенціал дає змогу обробляти будь-які об'єми та ефективно відправляти вантажі, користуючись міжнародними транспортними коридорами, зокрема: Пан'європейськими транспортними коридорами №№ 3, 5, 7, 9; коридорами Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) №№ 3-5, 7, 8, 10; транспортним коридором Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА)[3].

Ефективність транспортної системи - важливий чинник розвитку економіки. Транспорт є галуззю, яка знаходиться на стику виробничої сфери і сфери послуг. Він не створює ніяких матеріальних цінностей, а забезпечує перевезення вантажів і пасажирів, розвиваючи зв'язки між підприємствами, галузями, регіонами. Саме тому транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки України. Ефективне функціонування державної транспортної системи та включення її у світову транспортну мережу сприятиме збільшенню обсягів міжнародних перевезень, що є надзвичайно значущим для підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту [1, с. 192].

Аналіз сучасного стану транспортної системи України показав, що нині транспортний комплекс України охоплює шість залізниць, три морські пароплавства та АСК «Укррічфлот», 67 авіакомпаній, 800 підприємств автомобільного транспорту, 50 тис. км трубопроводу, комплекс науково-виробничих підприємств та організацій космічного транспорту. У сфері транспорту нині зайнято 20% населення та 30% основних фондів. Кожну добу кордон перетинає в середньому понад 150 тис. громадян та 40 тис. одиниць транспорту [2, с. 58].

Згідно з офіційною статистикою, частка відправлень (перевезень) пасажирів автомобільним транспортом (автобусами) порівняно з іншими становить близько 44%, міським електротранспортом - 49%; частка автомобільного транспорту в перевезенні вантажів становить 25%. Згідно

зі статистичними даними Міністерства інфраструктури України, автомобільна транспортна система України налічує більше 9,2 млн. транспортних засобів, у тому числі: 6,9 млн. легкових автомобілів; 250 тис. автобусів; 1,3 млн. вантажних автомобілів; понад 840 тис. од. мототранспорту [3, с. 26]. Основні показники роботи транспортного комплексу України, а саме кількість перевезених вантажів усіма видами транспорту, представлено на рис. 1.

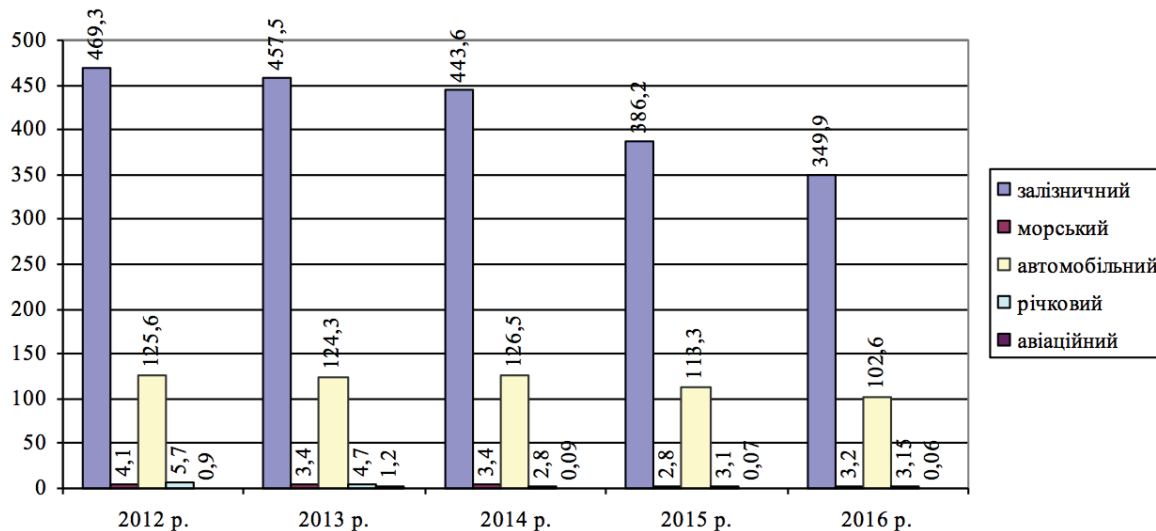


Рис. 1. Динаміка вантажообігу в Україні за період 2012-2016 рр., млн.т  
Джерело: [4]

Аналіз даних показав, що лідером у перевезенні вантажів є залізничний транспорт. Частка автомобільного транспорту в середньому становить 20% від загального обсягу перевезень за всіма видами транспорту. Проаналізувавши динаміку показників перевезень автомобільним транспортом, можна стверджувати, що з 2012 по 2014 р. обсяги перевезень були стабільними та мали тенденцію до зростання. А з 2015 р. по теперішній час обсяг перевезень зменшився на 13%, що пояснюється нестабільною фінансово-економічною та воєнно-політичною ситуацією в Україні.

Показники зовнішньоекономічних вантажопотоків України дають можливість зрозуміти, що в країні превалюють експортні або імпорتنі вантажі. Показники експорту транспортних послуг України за період 2012-2016 рр. показують, що майже за всіма видами транспорту обсяги експорту транспортних послуг мали негативний характер, що пов'язано з нестабільною політико-економічною, соціальною, інвестиційною ситуацією в Україні (рис. 2).

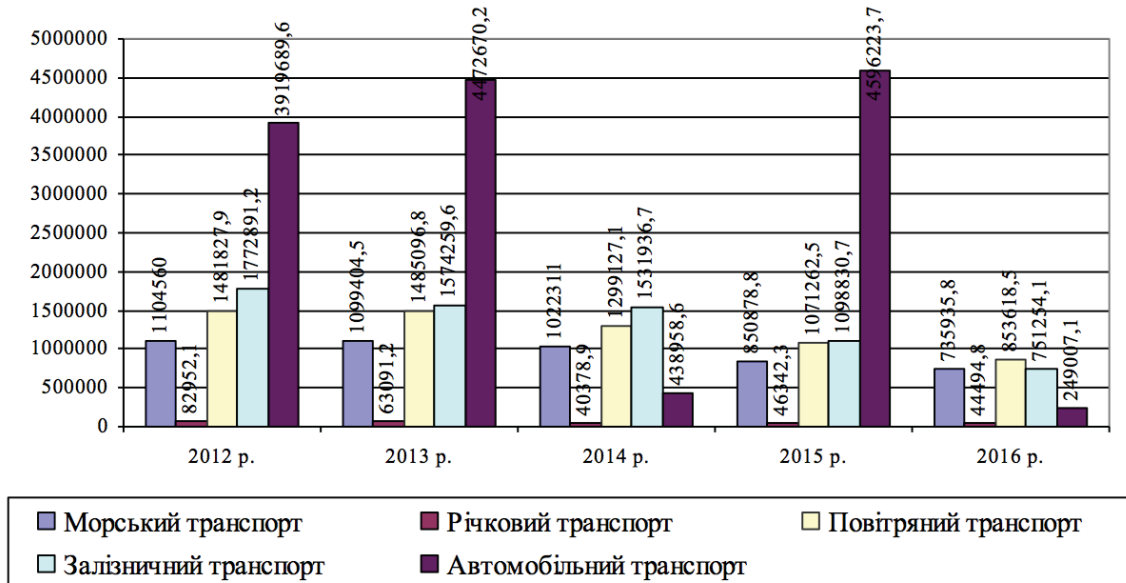


Рис. 2. Динаміка експорту транспортних послуг в Україні, 2012-2016 рр. тис. дол. США  
Джерело: [5]

Найбільшу частку в експорті транспортних послуг займає автомобільний транспорт (у 2015 р. - 74,5%), проте в 2016 р. цей показник значно зменшився та становив 47,1%. Структура експорту залізничного транспорту в середньому становить 18%. Найменшу частку експортних транспортних операцій мають річковий та морський транспорт.

Географія експорту товарів, що транспортується Україною, є надзвичайно широкою. Україна експортує більшу частку до країн Європейського Союзу та до країн Азії - 26% та 24% відповідно. Африка та Австралія отримують експортних товарів від України більш ніж на 300,5 млн. дол. США. Експортні ринки Америки для України є недостатньо відкритими, хоча потенціал є доволі високим (рис. 3).

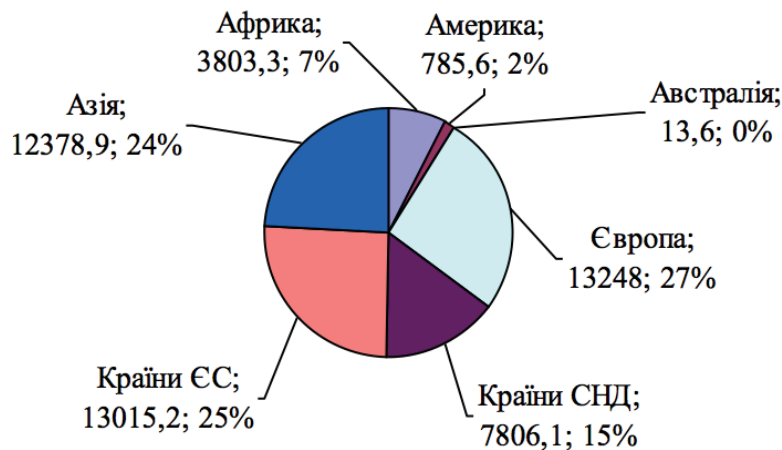
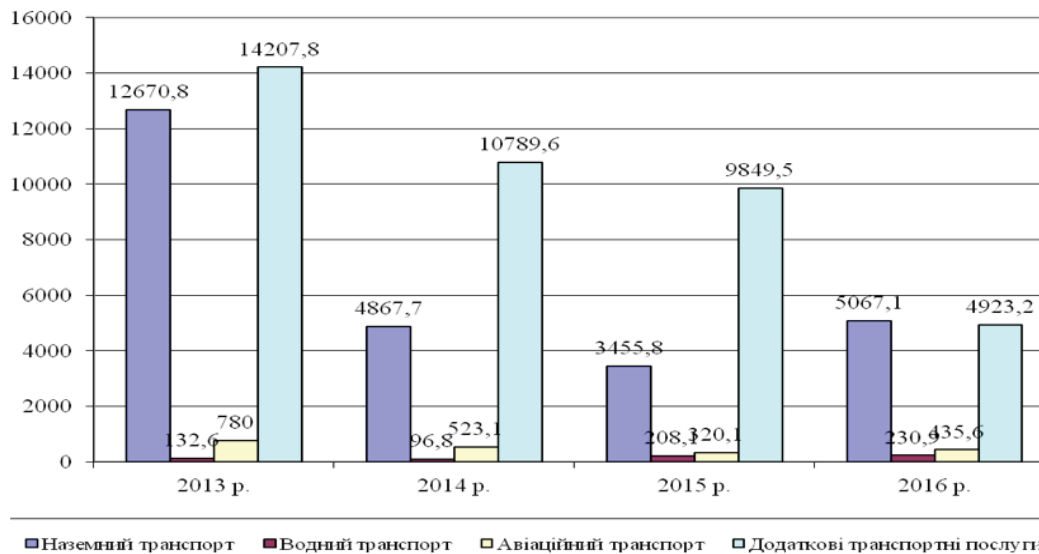


Рис. 3. Географія експорту товарів транспортом України, 2016 р., млн. дол. США,%  
Джерело: [4]

Аналіз імпорту транспортних послуг за 2016 р. показав, що загальний обсяг імпорту транспортних послуг становив 1153,4 млн у.о, що на 4109,7 млн у. о. менше від експортних операцій. Із цього випливає, що український ринок транспортних послуг експортоорієнтований. Варто також зазначити, що Україна має один із найбільших коефіцієнтів транзитності серед європейських країн. За даними англійського інституту «Рендел», за коефіцієнтом транзитності (тобто за розвиненістю всіх видів транспортних зв'язків та відповідної їм інфраструктури) Україна посідає перше місце в Європі [5]. У структурі транзитних вантажопотоків України превалує залізничний транспорт - 85%, на другому місці автомобільний транспорт - 9%, морський та річковий займають останні позиції [6, с. 56].

Україна, на жаль, не належить до держав, яким іноземні інвестори надають перевагу. Численні зволікання, непослідовність і суперечності у проведенні реформ, відсутність прогнозованості в оподаткуванні зумовлюють обережний підхід іноземного капіталу до входження на український ринок. Нещодавно Україна знаходилася у переліку 30 країн, які є найбільш перспективними та бажаними для залучення капіталу, однак на теперішній час проведення антитерористичної операції на сході країни, суттєве зниження купівельної спроможності населення та високий рівень корупції відлякують потенційних інвесторів. Найбільшу зацікавленість іноземні інвестори приділяють наступним видам економічної діяльності в Україні: фінансова діяльність, оптова і роздрібна торгівля, операції з нерухомістю, харчова промисловість, але найбільш привабливим видом економічної діяльності, в яку інвестори готові вкладати кошти, залишається транспортна інфраструктура. Останнім часом спостерігається значне скорочення іноземних капіталовкладень у транспортну інфраструктуру, про що свідчать статистичні дані (рис. 4).

За наведеними даними можна зробити висновок, що інвестування у діяльність наземного транспорту в 2014 р. порівняно з 2013 р. скоротилося на 61%, у 2015 р. у порівнянні з 2014 р. скоротилося на 29%. На кінець 2016 р. спостерігається підвищення обсягу іноземних капіталовкладень на 31,7%. У галузі водного транспорту в 2014 р. спостерігається скорочення інвестицій на 27%, а у порівнянні 2015 р. з 2014 р. спостерігається збільшення залучених інвестицій на 53,4%; той же процес відбувся і у 2016 р. - капіталовкладення збільшилися на 9,8%.



**Рис. 4.** Динаміка іноземних інвестицій у транспортну інфраструктуру України у 2013-2016 рр., млн. грн.

Джерело: [4]

У період з 2013 по 2015 р. спостерігалася тенденція зниження обсягів інвестування у діяльність авіаційного транспорту, і тільки у 2016 р. вдалося подолати цю тенденцію.

Існують певні несприятливі фактори інвестування, які значно впливають на українську економіку та транспортну інфраструктуру (табл.1).

**Таблиця 1** - Несприятливі фактори інвестування, які впливають на українську економіку та транспортну інфраструктуру

Несприятливі фактори інвестування в Україні
- незбалансованість економіки
- нерозвинута транспортна інфраструктура
- недостатньо гнучка податкова система
- невідповідність транспортних засобів європейським стандартам
- економічна і політична нестабільність
- недостатня ефективність законодавства в частині захисту прав приватних інвесторів
- недосконалість механізму реалізації наявних нормативних актів
- неточність податкового регулювання і його непередбачуваність
- дефіцит ефективної інфраструктури для іноземного підприємництва
- застарілість основних засобів, невідповідність ширини колії європейським нормам та стандартам
- неможливість установлення рентабельних тарифів на перевезення пасажирів через соціальні причини
- основною причиною наявності негативного зв'язку є велика частка бартерних операцій
- недостатній рівень державної підтримки інвестиційної діяльності та розвитку системи підготовки інвестиційних програм і проектів
- несприятливий інвестиційний клімат в Україні, у тому числі внаслідок світової фінансово-економічної кризи
- митні бар'єри

Джерело: [7]



В Україні, де більшу частину економіки контролює держава, іноземне інвестування є одночасно і економічною, і політичною проблемою. Сьогодні потрібно дбати не просто про підвищення привабливості української економіки для іноземних інвесторів. Завдання полягає у використанні їх можливостей для розширення внутрішнього купівельно спроможного попиту, активізації інноваційного впливу на вітчизняне виробництво.

Незважаючи на всі перелічені вище проблеми, транспортна інфраструктура має бути одною з найбільш привабливих для інвесторів, оскільки через Україну проходить велика кількість транспортних шляхів та вузлів. Також привабливим об'єктом інвестування для іноземного капіталу транспортна галузь має бути у зв'язку з тим, що транспортну інфраструктуру визначено урядом України пріоритетною, тому для інвесторів мають надаватися особливі умови інвестування.

Незважаючи на наявність в Україні законодавства, яке в цілому забезпечує регламентування та регулювання концесійної діяльності, на сьогодні немає жодного діючого концесійного договору у сфері транспорту [7, с. 95].

Доцільність залучення інвестицій для економіки України очевидна - вона диктується тим, що її реструктуризація вимагає значних інвестицій, що за рахунок власних джерел покривати неможливо, тому в економіку України залучаються кредити Міжнародних фінансових організацій та Світового банку, ЄБРР та окремих держав і приватних фірм. Усе це приводить до необхідності створення в країні привабливих умов для іноземних інвесторів та формування ефективного механізму залучення іноземного капіталу. Перспективна модель фінансування транспортної галузі повинна бути орієнтована на створення умов для підвищення її інвестиційної привабливості. Перспективним напрямком залучення недержавних коштів для фінансування транспортної галузі визнається державно-приватне партнерство. Основною формою такого партнерства є концесії, перш за все в сфері платних доріг, залізничного будівництва, розвитку аеропортів, міського громадського транспорту. Щодо світового досвіду, то повинно стимулюватися виробництво і застосування найбільш економічних і екологічних транспортних засобів, раціональний розподіл попиту на транспортні послуги між видами транспорту, застосування раціональних форм організації перевезень і ефективних транспортних технологій, розумне обмеження транспортних

потреб [8, с. 141]. Інвестиційна діяльність на автомобільному транспорті спрямована на вирішення стратегічних завдань розвитку автотранспортних підприємств, створення необхідних для цього матеріально-речових передумов. Вона тісно пов'язана з операційною (перевізною) діяльністю. У той же час в процесі операційної діяльності формуються фінансові передумови для реалізації інвестиційної діяльності, яка забезпечує зростання операційної діяльності транспортного комплексу за рахунок зростання операційних доходів і зниження питомих операційних витрат.

Перевагами застосування механізму спільної діяльності як форми державно-приватного партнерства є паритетні умови, на яких залучаються інвестиції учасниками-партнерами на розвиток транспортної інфраструктури [9].

Одним із завдань модернізації економіки України є створення сприятливих умов і реальних можливостей для розвитку транспортно-транзитного потенціалу України на засадах інтенсивного розвитку. Активізація використання зовнішніх і внутрішніх інвестиційних ресурсів дозволить пришвидшити структурні трансформації у транспортній галузі й сприятиме реалізації стратегічно важливих проектів, спрямованих на оновлення транспортної інфраструктури і забезпечення високих стандартів транспортних послуг.

А важливим фінансовим механізмом реформування транспортної галузі України є допомога з боку ЄС, іноземних банків та провідних фінансових інституцій, яка здійснюється у формі надання бюджетної підтримки, виділення позик на реалізацію проектів, спрямованих на модернізацію транспортної галузі України.

**Висновки.** Покращення інвестиційного клімату до транспортної галузі України можливо досягти за допомогою активізації співробітництва з міжнародними організаціями, які надають сприяння залученню інвестицій до країн-партнерів, що впливатиме на посилення обізнаності іноземних інвесторів щодо стану та перспектив зростання інвестиційного потенціалу України та покращення іміджу України за кордоном. Потенціал ефективності транспорту здатний стати базовою точкою зростання як світової економіки, так і України і підвищення якості життя населення. Орієнтація на оптимально функціонуючий транспортний комплекс повинна розглядатися як важливий чинник стійкого економічного розвитку, а відхилення від оптимальних значень є

індикатором додаткового резерву для зростання. 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.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Подпятнікова А. Розвиток транзитного потенціалу в Україні: сучасні тенденції Державне управління та місцеве самоврядування. – 2015. - №2(25). – С. 199-211.
2. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону : [монографія] / І.В. Заблудська. - Сєвєродонецьк : СНУ ім. В. Даля, 2016. - 193 с.
3. Партола А. І. Аналіз транспортно-логістичного комплексу України // Науковий вісник Ужгородського національного університету. *Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство.* - 2016. - №9. - С.26-30.
4. Підсумки роботи транспорту України за 2015 рік. Експрес- випуск. [Електронний ресурс]. - К. : Державна служба статистики України, 2016. - Режим доступу : <http://ukrstat.org/uk>
5. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/33388.html>
6. Познанська, І. В. Сучасні тенденції розвитку транспортної інфраструктури ЄС / І.В. Познанська - Молодий вчений. - 2014. - №9. - С. 56-59.
7. Нечай А. А. Проблеми залучення іноземних інвестицій в транспорт України [Електронний ресурс] / А. А. Нечай, В. В. Кассір // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту. - 2012. - Вип. 4. - С. 95-99. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnuzt\\_pet\\_2012\\_4\\_17](http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnuzt_pet_2012_4_17)
8. Мордань Є. Ю. Іноземні інвестиції в Україні: сучасний стан та перспективи розвитку [Електронний ресурс] / Є. Ю. Мордань, Н. В. Винокурова // Вісник Одеського національного університету. *Серія : Економіка.* - 2017. - Т. 22, Вип. 3. - С. 141-145. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu\\_econ\\_2017\\_22\\_3\\_30](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu_econ_2017_22_3_30)
9. Цветов, Ю. М. Проблеми та основні напрями реформування залізничного транспорту України / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М. Ю. Цветов та ін. - К. : КУЕТ, 2007. - 222 с.