

## ІНВЕСТИЦІЙНА СКЛАДОВА ВЗАЄМОДІЇ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ В МЕРЕЖЕВИХ СТРУКТУРАХ

*Анотація.* В статті проведена оцінка сучасного стану та перспектив розвитку підприємств, які можуть взаємодіяти в складі транспортної мережі, досліджені існуючі та потенційні джерела інвестування коштів в оновлення їх матеріально-технічної бази та реалізації інфраструктурних проектів.

*Ключові слова:* інвестиції, кредит, підприємства транспорту, взаємодія, мережеві структури, кластери.

*В статье* проведена оценка современного состояния и перспектив развития предприятий, которые могут взаимодействовать в составе транспортной сети, исследованы существующие и потенциальные источники инвестирования средств в обновление их материально-технической базы и реализации инфраструктурных проектов.

*Ключевые слова:* инвестиции, кредит, предприятия транспорта, взаимодействие, сетевые структуры, кластеры.

*The estimation of the modern state and prospects of development of enterprises which can cooperate in composition a transport is conducted in the article. The existent and potential sources of investing of facilities are investigational in the renovation of their financial and technical base and realization of infrastructural projects.*

*Keywords:* investments, credit, enterprises of transport, co-operation, network structures, clusters.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Важливим фактором економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності країни і її регіонів є розвиток мережевих структур на транспорті, особливо за напрямками міжнародного руху транспортних потоків. Модернізація та структурна перебудова транспортної галузі України потребує забезпечення умов для підвищення інвестиційної активності підприємств транспорту, концентрації інвестиційних ресурсів для оновлення їх матеріально-технічної бази, впровадження новітніх технологій, реалізації інфраструктурних проектів.

Формування різнопрофільних та багатофункціональних мережевих транспортних бізнес - об'єднань в складі інтегрованої транспортної мережі викликає необхідність впровадження інноваційних технологій, а також нетрадиційних підходів до джерел акумулювання фінансових ресурсів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання інвестиційного забезпечення підприємств різних видів транспорту, оцінки ефективності інвестицій в транспортній галузі, управління інвестиційними ризиками досліджували в своїх працях О.О. Бакаєв, М.І. Данько, О.Г. Дейнека, В.Л. Дікань, О.М. Жарова, В.М. Загорулько, В.П. Ільчук, В.Г. Коба, О.М. Криворучко, Ю.Ф. Кулаєв, В.В. Матвеев, Л.О. Позднякова, Є.М.Сич, В.Г. Шинкаренко, В.І. Щелкунов, Г.М. Юн та ін.

Однак тенденції зростання ролі мережевих утворень на транспорті та їх інвестиційне забезпечення потребують проведення подальших досліджень.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є дослідження існуючих та потенційних джерел інвестування коштів в створення, функціонування та розвиток мережевих структур на транспорті.

**Вклад основного матеріалу.** Необхідність створення транспортних мережевих структур зазначається в прийнятих стратегічних документах подальшого розвитку

економічного співробітництва України з країнами близького і далекого зарубіжжя та їх транспортного забезпечення.

Підписаний 18.10.2011 р. Договір про зону вільної торгівлі СНД сприяє розвитку торговельно-економічних відносин та збереженню традиційних ринків збуту на пострадянському просторі. Розвиток і укріплення співробітництва України, особливо з країнами Митного союзу – Росією, Білоруссю та Казахстаном, вплине на подальше зростання взаємного товарообороту та скасування існуючих обмежень у торгівлі [1].

Пожевавленню торговельних відносин між Україною і ЄС буде сприяти створення зони вільної торгівлі, що передбачатиме лібералізацію торгівлі товарами, послугами, шляхом усунення нетарифних бар'єрів, розширеного доступу європейських експортерів до національного ринку і українських експортерів до європейського [2].

Забезпечити ефективно пересування вантажо- і пасажиропотоку в європейському і євразійському напрямках можливо за рахунок переходу підприємств транспорту до застосування мережевих підходів, особливо в напрямку розвитку термінальних та логістичних мереж.

Прикладом гальмування зазначених процесів є формування Росією потужного Термінально-логістичного центру поблизу українського кордону, на базі якого будуть сконцентровані контейнерні потоки з ЄС в Росію, Азію, Кавказ і в зворотному напрямку до країн ЄС [3].

В Транспортній стратегії України до 2020 року для забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг запропоновано організаційно-правове забезпечення укрупнення автомобільних перевізників, розбудова мережі комплексних автотранспортних підприємств, забезпечення координації роботи різних видів транспорту; створення суб'єкта господарювання, до складу якого увійдуть залізниці, підприємства, установи та організації залізничного транспорту, що забезпечать його діяльність як єдиного виробничо-технологічного комплексу тощо.

Зазначена Стратегія вказує на необхідність створення сприятливих умов для залучення інвестицій в транспортну галузь, зокрема іноземних, з метою оновлення та модернізації матеріально-технічної бази, забезпечення розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій на умовах концесії, удосконалення механізму лізингу для забезпечення оновлення рухомого складу транспорту [4].

Створення взаємопов'язаних за функціональним призначенням сучасних мережевих бізнес-об'єднань на транспорті на основі взаємодії підприємств різних видів транспорту, транспортного машинобудування, транспортної інфраструктури, науково-дослідницьких організацій, фінансових установ та інших суб'єктів економічної діяльності дасть змогу прискорити інтеграційні процеси входження до міжнародного ринку транспортних перевезень.

Функціонування та розвиток мережевих транспортних структур потребує значного обсягу інвестиційних коштів, для вкладання яких необхідно створити стимули, підвищивши зацікавленість інвесторів до вкладання коштів.

В умовах сьогодення джерелами фінансування структурних реформ на транспорті є кошти міжнародних фінансових інститутів і організацій, державного і місцевих бюджетів, кредити національних банківських установ та інші фінансові інструменти.

Обсяг приватних інвестицій, що вкладаються в основні засоби та інфраструктурні проекти на транспорті, є досить незначним по причині тривалого терміну їх окупності, високого ступеня фінансового ризику, відсутності стимулів для залучення інвестицій, особливо в об'єкти, які не підлягають приватизації. Виходячи з цього,

більшість перевізників вкладають у підтримку сектору вантажних і, особливо, пасажирських перевезень власні кошти, розмір яких є недостатнім для вирішення існуючих проблем.

Згідно з Програмою економічних реформ України на 2010 - 2014 рр. за напрямком «Розвиток транспортної інфраструктури» перед залізничною галуззю поставлено завдання зменшити до кінця 2014 р. рівень зносу основних фондів залізничного транспорту до 65% [5].

В умовах обмежених власних фінансових ресурсів підприємств транспорту прикладом вирішення проблем фінансування закупівлі рухомого складу та реалізації інфраструктурних проектів є емісія корпоративних облігацій. Наприклад, Укрзалізниця випускає дані цінні папери з 2009 р. За підсумками 2011 р. обсяг випуску облігацій шести залізниць склав 1,8 млрд. грн., за 10 місяців 2012 р. 1,08 млрд. грн. [6].

Перш за все, значного обсягу інвестицій потребує оновлення основних засобів транспорту, без якого Україна не може сподіватися на досягнення проголошених нею соціально-економічних цілей.

Обсяг інвестицій, вкладених в діяльність різних видів транспорту, наведено в таблиці 1 [7].

Таблиця 1

**Інвестиції в основний капітал за видами транспорту, млн.грн.**

Вид транспорту	Роки				
	2007	2008	2009	2010	2011
Наземний, в тому числі	11386,0	13366,3	6040,8	10485,8	12821,5
залізничний	6683,5	8549,3	3597,3	5734,8	6458,5
інший наземний	3442,7	3831,3	1651,8	3055,1	4717,8
трубопровідний	1259,8	8 985,7	791,7	1695,9	1645,2
Водний, в тому числі	52,3	56,8	34,8	52,4	103,7
морський	14,6	34,3	18,3	14,6	21,7
річковий	37,7	22,5	16,5	37,8	82,0
Авіаційний	305,0	160,1	123,9	105,5	307,2

Як видно з даних, наведених в таблиці, обсяг інвестицій в діяльність різних видів транспорту в 2011 р. в порівнянні з попереднім роком має тенденцію до збільшення, крім трубопровідного транспорту, де є незначне їх зменшення на 50,7 млн. грн. або 2,9 %.

Серед областей України найбільший обсяг інвестицій в основний капітал за видом економічної діяльності «Транспорт та зв'язок» в млн. грн. мають Львівська – 4340,3; Київська – 4025,8; Дніпропетровська – 3523,1; Донецька – 3513,4; Харківська – 3108,6; Одеська – 2455,9; Полтавська – 2278,7 та м. Київ – 7158,8. Найменший мають Чернівецька область – 86,7 млн. грн. та м. Севастополь – 67,0 млн. грн. При цьому ступінь зносу основних засобів підприємств транспорту і зв'язку складає 94,4% [7].

Без вкладання інвестицій в оновлення основних засобів підприємств транспорту, особливо їх рухомого складу, не можливо досягти конкурентоспроможності на ринку транспортних перевезень та задовольнити вимоги споживачів в якості, асортименті, безпеці, екологічності даних послуг.

Виходячи з цього, підприємства - перевізники в складі транспортної мережі (ТМ) повинні тісно взаємодіяти з підприємствами транспортного машинобудування.

В Програмі активізації економіки на 2013-2014 роки визначені завдання забезпечення сталого функціонування та розвитку авіабудівної галузі, розвитку конкурентоспроможного автомобілебудування та суднобудування. Програмою також передбачається збільшення обсягів виробництва вітчизняних легкових автомобілів до 121 тис. шт. у 2014 р.; оновлення рухомого складу пасажирських автобусів, а саме придбання 7 000 одиниць автобусів середньої, великої та особливо великої пасажиромісткості протягом 2013 - 2014 рр. та рухомого складу залізничного транспорту – 12 800 одиниць вантажних вагонів протягом зазначеного періоду та 500 одиниць пасажирських вагонів у 2014 р. [2].

Підвищення конкурентоспроможності та експортної спрямованості підприємств транспортного машинобудування потребує перш за все їх інноваційного оновлення.

В 2010 р. з 282 підприємств з виробництва транспортних засобів і устаткування тільки 81 займалися інноваційною діяльністю. На фоні зменшення кількості даних підприємств в 2011 р. до 274, незначно збільшилась кількість тих, що займалися інноваційною діяльністю до 84.

При цьому кількість підприємств, що реалізували інноваційну продукцію, склала 65 і 70 одиниць відповідно; в тому числі продукцію, що була новою для ринку, випустили 32 підприємства в 2010 і 2011 рр., продукцію, що була новою тільки для підприємства – 45 і 50 відповідно по рокам періоду, що аналізується [8].

Аналіз статистичних даних за 2009-2011 рр. свідчить, що частка підприємств з виробництва транспортних засобів та устаткування, які впроваджували інноваційну продукцію, складає 29,9 %, інноваційні процеси – 21,5%, організаційні інновації – 10,6%, маркетингові інновації – 9,1% [9, 10].

Стимулювання внутрішнього попиту на продукцію підприємств транспортного машинобудування потребує активізації розвитку лізингових схем купівлі рухомого складу. За підсумками 2011 р. саме транспортна галузь є найбільшим споживачем лізингових послуг, вартість укладених договорів склала 74434,6 млн. грн., або 61,5% їх загального обсягу [11], серед яких найбільшу частку займає лізинг автотранспорту, але, на жаль, зарубіжних виробників.

Для зміни ситуації на краще необхідно запровадити механізми захисту внутрішнього ринку транспортного машинобудування.

Дослідження статистичних показників свідчить про спад виробництва в автомобілебудівній галузі. Так, в 2012 р в порівнянні з 2011 р. виробництво легкових автомобілів знизилось на 28,5%, вантажних автомобілів на 7,1%, автобусів на 14,4%, причепів і напівпричепів на 15,9%. Для захисту національних автовиробників передбачено запровадження спеціального мита по відношенню до імпорту легкових автомобілів в Україну [9].

Перепорою на шляху розвитку мережевих транспортних структур виступає низька якість національних доріг, 90% яких зношені до критичної межі і потребують капітального ремонту. В період 2008-2012 рр. на ремонт доріг загального користування було виділено 58,4 млрд. грн., на 2013 р. потреба дорожньої галузі в фінансуванні складає більше 36 млрд. грн. [12].

Значних капіталовкладень потребує залізнична галузь, основні засоби якої зношені більш ніж на 80%. За даними «Укрзалізниці» до 2020 р. необхідно витратити на закупівлю 111 тис. вантажних вагонів 65 млрд. грн. та 2 тис. вантажних локомотивів близько 68 млрд. грн. Недостатній обсяг коштів, що виділяється з Державного бюджету на оновлення парку пасажирських вагонів, може стати

причиною суттєвого зниження обсягу перевезень пасажирів в майбутньому. Те ж саме стосується і пасажирських локомотивів - електровозів. В цілому щорічна потреба залізничної галузі в капітальних вкладеннях становить понад 18 млрд. грн. [6].

Найбільш експортно - орієнтованою є продукція авіабудівної галузі України, яка має певні проблеми з реалізацією продукції на внутрішньому ринку в зв'язку з існуванням низького платоспроможного попиту. Оновлення парку повітряних суден за рахунок введення в експлуатацію літаків власного виробництва, скасування митних бар'єрів на ввезення авіаційної техніки і обладнання закордонного виробництва буде сприяти стимулюванню попиту на авіаційну техніку та розвитку підприємств авіабудівної галузі, які за підсумками роботи в 2011 р. збільшили обсяги виробництва основних видів продукції до 3,41 млрд. грн. або на 19,91%. При цьому обсяг реалізованої досяг 9,97 млрд. грн., що на 30,4% більше, ніж в 2010 р. [2].

Не дивлячись на зростання показників діяльності авіабудівних підприємств, для подальшого їх розвитку необхідна державна фінансова підтримка та надання різного роду преференцій, особливо при створенні спільних авіабудівних підприємств.

В статті 3 Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» до 1 січня 2016 р. визначаються податкові преференції до суб'єктів літакобудування, в статті 3 – Іна період з 1 січня 2013 р. до 1 січня 2017 р. запроваджується державна фінансова підтримка збуту авіаційної техніки вітчизняного виробництва шляхом здешевлення кредитів, кошти на які виділяються з Державного бюджету, а порядок використання визначається Кабінетом Міністрів України [13].

Втрата суднобудівними компаніями позицій на внутрішньому і міжнародному ринку спонукало державу до створення умов відновлення конкурентоспроможності продукції вітчизняного суднобудування. В Законі України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» серед основних напрямків проголошується створення сприятливих умов для залучення вітчизняних та іноземних інвестицій з метою розвитку суднобудування України; сприяння взаємодії юридичних та фізичних осіб, зайнятих у сферах фундаментальної та прикладної науки, виробничого та інших секторів економіки, з учасниками суднобудування тощо. З метою реалізації вищезазначених напрямків планується надання державної гарантії за іноземними кредитами, здешевлення кредитів шляхом часткової компенсації ставки за кредитами комерційних банків до рівня облікової ставки Національного банку України, надання податкових пільг та встановлення спеціальних режимів оподаткування в порядку, встановленому Податковим кодексом України [14].

Зайняти конкурентоспроможні позиції на національному і міжнародному ринку перевезень можливо за рахунок активізації розвитку кластерних підходів до взаємодії суб'єктів транспортної та суміжних з нею галузей. Особливу актуальність в цьому напрямку набуває створення і функціонування в Україні авіаційних, автомобільних, залізничних, морських, транспортно-логістичних, транспортно-туристичних кластерів, а також кластерів транспортного машинобудування. Кластерні утворення сприяють збільшенню вантажо- і пасажирообороту, ефективному використанню транзитного потенціалу держави і її регіонів, розвитку транспортної інфраструктури, зростанню валового внутрішнього і валового регіонального продукту тих територій на базі яких вони створюються.

**Висновки.** Активізація процесу створення мережевих структур на транспорті потребує вкладання значного обсягу інвестиційних ресурсів, залучити які без

комплексної державної програми підтримки та стимулювання дуже складно. При розробці концепцій взаємодії суб'єктів ТМ крім розвитку державно-приватного партнерства, лізингу, інвестування на концесійній основі, випуску корпоративних цінних паперів в схему руху інвестиційних потоків необхідно залучати на умовах конкурсного фінансування ресурси підприємств інших секторів економіки, які зацікавлених в підвищенні якості транспортних послуг та зменшенні транспортної складової у вартості товарів, робіт, послуг.

#### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Договір про зону вільної торгівлі СНД [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997\\_n25](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997_n25)
2. Про затвердження Державної програми активізації розвитку економіки на 2013-2014 роки [Електронний ресурс]: Кабінет Міністрів України; Постанова від 27.02.2013 № 187. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/187-2013-n>
3. Европейський реєстр інноваційно-інвестиційних технологій, проектів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eriip.com/zajavlenija-i-torgovje-predlozheniya/24-zajavlenija-ocenki-komentarii/110--transportnyi-koridor-evropa-asia>
4. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс]: Кабінет Міністрів України; Розпорядження, Стратегія від 20.10.2010 № 2174-р. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>
5. Програма економічних реформ на 2010-2014 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.president.gov.ua/docs/Programa\\_reform\\_FINAL\\_1.pdf](http://www.president.gov.ua/docs/Programa_reform_FINAL_1.pdf)
6. Державна адміністрація залізничного транспорту України «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/about/>
7. Транспорт і зв'язок України 2011: [статистичний збірник] / За редакцією Н.С. Власенко. – К.: Державна служба статистики України, 2012. – 273 с.
8. Наукова та інноваційна діяльність в Україні : [статистичний збірник] / [відповід. за випуск І. В. Калачова]. – К.: ДП «Інформаційно-видавничий центр Держстату України», 2012. – 305 с.
9. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
10. Україна у цифрах 2011: [статистичний збірник] –К.: Державна служба статистики України, 2012. – 250 с.
11. Аналітичний огляд ринку небанківських фінансових послуг України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://rurik.com.ua/documents/research/non\\_banks\\_2011.pdf](http://rurik.com.ua/documents/research/non_banks_2011.pdf)
12. Державне агентство автомобільних доріг України "Укравтодор" [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukravtodor.gov.ua/>
13. Про розвиток літакобудівної промисловості [Електронний ресурс]: Верховна Рада України; Закон від 12.07.2001 № 2660-III.– Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2660-14>
14. Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості [Електронний ресурс]: Верховна Рада України; Закон від 06.09.2012 № 5209-VI. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/5209-17>