

**ІНВЕСТИЦІЙНИЙ КЛІМАТ РОЗВИТКУ  
ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В КОНТЕКСТІ  
ЕКОНОМІЧНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РЕГІОНУ**

*ІЛЬЧЕНКО С.В., Д.Е.Н., ПРОФЕСОР,  
ІНСТИТУТ ПРОБЛЕМ РИНКУ ТА  
ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ НАН УКРАЇНИ  
МАШКАНЦЕВА С.О., К.Е.Н., ДОЦЕНТ,  
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
«ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»*

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Транспортна галузь займає пріоритетне місце серед інших галузей в економіці регіону, оскільки здійснює зв'язок виробництва і споживання, є катализатором активності економіки та руху товарно-матеріальних потоків, забезпечує мобільність, комунікабельність робочої сили, задовольняє потреби населення в якісних послугах з перевезення. Розвинена транспортна система формує «каркас» регіонів і є базою для територіального розподілу праці, обумовлює динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку як окремих регіонів, так і країни в цілому [2, с. 45].

В умовах сьогодення транспортна галузь регіону перебуває в кризовому стані, що пояснюється значним зношенням основних засобів, відсутністю інвестиційного забезпечення через непривабливість галузі, невідповідністю європейським стандартам якості надання транспортних послуг, незадовільним станом інфраструктури транспортних послуг тощо. Пріоритетним вектором розвитку транспортної галузі регіону є впровадження інноваційних процесів, що супроводжується відповідним рівнем інвестиційного забезпечення. Відтак, у сучасних умовах актуальності набуває питання активізації залучення інвестиційних ресурсів в транспортну галузь регіону та ефективне їх використання. Важливим напрямом інвестиційної політики є формування інституційно-правового і економічного середовища, що стимулює підвищення рівня інвестиційної привабливості регіону.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Наукові засади функціонування транспортної галузі регіону висвітлені в працях таких науковців, як: М. Бідняк, В. Галабурда, Д. Дорошкевич, О. Кравченко, В. Маліков, М. Макаренко, О. Соколова, Н. Ткаченко та інших. Питаннями дослідження інвестиційної діяльності займаються О. Коваль, А. Сардак, Л. Борщ, С. Герасимова та інші. Кожен з науковців по-своєму трактує дані питання, проте проблема стабілізації інвестиційного клімату розвитку транспортної галузі з точки зору забезпечення ефективності інструментів регіонального управління потребує подальших наукових досліджень.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є вивчення сучасного стану та проблем залучення інвестицій в транспортну галузь для розробки пропозицій щодо впровадження інновацій в сфері регіонального управління.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Процес інвестиційної діяльності транспортної галузі регіону залежить від стану інвестиційної політики та інвестиційного клімату. Інвестиційний клімат – це сукупність політичних, соціальних та економічних чинників, які бере до уваги іноземний та внутрішній інвестор, приймаючи рішення про здійснення інвестицій [3, с. 65]. Важливим чинником є економічний, оскільки він характеризує форми інвестицій, діяльність інвестора, термін та умови інвестування. В сучасних умовах, коли вітчизняна банківська система є недосконалою стосовно західноєвропейським стандартам, а інвестиційна спроможність транспортної галузі регіону низька через нестачу обігових коштів, є проблематичним залучення як зовнішніх, так і внутрішніх інвесторів.

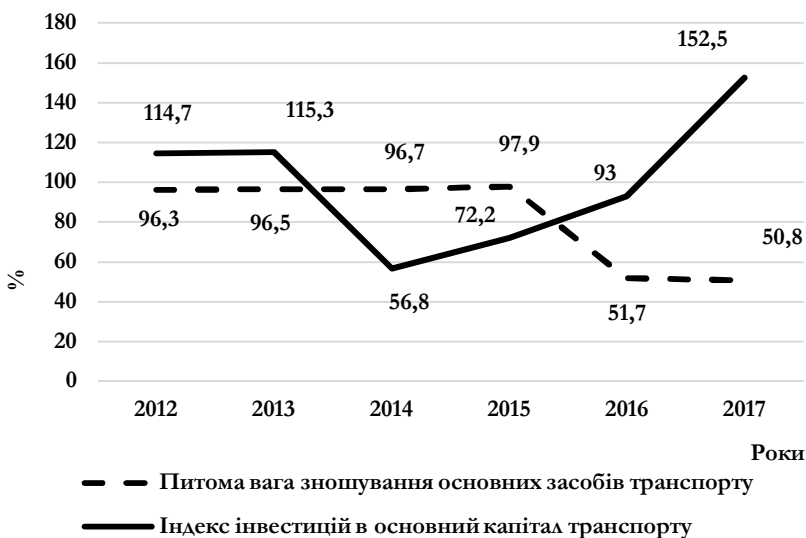
Інвестиційна політика в галузі транспорту має бути націлена на створення ефективного механізму регулювання, який би підвищив інвестиційну привабливість транспорту регіону, забезпечив потужні мотивації інвесторів щодо вкладання коштів та сприяв набуттю транспортною системою нового якісного виміру. Завданням інвестиційної політики є перетворення інвестицій у провідника процесів ринкової трансформації та сучасних технологій транспортного виробництва й управління, що стане своєрідною «перепусткою» до світової транспортної системи, забезпечить можливість покращити використання експортного потенціалу регіону та значно збільшити обсяги транзиту через його територію [1, с. 82].

Інвестиційний клімат транспортної галузі регіону формується під дією чинників об'єктивного та суб'єктивного характеру. До об'єктивних належать територіальні переваги та ресурсний потенціал регіону, соціально-економічні особливості інвестиційної привабливості регіональної економіки та транспортної системи, основні напрями структурної трансформації економіки, бюджетнофінансова самодостатність регіону, рівень міжрегіональних і внутрішньорегіональних транспортно-економічних зв'язків та транспортна освоєність території. Суб'єктивні чинники безпосередньо пов'язані з визначенням пріоритетних видів транспорту та сфер інвестування, характером дій місцевої влади, спрямованих на створення сприятливого інвестиційного клімату, достовірністю інформації про підприємницькі можливості та ризики в регіоні. Основна причина виникнення кризового стану транспортної галузі регіону – невідповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів відтворення основних виробничих засобів та нестача інвестицій, що стримують інноваційно-інвестиційний процес його розвитку.

Зношування основних засобів транспортної галузі України в цілому сягнуло критичної межі, а індекс інвестицій в основний капітал транспорту є досить нестабільним. Коефіцієнт зношування основних засобів транспорту має тенденцію до уповільнення, що свідчить про погіршення якості та кількості наявних основних засобів транспортної галузі, особливо це підтверджується віковою структурою рухомого складу транспорту (рис. 1).

Відтак, динаміка освоєння інвестицій в основний капітал транспорту є нестабільною, спостерігається коливання обсягів інвестицій в основний капітал, що насамперед призводить до скорочення у структурі проміжного споживання продукції машинобудівного сектора та інших суміжних видів діяльності.

Ретроспективний аналіз капітальних вкладень у субсектори транспорту показав, що інвестування з різних джерел фінансування, але переважно з власних коштів підприємств, перебувало на рівні 30-50 % від потреби. За офіційними даними, в Україні за останні сім років в усі види транспортної інфраструктури вкладено близько 15-16 млрд євро, або 1,5-2,2 млрд євро щороку.



**Рис. 1. Показники зношування основних засобів та індексу інвестицій в основний капітал транспорту, % до попереднього періоду\***

\* розраховано за даними Державної служби статистики України [5]

Сучасний стан транспортної системи Одеської області, як і в цілому по Україні, характеризується значними потребами у фінансових ресурсах, насамперед, на технічне та технологічне переоснащення, мультимодальні перевезення за участю транспорту не настільки ефективні як у європейських країнах. Проаналізуємо стан та динаміку капітальних інвестицій в транспортну систему Одеської області (табл. 1).

*Таблиця 1*  
**Капітальні інвестиції в транспортну систему Одеської області\***  
(тис. грн)

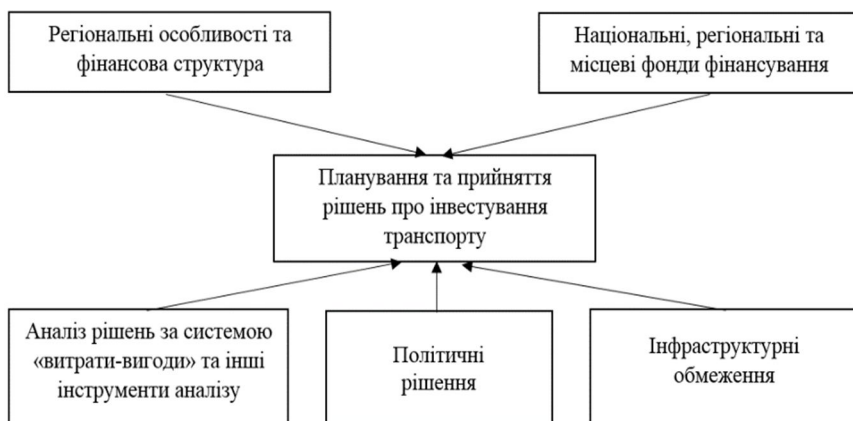
Вид транспорту	Роки					2017 р. в % до 2013 р.
	2013	2014	2015	2016	2017	
Транспорт, всього, в тому числі:	844356	505035	431091	537973	211805	25,1
Наземний і трубопровідний	809324	425431	421912	495946	176107	21,8
Водний	35032	79604	9179	42027	35698	101,9

\* розраховано за даними Головного управління статистики Одеської області [4]

В 2017 році порівняно з 2013 роком капітальні інвестиції в транспортну систему Одеської області значно скоротились, а саме майже на 75 %, в тому числі в наземний та трубопровідний транспорт цей показник зменшився на 78,2 %. Аналіз наведеної інформації показав, що за аналізований період лише збільшились капітальні інвестиції в водний транспорт, тобто на 1,9 %. Отже, напрямками, які гальмують інвестиційне забезпечення транспорту регіону, є:

- незадовільний рівень технології організації перевізного процесу;
- низький рівень транспортного сервісу;
- низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури;
- повільне вдосконалення транспортних технологій, у тому числі логістичних, та недостатня їх інтеграція з виробничими, торговельними, складськими і митними;
- неприпустимо низький рівень інформатизації транспортних бізнес-процесів та інформаційної взаємодії транспортної сфери з іншими галузями економіки;
- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулює надання інвестицій на розвиток транспорту.

Основними факторами, які впливають на прийняття інвестиційних рішень в транспортній галузі є (рис. 2).



**Рис. 2. Фактори впливу на прийняття рішення щодо залучення інвестицій в транспортну галузь регіону\***

*\* сформовано автором*

Державна інвестиційна політика повинна спрямовуватися на забезпечення стабілізації роботи підприємств транспортної галузі в умовах кризи, сприянню більш ефективному використанню внутрішніх джерел інвестиційних ресурсів, зокрема, вдосконалення механізму диференційного встановлення нормативів вилучення частини чистого прибутку з метою розвитку виробничого потенціалу підприємств галузі та збільшення в майбутньому надходжень до Державного бюджету від такого розвитку. В процесі дослідження з'ясовано, що в практиці діяльності морських портів Одеської області спостерігається активне запровадження інвестиційних проектів щодо залучення інвестицій на розвиток портової діяльності.

Так, в державному підприємстві «Морський торговельний порт «Рені» розроблено інвестиційний проект на будівництво СПГ-терміналу для накопичення, зберігання бункерування суден на території «Бази технічного обслуговування» морського порту Рені (термін реалізації інвестиційного проекту 2020-2025 роки); в державному підприємстві «Морський торговельний порт «Южний» функціонує інвестиційний проект направлений на створення вискоєфективного рентабельного Універсального перевантажувального комплексу на базі причалу №38 порту, який задовольнятиме потреби в експортній та імпорتنій складовій підприємства, залучатиме до співпраці сторонніх вантажовласників (термін реалізації інвестиційного проекту 2018-2023 роки). Універсальний перевантажувальний комплекс (УПК) складається з трьох терміналів різного цільового призначення – унікальний інвестиційний проект компанії «ТехАгро», який є одним з найперспективніших та найсучасніших у програмі розвитку порту з потужностями комплексу 10 мільйонів тонн на рік, основні технологічні об'єкти УПК будуть розташовані на території 80 га, причальний вантажний фронт УПК буде складатися з причалів № 38/1 та № 38/2, загальною довжиною близько 700 м та розрахункової глибини біля причалу 17,0-18,0 метрів, запланований річний вантажообіг дорівнює до 10 мільйонів тонн на рік вантажів широкої номенклатури. В 2019 році Адміністрація морських портів України (АМПУ) планує завершити виконання власних зобов'язань із п'яти великих інфраструктурних проектів у п'яти портах. Загальна сума інвестицій АМПУ за весь період їхньої реалізації перевищує 16 млрд грн. Стратегія розвитку морських портів Одеської області, на нашу думку, орієнтована на:

- покращення матеріально-технічної бази, створення сучасної портової інфраструктури;

- розробку інвестиційних та інноваційних проєктів з нарощування потужності та підвищення якості робіт і послуг порту;
- пошук джерел фінансування розвитку порту;
- оптимізацію використання ресурсів і зниження витрат на вантажнорозвантажувальні роботи та інші роботи і послуги;
- вирішення соціальних проблем розвитку.

Фінансове забезпечення реалізації стратегічних засад розвитку морських портів здійснюється за рахунок коштів Адміністрації морських портів України, суб'єктів господарювання незалежно від форм власності, кредитів банків, інвестиційних коштів, власних коштів та інших джерел, не заборонених законодавством. Фінансування робіт з модернізації, ремонту, реконструкції, будівництва підротехнічних споруд та інших об'єктів портової інфраструктури загального користування може здійснюватися за рахунок коштів державного бюджету. Головною перешкодою на шляху довгострокового інвестиційного підйому та економічної стабілізації транспортної галузі регіону є нерозв'язаність фундаментальних для української економіки питань зношеності основних виробничих засобів та матеріально-технічної бази, спад обсягів перевезень; критичний рівень фінансового стану значної частини підприємств; зростання цін на матеріальні ресурси; низький ступінь сприйнятливості реального сектора до інвестицій та інновацій; недостатність джерел фінансування; нестача інвестицій у фінансування технологічної модернізації розвитку транспорту; відсутність ефективного механізму трансформації коштів у заощадження, недосконалість нормативно-правового забезпечення та відсутність ефективних важелів державного стимулювання інвестицій, в тому числі іноземних.

Для залучення в транспорті галузь інвестицій та стимулювання інвесторів доцільно запровадити механізм, що використовується в більшості держав і має такі особливості:

- сприятливе інвестиційне середовище (механізм державних гарантій захисту зовнішніх і внутрішніх інвестицій; правовий режим; гарантії від зміни законодавства; скасування обмежень на розмір інвестицій);
- формування державної економічної політики щодо залучення іноземного капіталу (впровадження відкритої експорторієнтованої моделі розвитку економіки; визначення пріоритетних напрямів використання інвестицій; розширення можливості участі іноземних інвесторів у приватизації через конкурси; координація діяльності щодо залучення іноземних інвестицій з міжнародними організаціями);

– конкурентне ринкове середовище (блок централізованого забезпечення іноземних інвесторів; система державного контролю та проведення експертиз-проектів);

– система пільгового оподаткування іноземних інвестицій (система стимулювання іноземних інвесторів у реальний сектор залежно від пріоритетності об'єктів інвестування, обсягу інвестицій та терміну її дії) [6, с. 136].

Розробка та реалізації інвестиційної стратегії і тактики розвитку транспортної галузі має базуватися на відпрацьованих економіко-математичних моделях і сценаріях, які мають важливе значення на державному і регіональному рівнях [9, 10]. Ефективність регіональної інвестиційної політики залежить від поліпшення інвестиційного клімату загалом у всіх галузях національної економіки.

**Висновки.** Рівень розвитку транспортної галузі визначається індикатором її технологічного прогресу. Залучення інвестиційних ресурсів у транспортну галузь регіону супроводжується низкою факторів, що впливають на сам процес інвестування. Залучення іноземних інвестицій в транспортну галузь позитивно вплине на транспортну забезпеченість регіону, задоволення в перевезеннях усіх видів вантажу, стимулювання економічного росту.

З метою забезпечення розвитку транспортної галузі регіону в рамках інвестиційного клімату доцільно впровадження комплексу заходів: підтримка державою інвестиційних проектів, що мають міжгалузевий чи міжрегіональний характер; впровадження механізму підтримки інвестування в транспортній галузі за рахунок кредитної емісії, що полягає у наданні емісійних ресурсів «точкам зростання» транспортної системи на пільгових умовах; розробка інвестиційних проектів, направлених на модернізацію транспортної мережі та транспортної інфраструктури, впровадження інформаційних технологій; застосування лізингу як джерела фінансування; поліпшення використання амортизаційного фонду як важливого внутрішнього джерела капіталовкладень; сприяння залученню іноземних інвестицій у транспортну систему регіону.

#### **Література.**

1. **Базілінська О.Я.** Інвестиційна політика в галузі регіонального транспорту. *Наукові записки. Економічні науки.* 2005. С. 80-84.

2. **Заблодська І.В., Бузько І.Р., Зеленко О.О., Хорошилова І.О.** Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: монографія. Северодонецьк: СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.



3. **Рузакова Г.Г., Рузакова О.В.** Інвестиційна політика як складовий елемент економічної політики держави. *Вісник аграрної науки Причорномор'я*. 2011. Вип. 2(59). С. 63-68.

4. Статистичний щорічник Одеської області у 2017 році: Статистичний щорічник Головного управління статистики в Одеській області Державного комітету статистики України / за ред. **Т.В. Копилової**. Одеса: Головне управління статистики в Одеській області, 2018. 466 с.

5. Статистичний щорічник України за 2017 рік / за ред. **І.М. Жук**. К.: Державна служба статистики України, 2018. 585 с. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

6. **Ужва А.М.** Механізми інвестиційного забезпечення функціонування аграрного бізнесу: регіональний вимір. *Причорноморські економічні студії*. 2016. Випуск 6. С. 133-137.

7. **Вахович І.М.** Фінансове забезпечення сталого розвитку регіонів України: міжбюджетні відносини та інноваційні інструменти стимулювання: монографія. Луцьк: Волинполіграфтм, 2014. 331 с.

8. **Захарін С.В.** Інвестиційне забезпечення інноваційно-технологічного розвитку економіки: монографія. Київ. КНУТД, 2011. 344 с.

9. **Лагодієнко В.В., Корнієцький О.В.** Логістика по-японськи: підвищення ефективності діяльності підприємств. *Культура народів Причорномор'я*. 2014. № 275. С. 207-210.

10. **Лагодієнко В.В., Корнієцький А.В.** Поняття сутності и функцій управління в логістических системах. *Балтійський гуманітарний журнал*. 2014. № 4(9). С. 145-147.

## References.

1. **Bazilinska O.Ia.** (2005). Investytsiina polityka v haluzi rehionalnoho transportu [Investment policy in the field of regional transport]. *Naukovi zapysky. Ekonomichni nauky – Proceedings. Economic sciences*, pp. 80-84 [in Ukrainian].

2. **Zablodska I.V., Buzko I.R., Zelenko O.O., & Khoroshylova I.O.** (2016). *Infrastrukturne zabezpechennia rozvytku transportnoi systemy rebionu* [Infrastructural support for the development of the transport system of the region]. Sieverodonetsk: SNU im. V. Dalia, p. 193 [in Ukrainian].

3. **Ruzakova H.H., & Ruzakova O.V.** Investytsiina polityka yak skladovyi element ekonomichnoi polityky derzhavy [Investment policy as an integral part of the economic policy of the state]. *Visnyk abarnoi nauky Prychornomoria – Bulletin of Agrarian Science of the Black Sea*, Issue. 2(59), pp. 63-68 [in Ukrainian].

4. **Kopylova T.V.** (Ed.). (2018). *Statystychnyi sbchorychnyk Odeskoi oblasti u 2018 rotsi: Statystychnyi sbchorychnyk Holovnoho upravlinnia statystyky v Odeskii oblasti Derzhavnogo komitetu statystyky Ukrainy* [Statistical Yearbook of the Odessa Region in 2017: Statistical Yearbook of the Main Department of Statistics in the Odessa Region of the State Statistics Committee of Ukraine]. Odessa: Holovne upravlinnia statystyky v Odeskii oblasti, p. 466 [in Ukrainian].

5. **Zhuk I.M.** (2017). *Statystychnyi sbchorichnyk Ukrainy za 2017 rik [Statistical Yearbook of Ukraine for 2017 / ed. I.M. Beetle. K.: State Statistics Service of Ukraine]*. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, p. 585. Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].

6. **Uzhva A.M.** (2016). Mekhanizmy investytsiinoho zabezpechennia funktsionuvannia ahromoho biznesu: rehionalnyi vymir [Mechanisms of investment support for the functioning of agricultural business: a regional dimension]. *Prychornomors'kei ekonomichni studii – Black Sea Economic Studies*, Issue 6, pp. 133-137 [in Ukrainian].

7. **Vakhovych I.M.** (2014). *Finansove zabezpechennia staloho rozvytku rehioniv Ukrainy: mizhbiudzhetni vidnosyny ta innovatsiini instrumenty stymuliuвання [Financial Support for Sustainable Development of Ukrainian Regions: Intergovernmental Relations and Innovative Incentives]*. Lutsk: Volynpolihraifm, p. 331 [in Ukrainian].

8. **Zakharin S.V.** (2011). *Investytsiine zabezpechennia innovatsiino-tekhnolohichnoho rozvytku ekonomiky [Investment support for innovation and technological development of the economy]*. Kyiv: KNUTD, p. 344 [in Ukrainian].

9. **Lagodiienko V.V., & Kornietsky O.V.** (2014). Lohistyka po-yapons'ky: pidvyshchennya efektyvnosti diyal'nosti pidpryyemstv [Logistics in Japanese: Increasing Business Efficiency]. *Kultura narodov Prychornomor'ya – Culture of the Black Sea peoples*, no. 275, pp. 207-210 [in Ukrainian].

10. **Lagodienko V.V., & Kornitsky A.V.** (2014). Ponyatye sushchnosti y funktsyy upravlenyya v lohystycheskykh systemakh [The concept of the essence and functions of management in logistics systems]. *Baltyyskyy humanyтарnyy zhurnal – Baltic Humanitarian Journal*, no. 4(9), pp. 145-147 [in Ukrainian].

#### **Анотація.**

**Льченко С.В., Машканцева С.О. Інвестиційний клімат розвитку транспортної галузі в контексті економічних тенденцій регіону.**

Одним із завдань модернізації економіки регіону є створення сприятливих умов і реальних можливостей для розвитку транспортної галузі на засадах інвестиційного розвитку. Активізація використання зовнішніх і внутрішніх інвестиційних ресурсів сприяє структурній трансформації у транспортній галузі і реалізації стратегічно важливих проєктів, спрямованих на оновлення транспортної інфраструктури і забезпечення високих стандартів транспортних послуг.

У статті охарактеризовано сучасний стан інвестиційного клімату транспортної галузі регіону; розглянуто проблемні питання інвестиційного забезпечення транспортної галузі регіону та встановлено, що стратегічною метою є впровадження комплексу заходів державного рівня щодо функціонування транспортної галузі. Запропоновано напрями підвищення інвестиційного клімату транспортної галузі регіону, які забезпечать збільшення її конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

**Ключові слова:** інвестиційний клімат; розвиток; регіон; управління; транспортна галузь, інновації, інвестиційна політика.

## **Аннотация.**

### ***Ильченко С.В., Машканцева С.А. Инвестиционный климат развития транспортной отрасли в контексте экономических тенденций региона.***

*Одной из задач модернизации экономики региона является создание благоприятных условий и реальных возможностей для развития транспортной отрасли на основе инвестиционного развития. Активизация использования внешних и внутренних инвестиционных ресурсов способствует структурной трансформации в транспортной отрасли и реализации стратегически важных проектов, направленных на обновление транспортной инфраструктуры и обеспечение высоких стандартов транспортных услуг.*

*В статье охарактеризовано современное состояние инвестиционного климата транспортной отрасли региона; рассмотрены проблемные вопросы инвестиционного обеспечения транспортной отрасли региона и установлено, что стратегической целью является внедрение комплекса мероприятий государственного уровня по функционированию транспортной отрасли. Предложены направления повышения инвестиционного климата транспортной отрасли региона, которые обеспечат увеличение ее конкурентоспособности на рынке транспортных услуг.*

**Ключевые слова:** *инвестиционный климат; развитие; регион; управления; транспортная отрасль, инновации, инвестиционная политика.*

## **Abstract.**

### ***Ichenko S.V., Mashkantseva S.O. Investment climate of transport industry development in the context of economic trends of the region.***

*One of the tasks of modernizing the region's economy is to create favorable conditions and real opportunities for the development of the transport industry on the basis of investment development. Increasing the use of external and internal investment resources contributes to structural transformation in the transport industry and the implementation of strategically important projects aimed at upgrading transport infrastructure and ensuring high standards of transport services.*

*The article describes the current state of investment climate of the transport industry of the region; The problematic issues of investment support of the transport industry of the region are considered and it is established that the strategic goal is the implementation of a set of measures of the state level concerning the functioning of the transport industry. The directions of increasing the investment climate of the transport industry of the region are proposed, which will provide an increase of its competitiveness in the market of transport services.*

**Key words:** *investment climate; development; region; management; transport, innovation, investment policy.*