

## **ВПЛИВ ІНВЕСТИЦІЙ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ**

*Алла Михайлівна Якімова,  
к.е.н., доцент кафедри фінансів та банківської справи,  
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту  
імені академіка В. Лазаряна*

У статті проаналізовано проблемні аспекти інвестиційної ситуації на підприємствах транспортної галузі. Визначені основні умови та заходи, що сприятимуть підвищенню рівня інвестування транспортних підприємств.

The problematic aspects of the investment situation in the transport industry were analyzed in the article. The basic conditions and measures were defined in the article for enhancing the level of transport investment companies

### **ВСТУП**

Сьогодні транспортна галузь займає важливе місце в економіці України та має значну питому вагу у створенні валового внутрішнього продукту. Розвиток транспортної галузі та створення умов для збільшення її ефективності здійснює мультиплікативний вплив на всю економіку. Кризовий стан транспортної системи країни сприяє формуванню загрози національної, економічної і соціальної безпеки України, що потребує прийняття невідкладних заходів з боку держави по їх усуненню.

В цих умовах фактично неможлива реалізація важливих економічних та інноваційно-технологічних завдань, які стоять перед транспортом на сучасному етапі, а саме:

- підвищення стійкості функціонування транспортної системи, його доступності, безпеки і якості послуг, наданих нею, для забезпечення єдиного економічного простору країни і загальнонаціонального економічного розвитку;
- формування єдиної гармонічної транспортної системи;
- інтеграція з європейською і світовою транспортними системами з надаванням транспортних послуг на рівні світових стандартів;
- зниження сукупних витрат економіки країни на перевезення вантажів;
- задоволення зростаючого попиту на послуги, які надаються транспортом [5].

Необхідною умовою вирішення наявних проблем є чітке формування інвестиційної стратегії транспортних підприємств.

Стратегія являє собою цілісну програму дій, яка визначає пріоритетні завдання для досягнення ефективною діяльності транспортних підприємств на перспективу. Вона забезпечує вибір пріоритетних цілей та врегульовує механізм їхньої реалізації шляхом оцінки наявних можливостей, ресурсів і резервів для

забезпечення максимально ефективного використання потенціалу підприємств галузі.

Стратегія діяльності транспортних підприємств повинна бути спрямована на досягнення таких цілей: зміцнення їх фінансового потенціалу, нарощення виробничого потенціалу, підвищення ефективності діяльності та фінансової стійкості галузі.

## ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ.

Метою статті є дослідження стану та проблем інвестиційної ситуації в транспортній галузі; виявлення факторів, що стримують інвестиційну активність, та шляхів підвищення ефективності використання власних джерел інвестиційних ресурсів підприємств транспортної галузі.

## РЕЗУЛЬТАТИ

Існує достатньо широка альтернативність для задоволення одних і тих же інвестиційних потреб підприємств різних галузей. Ця альтернативність формується не тільки в діапазоні можливого залучення власних або позикових джерел ресурсів, але і в діапазоні кожного з цих видів капіталу, що залучаються. Тому в основі оптимального вибору конкретних джерел інвестиційних ресурсів з можливих їх альтернатив завжди лежить порівняльна їх оцінка за критерієм вартості капіталу, що доповнювана обліком ряду інших чинників, зокрема, нормативних обмежень.

Диспропорційність розподілу інвестицій за регіонами та галузями економіки України можна побачити зі статистичного огляду обсягів надходжень, але ж кількісні тенденції, пропорції та порогові значення інвестиційних накопичень в регіонах та галузях економіки України можна отримати лише із застосуванням економіко-математичного підходу до оцінки строкатості інвестиційного простору України [8].

Галузевий розподіл інвестицій є дуже неоднорідним. Слід відзначити, що, залежно від виду економічної діяльності, суттєво відрізняються середні обсяги інвестицій до основного капіталу (ІОК) та прямих іноземних інвестицій (ПІІ), котрі припадають на одне підприємство сектору. Так, станом на 01 січня 2010 року максимальний обсяг ПІІ припадає на підприємства фінансового сектору – біля 13,6 млн. доларів США; на кожне підприємство промислового сектору припадає близько 2 млн. доларів США. Середній же рівень ПІІ на одне підприємство транспортної галузі складає лише 0,6 млн. доларів США.

Для оцінки ступеня неоднорідності розподілу інвестицій між основними галузями національного господарства України, а також між підприємствами транспортної сфери, зокрема, залізничного, морського, річкового, автомобільного транспорту, застосуємо модифікацію індексу концентрації Херфіндала-Хіршмана (ННІ):

$$ННІ = \sum_{j=1}^n \left( \frac{i_j}{I} \cdot 100 \right)^2, \quad (1)$$

де  $n$  – кількість галузей інвестування економіки України;

$i_j$  – обсяг інвестицій в основний капітал (прямих іноземних інвестицій) в  $j$ -тій галузі, млн. грн. (дол. США);

$I$  – загальний обсяг інвестицій в основний капітал (прямих іноземних інвестицій) в країні, млн. грн. (дол. США).

В таблиці 1 наведено індекси ННІ, що розраховані за формулою (1) на основі статистичних даних за 2001-2009 роки [1, 7, 10].

**Таблиця 1. Індекс ННІ для галузевої та внутрішньогалузевої інвестиційної неоднорідності**

| Рік   | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>Розподіл інвестицій в основний капітал</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Індекс ННІ (за ВЕД)                           | 2856 | 2712 | 2644 | 2166 | 2174 | 2093 | 2057 | 1946 | 2172 |
| Індекс ННІ (для підприємств транспорту)       | 5530 | 5477 | 5126 | 4656 | 5326 | 5306 | 5025 | 5201 | 5063 |
| <b>Розподіл прямих іноземних інвестицій</b>   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Індекс ННІ (за ВЕД)                           | 3160 | 3046 | 2964 | 2655 | 2617 | 2187 | 1818 | 1751 | 1278 |
| Індекс ННІ (для підприємств транспорту)       | 4258 | 4159 | 4381 | 4437 | 4557 | 4345 | 4195 | 4263 | 4301 |

Спостерігається поступове зниження рівня концентрації ПІІ та ІОК між галузями національного господарства України. Однією з причин наближення до рівномірності у розподілі інвестицій є формування підприємництва на умовах відкритого ринку; збільшення підприємств всередині галузей з використанням іноземного капіталу, нарощення їх потенціалу та інвестиційної привабливості.

Збереження рівня концентрації інвестицій всередині транспортної системи пояснюється її специфікою (наявність природних монополій), а також зосередженням виробництва на великих підприємствах в межах галузі, що дозволяє застосовувати високопродуктивні сучасні методи організації виробництва; послідовно виконувати комплекс технологічних процесів.

В сучасних умовах основним інструментом регулювання ефективності окремих галузей є лише механізм державного регулювання цін, в той час як вирівнювання міжрегіональних та міжгалузевих пропорцій розподілу інвестиційних ресурсів в порівнянні зі створеним продуктом, що має забезпечувати стабільність економічного розвитку країни, державою не проводиться.

В таблиці 2 наведено регіональний розподіл ІОК між підприємствами транспортної галузі та сальдо фінансового результату цих підприємств.

Якщо проаналізувати регіональний аспект, то цілком закономірно, що основні потоки інвестицій у підприємства транспортної галузі спрямовуються в центри концентрації капіталу та промислових виробництв. Так, в 2008 році найбільша доля ІОК у транспортні підприємства (27 %) припадає на м. Київ. Другим за обсягом капітальних інвестицій є Одеська область, як основний центр морського сполучення в Україні – 10,9 % загального обсягу інвестицій.

Основними регіонами-реципієнтами також є Дніпропетровська та Донецька області з обсягами ІОК, відповідно, 8,6 та 7,1 %, що обумовлено достатньо високим рівнем їх розвитку з одночасним превалюванням добувального та металургійного секторів економіки, що тяжіють до джерел сировини.

**Таблиця 2. Регіональний розподіл інвестицій між підприємствами ВЕД «Транспорт та зв'язок» в 2008 році (з питомою вагою – більше 5 % від загальної суми інвестицій)**

| Регіони          | ІОК       |                | ПП        |                | Фінансовий результат, млн. грн. |
|------------------|-----------|----------------|-----------|----------------|---------------------------------|
|                  | млн. грн. | питома вага, % | млн. дол. | питома вага, % |                                 |
| Україна          | 32558,4   | 100,0%         | 1281      | 100,0%         | 4521,1                          |
| Київ області     | 8774,6    | 27,0%          | 496,1     | 38,7%          | 3447,2                          |
| Дніпропетровська | 2786,7    | 8,6%           | 85,6      | 6,7%           | -138,9                          |
| Донецька         | 2311,4    | 7,1%           | 93,5      | 7,3%           | 362,4                           |
| Київська         | 1746      | 5,4%           | 31,9      | 2,5%           | -184,4                          |
| Львівська        | 1931,9    | 5,9%           | 43,4      | 3,4%           | -46,2                           |
| Одеська          | 3547,5    | 10,9%          | 243,4     | 19,0%          | 1092,3                          |
| Харківська       | 1780      | 5,5%           | 6,075     | 0,5%           | 40,6                            |

Від'ємні значення прибутку в 2008 році пояснюються скороченням попиту на послуги транспортної галузі у зв'язку зі світовими кризовими явищами та тотальним скороченням виробництва. Так обсяги перевезень вантажів порівняно з 2007 р. зменшилися на 0,9 % і становили 2,0 млрд. т. Перевезення вантажів залізницями порівняно з 2007р. зменшилися на 3,0 %. Вітчизняний морський та річковий торговельний флот зменшив перевезення вантажів на 19,5 %, у закордонному сполученні перевезення - на 14,0 %. Перевезення вантажів підприємствами річкового транспорту порівняно з 2007р. скоротилися на 25,3 %, морського транспорту - на 9,8 %. Магістральними трубопроводами транспортовано 186,8 млн. т вантажів, що на 4,7 % менше, ніж за 2007р. Транспортування газу збільшилося на 0,5 %, аміаку - на 1,8 %, нафти знизилася на 19,5 %. Транзит нафти скоротився на 17,4 %, аміаку - на 1,8 % [7].

Співставлення показників інвестицій та показників ефективності діяльності транспорту в регіонах виявляє істотні розбіжності в значеннях показників ефективності основної діяльності. В основному це пояснюється зміною в обсягах вантажів, що за номенклатурою державного замовлення перевозяться регіональними залізницями. Наприклад, основним видом вантажу, що перевозиться Донецькою залізницею є вугілля, обсяги перевезення якого в 2008 році збільшилися на 2,3 % порівняно з 2007 років; Дніпропетровською залізницею переважно перевозиться продукція металургійного комплексу, обсяги якої суттєво скоротилися: чорних металів – на 9 %, залізної та марганцевої руди – на 8,2 %, коксу – на 6 %. Вітчизняний морський та річковий торговельний флот зменшив перевезення вантажів на 19,5 %. В той же час спостерігалася збільшення обсягів експортних вантажів, які переважно виконувалися підприємствами

Одеської області (51,9 % загального обсягу переробки експортних вантажів), Донецької (16,4 %), Миколаївської (13,2 %), м. Севастополя (6,8 %).

Для регіонального вирівнювання інвестиційних ресурсів між підприємствами транспортного сектору слід додержуватися принципу поступового підвищення рівня ефективності галузей у відповідності до зростання частки створеної доданої вартості відносно витрат на сировину [4]. Такий принцип забезпечуватиме формування оптимальної, з позицій довгострокового технологічного розвитку галузевої структури економіки. В першу чергу це стосується транспортної галузі, яка є інфраструктурною та системоутворюючою, від ефективності її функціонування залежить ефективність функціонування інших галузей, зокрема, машинобудування, добувна та переробна промисловість, сільське господарство тощо.

Одним з індикаторів інвестиційної ситуації в транспортній системі є забезпеченість основним капіталом. Нормальне транспортне обслуговування економіки передбачає наявність засобів для розширеного відтворення, в той час як на сьогодні не вистачає ресурсів навіть для простого відтворення. Станом на кінець 2008 року більш ніж 36 % пасажирських вагонів мають вік 28 років і більше, тобто повністю відпрацювали свій ресурс; 71,6 % річкового транспорту та 78,2 % морського транспорту, що придатні до експлуатації, мають вік більш ніж 20 років [7].

В таблиці 3 наведено дані про стан основних засобів транспортних підприємств та динаміку їх оновлення.

**Таблиця 3. Стан основних засобів транспортних підприємств та динаміка їх оновлення**

|  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007   | 2008   |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| Основні засоби за залишковою артністю, млн.грн.  | 49801 | 56431 | 62063 | 66520 | 70995 | 77900 | 99012 | 123007 | 180241 |
| Введення в дію нових основних засобів, млн. грн. | 3069  | 4125  | 4273  | 6723  | 6393  | 9202  | 7451  | 15004  | 18124  |
| Ступінь зносу основних засобів, відсотків        | 51,5  | 51,5  | 51,0  | 50,3  | 51,5  | 50,5  | 63,6  | 70,0   | 84,4   |

Стратегія центральних органів управління щодо недостатнього забезпечення бюджетного фінансування розвитку транспорту обумовила, поряд з іншими факторами, порушення в процесах простого і розширеного відтворення основних фондів, що призвело до критичного рівня зносу основних виробничих фондів – більше 65 %, а активної їх частини – до 80-95 %.

Головною причиною формування стратегічно небезпечного рівня зносу основних фондів є сформована в умовах економічної кризи практика фінансування процесів їх простого відтворення в обсязі 20-28 % від нормативного рівня, в тому числі активної їх частини на рівні 10-15 % [9].

Використання старої техніки створює видимість наявності додаткової масштабності транспортних ресурсів та потужностей. Насправді ж експлуатація

застарілого рухомого складу не тільки відволікає ресурси на його ремонт і утримання, але й значною мірою негативно впливає на рівень безпеки транспортних перевезень та ефективності роботи всієї транспортної системи.

Тому інвестування в транспортній сфері має бути спрямоване насамперед на впровадження НТП, технологічне переозброєння, вдосконалення парку рухомого складу, їх спеціалізацію, пристосування до вимог споживачів та ґрунтуватися в першу чергу на максимально ефективному використанні власних джерел інвестиційних ресурсів.

Якщо розглядати структуру підприємств транспорту та зв'язку, то на 01 липня 2010 року їх загальна кількість складає 39577 суб'єктів, з яких біля 8,3% підприємств відносяться до державної, комунальної, в тому числі корпоративної, форм власності. Вони за результатами своєї діяльності формують більшу частину доданої вартості, виробленої в галузі. Наприклад, залізничний транспорт, і в першу чергу його інфраструктура, за своєю суттю є монополією, і організація його ринку зумовлена, перш за все, факторами організаційно-технологічного та економічного характеру. Складність та суперечливість, що властиві природним монополіям, об'єктивно зумовлюють необхідність формування механізму державного регулювання і контролю за їх діяльністю на основі розробки істотних заходів не лише з метою захисту безпосередньо користувача від диктату і свавілля виробників, але й з метою стимулювання високої ефективності та необхідної стабільності в масштабі економіки держави в цілому [6]. При цьому важливо враховувати, що залізничний транспорт, як «природний монополіст», має у своїй структурі як природно монополійні сектори (інфраструктура), так і підприємства, різні види діяльності, які за своєю технологічною суттю та економічним змістом можуть ефективно функціонувати за конкурентним принципом, зокрема, з використанням прямих іноземних інвестицій.

Прямі іноземні інвестиції передбачають довгострокові взаємовідносини з метою суттєвого впливу на управління підприємства-реципієнта. Оскільки транспортна система має стратегічне значення для забезпечення економічної безпеки держави, важливим завданням державної політики в сфері приватизації є контроль за рівнем монополізації та залежністю підприємств галузі від позиції інвесторів. Таким чином, державні підприємства транспортної галузі, в тому числі природні монополії, мають обмежений перелік інвестиційних джерел – власні джерела, в першу чергу, чистий прибуток, що залишився після сплати відрахувань до бюджету, та амортизаційні відрахування; кошти державного бюджету; кредити та інші позики, зокрема, у вигляді емісії боргових цінних паперів.

Таким чином, проблема удосконалення механізму розподілу й використання прибутку на державних транспортних підприємствах набуває в сучасних умовах значної актуальності, оскільки значна частина чистого прибутку державних підприємств галузі вилучається до Державного бюджету України, в той час, коли ці підприємства відчувають значну потребу в інвестиційних ресурсах для свого розвитку (табл. 4).

**Таблиця 4. Нормативи відрахувань до Державного бюджету частини чистого прибутку державних транспортних підприємств**

|   | 2003 | 2004 | 2005      | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|------|------|-----------|------|------|------|------|
| Нормативи відрахувань з чистого прибутку до Державного бюджету, % :         |      |      |           |      |      |      |      |
| 1. державних не корпоратизованих підприємств                                | 15   | 15   | <b>50</b> | 15   | 15   | 15   | 15   |
| 2. корпоратизованих підприємств (за участю держави) або природних монополій | 30   | 30   | 30        | 30   | 30   | 15   | 30   |

На основі аналізу основних чинників, що впливають на розподіл чистого прибутку державних транспортних підприємств, як важливого джерела інвестиційних ресурсів, запропоновано основні напрями вдосконалення державного регулювання механізму його використання:

1. Запровадження роздільного обкладання чистого прибутку, що спрямовується на споживання і накопичення (інвестиції) з метою регулювання інвестиційної діяльності на підприємстві.

2. Для забезпечення сталого економічного зростання в Україні доцільно звільнювати від здійснення відрахувань частини чистого прибутку до Державного бюджету підприємств, що спрямовується на реальні інвестиції [2].

Реалізація зазначених підходів дасть змогу створити передумови збільшення обсягу чистого прибутку державних підприємств і сприяти економічному зростанню економіки в цілому.

## **ВИСНОВКИ**

Аналіз тенденцій розподілу інвестицій в основний капітал між видами економічної діяльності та всередині транспортної галузі дозволив зробити висновок, що наявна неоднорідність розподілу інвестицій має тенденцію наближення до рівномірності, в той час як всередині транспортної галузі рівень концентрації інвестицій в основний капітал зберігається.

Слід зазначити, що обсяг інвестицій, вкладених іноземними інвесторами в транспортну галузь України є відносно незначним, на сьогодні реальних зрушень у структурі іноземних інвестицій на користь базових галузей не простежується, що заважає отриманню від вкладених інвестицій очікуваного результату.

Дослідження регіонального розподілу інвестицій та показників ефективності діяльності транспортних підприємств у регіонах виявило істотні розбіжності в значеннях показників ефективності та обсягу ІОК. Існує проблема відсутності на державному рівні системи вирівнювання міжрегіональних та міжгалузевих пропорцій розподілу інвестиційних ресурсів в порівнянні зі створеним продуктом, що має забезпечувати стабільність економічного розвитку країни.

Дослідження показників забезпеченості підприємств галузі основними фондами показало наявність гострої проблеми надзвичайного зносу основних фондів транспортних підприємств наряду з недостатнім рівнем їх оновлення.

Державна інвестиційна політика повинна спрямовуватися на забезпечення стабілізації роботи підприємств транспортного сектору економіки 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.

Таким чином, головною перешкодою на шляху довгострокового інвестиційного підйому та економічної стабілізації транспортної галузі виступає нерозв'язаність фундаментальних для української економіки проблем, у числі яких: структурні деформації економіки, зношеність основних виробничих фондів 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.

#### Література:

1. Інвестиції зовнішньоекономічної діяльності: Статистичний збірник / За редакцією Овденко Людмили Миколаївни. – К.: ДП «Інформаційно-аналітичне агентство», 2010. – 62 с.

2. Каламбет С. В., Якімова А. М. Шляхи використання чистого прибутку підприємств залізничного транспорту: інноваційний аспект / Проблеми и перспективы развития железнодорожного транспорта: Тезисы докладов 67 Международной научно-практической конференции. – Д.: ДИИТ, 2007. – С. 327-328.

3. Концепція корпоративно-дивідендної політики держави № 1262 від 16 липня 2002 року / <http://zakon1.rada.gov.ua>

4. Родченко В.Б. Оцінка диференціації рівня рентабельності економіки за регіонами України / Економічні науки. Серія «Регіональна економіка». Збірник наукових праць. Луцький національний технічний університет. Випуск 5 (17). – Ч. 3. – Луцьк, 2008. – 325 с.

5. Сонин М.В. Обоснование целесообразности реструктуризации железнодорожного транспорта Украины / Матеріали 67 Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми і перспективи розвитку залізничного транспорту», ДПТ.- Дніпропетровськ.- 2007 р.- С.346-347.

6. Транспортний сектор економіки України та залізничний транспорт / Наук. кер. Ю.М. Цветов, Ю.М. Макаренко та ін. – К. КУЕТТ. – 2006. – 428 с.: іл.

7. Транспорт та зв'язок України – 2008. Статистичний збірник/ за ред. Н. С. Власенко. – К.: ДП «Інформаційно-аналітичне агентство». – 2009. – 281 с.



8. Харламова Г.О. Складові інвестиційної конкурентоспроможності видів економічної діяльності України / Теоретичні та прикладні питання економіки. Випуск 19. – С.114 (С.113-120).

9. Цветов Ю.М. Проблеми розвитку транспортного комплексу в умовах реформування економіки України / Автошляховик України: Вісник ЦНЦ ТAU.- 1998.- № 1.- С.9 – 11.

10.<http://www.ukrstat.gov.ua/>