

1. The external environment analysis. The need for the external environment analysis making is the essential condition in case of making choice of the best of the available strategical alternatives of the innovation and investment activity implementation.

2. The branch analysis. The need for the branch analysis making is determined by the need to define the effect in the interaction of the following factors: consumers; suppliers; competitive enterprises; products; prices; market entry and exit of new enterprises etc.

3. The effective implementation of the innovation and investment projects depends on the level of competition in the branch. If the level of competition in the branch is high, this fact will cause consistently the expected incomes reduction. That is why it is expedient to make the competition analysis in the branch.

The implementation of the considered main stages of the analysis of the external environment of the enterprise, the branch, the competitive environment of the enterprise allows the managers of the enterprise to make the effective managerial decisions on choice of the strategical alternatives of the innovation and investment activity implementation according to the current market situation.

The payoff array method has become of common use for the determination of the choice of the most effective of the existent alternatives in the management practice. It is expedient to take $m = 2$ value in order to improve the considered methodological approach because only the sales volume rate effects the choice of optimal decision in the best and in the worst situation for the machinery production under the uniform dependence of the payoff array elements on the state of the external environment. This fact will cause the significant reduction of the scope of work on the payoff array generation. An added bonus of the suggested approach is the fact that according to Wald criterion the optimal decision always corresponds to the decision which gives the best result under the worst external environment state.

The use of the suggested improved methodological approach to the analysis and optimal decision-making at the enterprise allows during the innovation and investment activity implementation to determine the existent problems and possible ones in future (major problems) under the external environment effect and to make search for possibilities, to forecast the economic state of the innovation and investment projects under the various market conditions and to develop the effective managerial decisions.

© О. Курган

Надійшла до редакції 20.03.2013

УДК 330.3:658.152

АНАЛІЗ СТАНУ ТА ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

СВІТЛАНА ЛОЗА,

кандидат економічних наук, доцент Донецького інституту залізничного транспорту
Української державної академії залізничного транспорту, м. Донецьк

У статті проведено аналіз стану, основних тенденцій, проблем та перспектив розвитку інвестиційної діяльності на залізничному транспорті України. Досліджено динаміку інтенсивності інвестицій в економіку України та залізничний транспорт. Проведено аналіз структури та динаміки джерел інвестування на залізницях України, а також визначено напрямки їх використання.

Ключові слова: залізничний транспорт, інвестиційна діяльність, інновації, економічна безпека.

Постановка проблеми. Світова фінансово-економічна криза 2008-2009 років показала, що навіть у розвинутих країнах ринкові механізми регулювання не спроможні ефективно протистояти кризовим явищам. Уроки економічної кризи наочно дали зрозуміти необхідність переходу до інноваційного етапу розвитку та всебічної модернізації економіки країни. Ефективність національної економіки та її економічне зростання значною мірою

залежать від ефективного та стабільного функціонування залізничного транспорту. Залізниці, з одного боку, відображають рівень розвитку національної економіки та її конкурентоспроможність, з іншого - рівень соціально-економічної безпеки країни. Розвиток сучасного та конкурентоспроможного залізничного транспорту є однією з ключових умов становлення економіки та стійкого економічного розвитку держави.

№ 2 (122) березень-квітень 2013 р.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми формування інвестиційної стратегії та фінансування інвестиційної діяльності залізниць знайшли відображення в роботах багатьох науковців і практиків. Зокрема, цій тематичі присвятили свої праці вітчизняні та зарубіжні вчені О. В. Андрєєва, В. Л. Дикань, В. П. Ільчук, Є. М. Сич та інші [1, 2, 10]. Однак до кінця залишається невирішеною проблема підвищення ефективності інвестиційної діяльності на залізницях України в умовах обмеженості фінансових ресурсів.

Метою статті є огляд й аналіз сучасного стану, тенденцій, проблем та перспектив розвитку інвестиційної діяльності на залізничному транспорті України.

Виклад основного матеріалу. Залізничний транспорт є складною соціально-економічною сис-

темою із внутрішньою, тільки йому притаманною територіально-виробничою структурою. Залізниці нерозривно пов'язані з економікою й соціальним розвитком територій, на яких вони розташовані. Становлення економіки України відбувається суперечливо, супроводжується диспропорціями розвитку національного господарства, неврегульованістю рівнів бюджетів, виконавчої та законодавчої влади, роботи регіонів загалом. Саме тому проведення дослідження сучасних тенденцій, закономірностей та основних передумов активізації інвестиційної діяльності доцільно розпочати з вивчення загальноекономічної ситуації в Україні, яка суттєво впливає на темпи подальшого розвитку держави, а також можливості збільшення обсягів інвестування в усі галузі економіки (рис. 1).

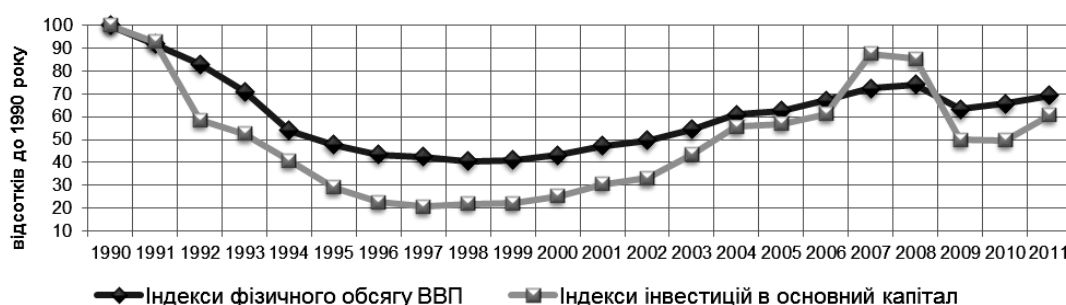


Рис. 1. Індекси фізичного обсягу ВВП та інвестицій в основний капітал (відсотків до 1990 р.) [6, 7].

Економіка України в 1991-1995 рр. знаходилася в стані системної кризи, яка знайшла своє відображення в обвальному скороченні обсягів виробництва основних галузей промисловості, гіперінфляції, зниженні обсягів інвестицій. Падіння обсягів вкладення інвестицій також було обумовлено нарощуванням внутрішніх і зовнішніх боргів, що призвело до підвищення рівня ризику інвестиційної діяльності в Україні.

У результаті проведення грошової реформи, необхідних антиінфляційних заходів, формування ринкової й фінансової інфраструктури, інституціональних перетворень упродовж 1995-1999 рр. відмічається деяка стабілізація макроекономічної ситуації в Україні. Починаючи з 1996 р., відбувається незначне, а з 2003 р. - суттєве покращення основних соціально-економічних показників. На тлі стабілізації соціально-економічного становища держави відбувається постійне зростання промислової продукції, обсягів перевезення вантажів (рис. 2). Однак уже у 2005 р. позитивна тенденція зростання більшості макроекономічних показників дещо змінюється,

всупереч твердженню деяких науковців про те, що "нині макроекономічна стабільність в Україні є однією з найнадійніших не тільки на пострадянському просторі, а й серед усіх інших країн з перехідною економікою" [3].

Темпи приросту таких важливих показників, як ВВП і продукція промисловості скорочуються. Перш за все, така динаміка вказує на погіршення фінансово-економічного положення українських підприємств, а також на підвищення рівня тінізації доходів. В умовах системної світової фінансової та соціально-економічної кризи, яка наприкінці 2008 р. - на початку 2009 р. обумовила несподіване та стрімке падіння обсягів виробництва, торговельного обороту та обсягів перевезень на якісно новому рівні, виникла проблема підвищення конкурентоздатності залізниць, розвиток яких можливий лише за умов постійного вдосконалення діяльності, підтримання здобутих та формування нових стратегічних конкурентних переваг на базі інновацій.

Індикатором економічної безпеки країни вважаються інвестиції на рівні 20-30 % ВВП. У Росії, на-

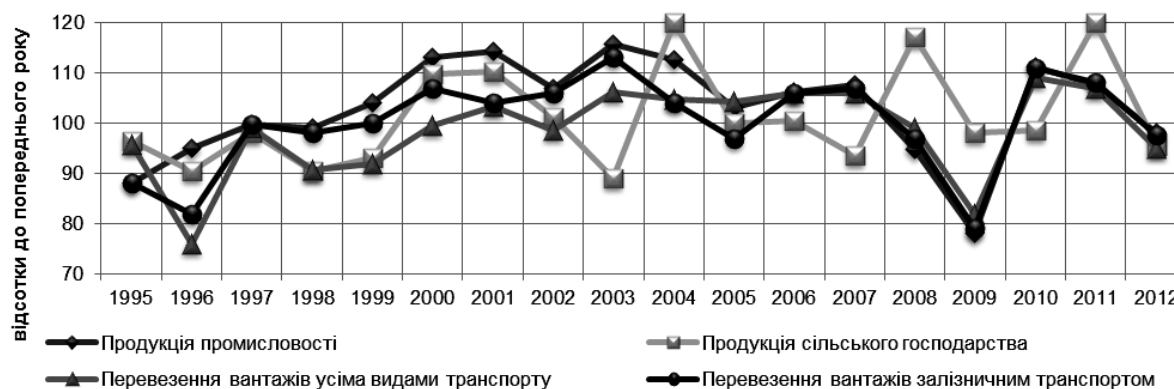


Рис. 2. Динаміка індексів показників (відсотків до попереднього року) [6, 7].

приклад, індикатор інвестиційної безпеки прийнятий на рівні 25 % [11]. Інші країни, яким довелося реструктурувати свій виробничий апарат, щоб зробити його ефективним на міжнародному рівні, протягом довгих періодів демонстрували дуже високий рівень інвестицій. Так, наприклад, у Франції та в Італії їх інтенсивність (частка інвестицій у ВВП) складала від 20 до 25 % протягом усього періоду з початку 1950-х і до кінця 1970-х років. У Японії в той же період відзначений рівень інвестицій на рівні 25-30 %, а в Південній Кореї в період із 1965 до 1990 р. показники були іноді навіть вищими, ніж у Японії [9]. Саме інтенсивне інвестування стало головним чинником росту китайської економіки, яка впродовж останніх років демонструвала стрімке зростання, що стало можливим завдяки небаченому збільшенню обсягів інвестицій, які у 2011 р. сягнули 50 % ВВП. Такий високий рівень інтенсивності інвестицій до ВВП рекордний не тільки для Китаю, він не був досягнутий жодною з розвинутих економік [8].

Для розрахунку інвестиційного дефіциту Ж. Сапір

пропонує дві гіпотези: мінімальну й максимальну [9]. Перша передбачає розрахунок інвестиційного дефіциту як різниці між "потенційним" і реальним рівнем інвестицій. При цьому "потенційним" рівнем вважається обсяг інвестицій, який кожен рік має дорівнювати 23 % ВВП (середній рівень для Франції та Італії). Для визначення максимального розміру інвестицій Ж. Сапір пропонує за норму для Росії прийняти рівень, який дорівнює 23 % ВВП у 1990 р., а потім знайти різницю між "нормальним" рівнем і фактичними інвестиціями за цей же період. Згідно з першою гіпотезою, мінімальний інвестиційний дефіцит в Україні впродовж 2001-2002 рр. складав близько 10 % від ВВП, у 2003 р. - 4 % і лише у 2004 р. зменшився до 1 %. Але у 2005-2006 рр. відбувається суттєве зниження темпів приросту ВВП та інвестицій в основний капітал. Починаючи з 2008 р., відмічається спочатку незначне зниження до рівня 24,6 %, а потім більше стрімке - до 13,9 % у 2010 р. Подібна тенденція характерна й для залізничного транспорту (табл. 1).

Таблиця 1. - Інтенсивність інвестицій в основний капітал у відсотках до ВВП

Показники	Роки										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Інтенсивність інвестицій, %	16,0	16,5	19,1	22,0	21,1	23,0	26,2	24,6	16,6	13,9	15,9
Інтенсивність інвестицій у залізничний транспорт, %	0,79	0,55	0,64	0,52	0,59	0,64	0,93	0,90	0,39	0,53	0,49

Загальні обсяги інвестицій в основний капітал у 2011 р. порівняно з 2001 р. зросли більш ніж у 6 разів у цілому в економіці України та в 4 рази в залізничний транспорт, при цьому сталися значні структурні зміни щодо обсягів залучення інвестицій у різні види транспорту та з різних джерел фінансування.

Підприємствами транспортно-дорожнього комплексу й зв'язку у 2011 р. освоєно інвестицій у 5,3 раза більше, ніж у 2001 році. Однак зростання обсягів вкладених коштів за різними видами транспорту досить різні (рис. 3). Так, якщо у залізничний транспорт у 2001 р. було вкладено 21,6 %, то у 2011 р. - лише 16,4 %. У той же час частка інвестицій у додаткові транспортні послуги у 2001 р. становила 20,3 %, у 2011 р. - 49,5 %. Також суттєво зменшилася питома вага інвестицій у діяльність пошти та зв'язку, трубопровідного та водного транспорту.

На залізничному транспорті основним джерелом фінансування інвестицій є власні кошти залізниць,

крім того, можливе залучення коштів державного й місцевих бюджетів, позабюджетних фондів, кредитів банків та інших фінансових установ, іноземних інвесторів; використання облігаційних позик та лізингу. Динаміка обсягів вкладення інвестицій із різних джерел фінансування наочно відображає питому вагу власних коштів Укрзалізниці в загальному обсязі (рис. 4).

У загальному обсязі у 2000 р. на власні джерела припадало 99 % вкладень, деяке покращення відбулося впродовж 2005-2006 рр. - фінансування на рівні 77 %, у 2007 р. - 45 %. Однак уже у 2009 р. їх питома вага знову зросла до 92 %. На особливу увагу заслуговує відсутність підтримки розвитку залізничної галузі з боку держави у 2000-2007 рр., а фінансування, яке було розпочате лише у 2008 р., складає 2 %, у 2009 р. - 4 %, у 2010 р. - 8 %.

За допомогою бюджету держава регулює економічні процеси, розв'язує соціальні, політичні, ви-

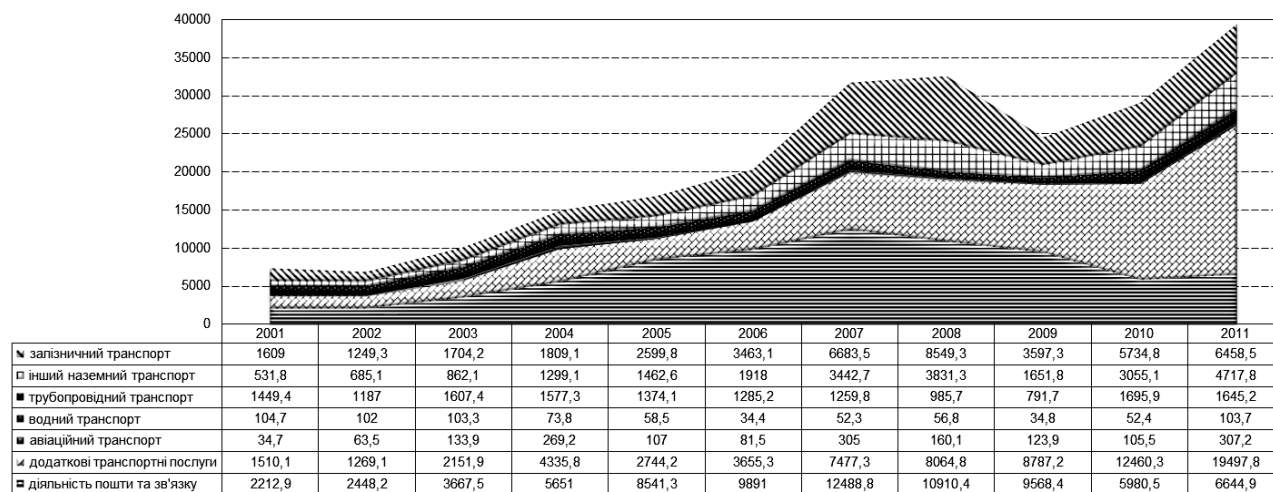


Рис. 3. Динаміка інвестицій в основний капітал за видами транспорту та зв'язку, млн грн [12].

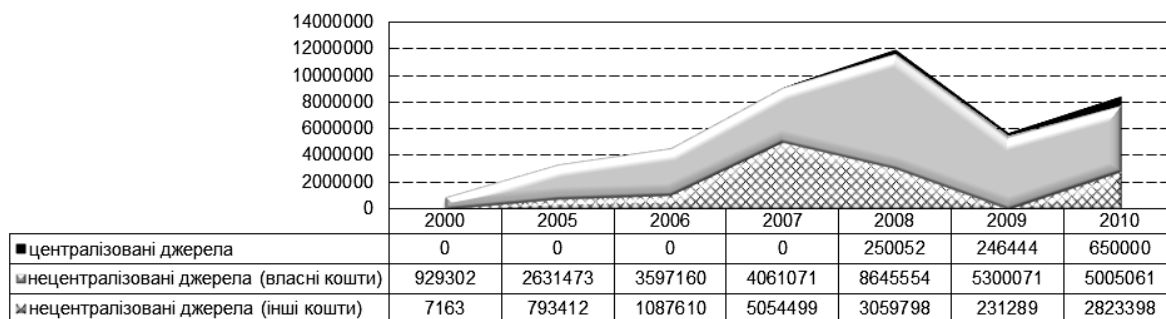


Рис. 4. Джерела фінансування капітальних вкладень Укрзалізницею, тис. грн [1].

робничі й економічні проблеми. Саме через бюджет, через перерозподіл валового внутрішнього продукту й національного доходу держава може акумулювати достатньо коштів для розв'язання багатьох проблем. У розвитку залізничного транспорту, який здійснює близько 85 % вантажообороту (без трубопровідного транспорту) й більше 50 % пасажирообороту, протягом тривалого періоду не було вкладено жодної гривні бюджетних коштів. І це при тому, що залізниця України на сьогодні є одним із найбільших донорів Державного бюджету, а крім того, ще й здійснюють значні обсяги збиткових соціально значущих пасажирських приміських перевезень.

На сьогодні Міністерство інфраструктури України з питань залучення інвестиційних ресурсів працює з такими міжнародними фінансовими організаціями, як Міжнародний банк реконструкції та розвитку (МБРР), Європейський інвестиційний банк (ЄІБ), Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) [5]. Співробітництво з МБРР та ЄІБ здійснюється в галузі автомобільного транспорту й спрямоване на покращення автомобільних доріг та безпеки руху, а також у розвиток авіаційної галузі. У рамках співробітництва з ЄБРР у транспортній галузі завершено реалізацію 6 проектів загальною вартістю 499,84 млн дол. США, із них кредитних коштів - 412 млн дол. У рамках одного з проектів "Розвиток залізничних шляхів залізниць України" витрачено 51,9 млн дол. США позичених коштів. У стадії реалізації ЄБРР знаходиться 5 проектів загальною вартістю 2969,14 млн дол. (2 085,56 млн євро), із них кредитних коштів ЄБРР - 1210,02 млн дол. Два із цих проектів реалізуються на залізничному транспорті. Перший проект пов'язаний з оновленням рухомого складу на залізницях України (загальна вартість проекту: 147,0 млн дол., із них: сума позики: 62,5 млн дол. - надані ЄБРР; 62,5 млн дол. - додатково залучено кредитних коштів ЄБРР). Проектом передбачено закупівлю близько 1960 вантаж-

них напіввагонів загального призначення. Другий проект пов'язаний з упровадженням швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України (загальна вартість проекту складає 200,0 млн дол., з них сума позики - 120,0 млн дол.: транш А - 80 млн дол.; транш В - 40 млн дол.). Кредитною угодою проекту передбачено: закупівля важкої колійної техніки для ремонту та утримання колії (Транш А) - 84 млн дол. (після перерозподілу сум кредиту); будівництво нового двоколійного Бескидського тунелю (Транш Б) - 36 млн дол. [Там само].

Облігації як фінансовий інструмент почали використовуватися на залізниці з 2009 р. Протягом 10 місяців 2012 р. Укрзалізниця вдалося залучити 1,08 млрд грн шляхом випуску облігацій. На сьогодні залізниця України випускають облігації двох видів: короткострокові з терміном обігу до одного року та ставкою відсоткового доходу в розмірі 18 % річних і довгострокові з терміном обігу до трьох років та ставкою відсоткового доходу в розмірі 19 % річних. Головною перевагою облігацій перед кредитами є відсутність необхідності внесення майнових застав [4].

У проекті фінансового плану Укрзалізниця на 2013 р. передбачається майже 608 млн грн на модернізацію вантажних і пасажирських вагонів, тягового рухомого складу, колійної техніки та іншого рухомого складу, також планується спрямувати майже 3 млрд грн (близько 40 % загального обсягу капітальних інвестицій) на розвиток інфраструктури [4].

Аналіз структури використання капітальних вкладень Укрзалізницею (рис. 5) показує, що майже половина коштів витрачається на капітальне будівництво виробничого призначення, так, у 2007 р. вкладено 51 %.

У 2009-2010 рр. суттєво зросла частка витрат на модернізацію - більше 40 %. Особливе занепокоєння викликає суттєве зниження питомої ваги витрат на придбання рухомого складу. Так, у 2000 р. вона становила 27 %, а у 2009 р. знизилася до 5 %. Таке

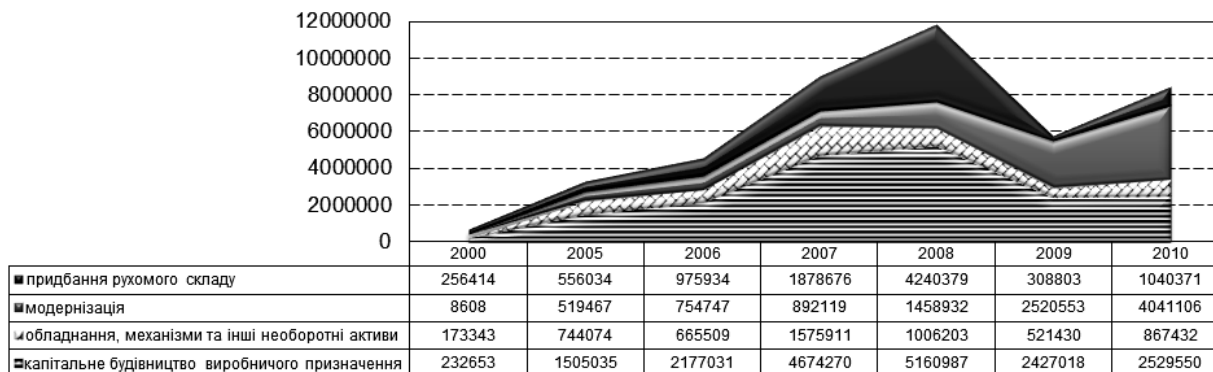


Рис. 5. Напрямки використання капітальних вкладень Укрзалізницею, тис. грн [1].

№ 2 (122) березень-квітень 2013 р.

саме положення з вкладеннями в обладнання та механізацію, які у 2010 р. становили 10 %. Стрімке зниження частки вкладень у рухомий склад, обладнання та механізацію набуває першочергового значення у зв'язку зі значним рівнем зносу наявного рухомого складу залізниць.

Висновки

1. Аналіз стану та тенденцій розвитку інвестиційної діяльності на залізничному транспорті України впродовж останніх 10 років дозволяє відзначити як позитивні так і негативні моменти. Великим досягненням є суттєве збільшення абсолютних обсягів інвестування у різні напрямки відновлення і модернізації основних фондів залізниць, яке у 2010 р. порівняно з 2001 р. зросло у 12,6 разів, а також залучення коштів із державного бюджету впродовж 2008-2010 рр. Однак особливої уваги заслуговує суттєве зменшення питомої ваги витрат на придбання рухомого складу залізниць на тлі загального зниження обсягів інвестування в умовах нестабільної фінансово-економічної ситуації в країні.

2. На сьогодні Укрзалізниця стоїть перед необхідністю залучення інвестицій на оновлення і модернізацію основних засобів, перш за все рухомого складу, розвиток телекомунікацій та інфраструктури. Вживаються важливі заходи щодо впровадження поточних та підготовки майбутніх реформ. Без інтенсивного розвитку залізниць на базі впровадження інновацій неможливий вихід України на рівень розвинених європейських країн. У той же час, інновації суттєво визначають економічний розвиток підприємств та країни у цілому, але потребують значних інвестиційних ресурсів. Без активізації інноваційно-інвестиційних процесів на залізничному транспорті неможливе економічне зростання галузі, відновлення її основних засобів, яке, у свою чергу, потребує розробки заходів з формування ефективної інвестиційної стратегії залізниць та удосконалення механізму залучення та розподілу інвестицій з різних джерел фінансування.

ЛІТЕРАТУРА

1. Андреева О. Моніторинг інвестиційної діяльності на залізничному транспорті / О. Андреева // Збірник наукових праць ДЕТУТ. - 2012. - Вип. 19. - С. 168-173. - (Серія "Економіка і управління").
2. Дикань В. Л. Система інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком залізничного транспорту / В. Л. Дикань, О. Г. Кірдіна // Менеджмент і маркетинг інновацій. - 2011. - № 1. - С. 137-144.
3. Гальчинський А. Становлення інвестиційної моделі еко-

номічного зростання України / А. Гальчинський, С. Львовичкін // Економіка України. - 2004. - № 6. - С. 4-11.

4. Сліпченко О. Л. Інвестори цінують історію / О. Л. Сліпченко // Магістраль. - 2012. - № 91 (1777). - С. 5.

5. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua>.

6. Статистичний щорічник України за 2000 рік / [за ред. О. Г. Осауленка]. - К. : Державний комітет статистики України, 2001. - 598 с.

7. Статистичний щорічник України за 2011 рік / [за ред. О. Г. Осауленка]. - К. : Державний комітет статистики України, 2012. - 558 с.

8. Сангалова І. Китай славиться рекордним обсягом інвестицій к ВВП в 50 % [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://quote.rbc.ru/topnews/2012/07/23/33720965.html>.

9. Сапир Ж. Каким должен быть уровень инфляции? (О значении давних дискуссий для определения сегодняшней стратегии развития России) / Ж. Сапир ; [пер. с франц.] // Проблемы прогнозирования. - 2006. - № 3. - С. 11-22.

10. Сич Є. М. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту : [монографія] / Є. М. Сич, В. П. Ільчук. - К. : Логос, 2002. - 256 с.

11. Сухоруков А. Проблемы повышения инвестиционной активности регионов / А. Сухоруков // Економіка України. - 2002. - № 8. - С. 26-33.

12. Транспорт і зв'язок України у 2011 році : стат. збірник / Державний комітет статистики України. - К., 2012. - 272 с.

REFERENCES

1. Andreeva O. (2012), «*Economics and Management*», Issue. 19, pp. 168-173. (ukr).
2. Dykan V. L., Kirdina O. H. (2011), *Science Magazine. Management and Marketing of Innovations Ltd «SHS» University Book*, № 1, pp. 137-144. (ukr).
3. Halchynskiy A., Liovochkin S. (2004), *Economics of Ukraine*, № 6, pp. 4-11 (ukr).
4. Slipchenko O. L. (2012), *Investors Appreciate History, Magistral*, № 91 (1777), p. 5 (ukr).
5. The official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine, available at: <http://www.mtu.gov.ua>.
6. Annual Statistic Edition of Ukraine 2000 (2001), *The State Committee of Statistics in Ukraine*, Kyiv, 598 p. (ukr).
7. Annual Statistic Edition 2011 (2012), *The State Committee of Statistics in Ukraine*, Kyiv, 558 p. (ukr).
8. Sanhalova Y. (2012), *Chinai Famous Fora Record Volume of Investment to GDP to 50 %*, available at: <http://quote.rbc.ru/topnews/2012/07/23/33720965.html>.
9. Sapyr Z. (2006), *Problems of Foreseeing*, № 3, pp. 11-22. (rus).
10. Sych Y. M., Ilchuk V. P. (2002), *Innovation and Investment Development of Railway Transport*, *Logos*, Kyiv, 256 p. (ukr).
11. Sukhorukov A. (2002), *Economics of Ukraine*, № 8, pp. 26-33 (rus).
12. Transport and Communications of Ukraine in Annual Statistic Edition of Ukraine 2011: (2012), *The State Committee of Statistics in Ukraine*, 272 p. (ukr).

Svitlana Loza

ANALYSIS OF THE STATE OF MAIN TRENDS, PROBLEMS AND PROSPECTS IN THE DEVELOPMENT OF INVESTMENTS IN RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

In the following article was held the analysis of the state of main trends, problems and prospects in the development of investments in railway transport of Ukraine. There was studied the relations hip between fluctuations in the physical volume of GDP and the investments in fixed capital. There was done the analysis of the influence of the main social and economical indicators and economic situation in the country for traffic volumes of transportation by all kinds of transport in particular the railway transport. There was also considered the dynamics of the intensity of investments in the economy of Ukraine and in the development of railway transport. There were determined the peculiarities of division of the common volume of investments and means of transportation and communication. In the article was held the analysis of the structure and dynamics of investment source son the railways of Ukraine, as well as the ways of their use.

Keywords: railway transport, investments, innovations, economic security.

© С. Лоза

Надійшла до редакції 12.03.2013

№ 2 (122) березень-квітень 2013 р.