

УДК 338.47:656

*В. В. Гордієнко, аспірант
кафедри фінансів, обліку та аудиту
Національного транспортного університету*

РЕГІОНАЛЬНА КОМПОНЕНТА ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ УКРАЇНСЬКИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ У СЕКТОРІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

АНОТАЦІЯ. Розглянуто чинники формування регіональної інвестиційної привабливості вітчизняних автотранспортних підприємств у секторі вантажних перевезень. Проаналізовано ключові параметри забезпечення регіональної інвестиційної привабливості у 2000—2010 рр. Представлено рейтингування інвестиційної привабливості регіонів України у ринковому сегменті вантажних перевезень АТП.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: регіональна інвестиційна привабливість, інвестиційний потенціал, автотранспортні підприємства.

The factors defining regional investment attractiveness of the domestic automobile companies in the sector of cargo transportation are considered. The analysis of key parameters of regional investment attractiveness in 2000—2010 is presented. The rating of investment attractiveness of Ukrainian regions in the market segment of transportation automobile transport companies is exhibited.

KEY WORDS: regional investment attractiveness, investment potential, automobile company.

В статье рассмотрены факторы формирования региональной инвестиционной привлекательности отечественных автотранспортных предприятий в секторе грузовых перевозок. Проанализированы ключевые параметры обеспечения региональной инвестиционной привлекательности в 2000—2010 гг. Представлен рейтинг инвестиционной привлекательности регионов Украины в рыночном сегменте грузовых перевозок АТП.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: региональная инвестиционная привлекательность, инвестиционный потенциал, автотранспортные предприятия.

Постановка проблеми. Регіональний вимір функціонування внутрішнього ринку автотранспортних послуг України виступає важливим чинником формування інвестиційної привабливості вітчизняних АТП та у значній мірі визначає їх інвестиційний потенціал. Особливості окремого регіону забезпечують систему екзо-

генних чинників функціонування АТП, що зокрема обумовлюється високим рівнем локалізації роботи АТП, переважна більшість яких працює у межах окремого регіону.

На формування інвестиційної привабливості АТП України в регіональному вимірі впливає ринок існуючих і потенційних замовлень, у якому важливу роль відіграють такі характеристики, як макроекономічні параметри розвитку регіону, промисловий потенціал, чисельність і густота населення, фінансова спроможність регіону, рівень розвитку дорожньої інфраструктури, географічне розташування, належність до транзитних коридорів, наявність прикордонного сполучення тощо.

У цьому зв'язку вивчення регіональних особливостей формування інвестиційної привабливості АТП є важливим елементом визначення інвестиційного потенціалу національних підприємств. Відповідні питання досліджуються у працях вітчизняних учених П. Переви, Д. Прейгера, Н.Тарнавської, В. Хобти, В. Шинкаренка та ін. Водночас належного опрацювання потребує питання визначення інвестиційної привабливості регіонів України та їх рейтингування в контексті перспектив розвитку інвестиційного потенціалу вітчизняних АТП на ринках вантажних перевезень, що актуалізує потребу обґрунтування моделі оцінювання інвестиційної привабливості регіонів України.

Мета статті — здійснити рейтингування інвестиційної привабливості регіонів України у ринковому сегменті вантажних перевезень автотранспортних підприємств.

Результати дослідження. Інвестиційна привабливість регіонів України зумовлюється насамперед впливом таких чинників, як: регіональної ємності ринку автотранспортних послуг; перспективами нарощення попиту на послуги АТП; потенціалом нарощення доходності діяльності АТП та ін. Крім цього, з методологічної точки зору, важливо розрізняти відмінності українських регіонів за рівнем привабливості для інвестування у діяльність АТП задіяних у вантажних і пасажирських перевезеннях, що дозволяє визначити ключові екзогенні характеристики інвестиційного потенціалу вітчизняних АТП та конкретизувати їх для конкретного підприємства.

Послуги АТП з вантажних перевезень є важливим сегментом на ринку транспортних послуг України, які підтримують міжрегіональні промислово-торговельні коопераційні зв'язки. За підсумками 2010 р. місткість ринку вантажних перевезень України сягнула

1,17 млрд т¹, що на 24 % більше від рівня 2000 р. Протягом 2000—2010 рр. найвища місткість ринку спостерігалась у 2008 р. — 1,27 млрд т, водночас унаслідок поширення негативних наслідків фінансово-економічної кризи протягом 2009—2010 рр. обсяги перевезень дещо знизились. Загалом регіональні ринки автомобільних вантажних перевезень характеризувалися такими тенденціями:

1. **Регіональною концентрацією транспортних перевезень у Дніпропетровській, Донецькій і Полтавській областях.** Найбільшими споживачами транспортних послуг автомобільного транспорту у секторі вантажних перевезень є Дніпропетровська, Донецька та Полтавська області (рис. 1), на які в 2010 р. припадало 54,4 % загальних обсягів автомобільних вантажоперевезень (зростання обсягів вантажних перевезень у 2010 р. збільшилось на 6 в.п. відносно 2000 р.). В абсолютних показниках перевезення у цих регіонах за десять років зросли на 34 % до 609,5 млн т.

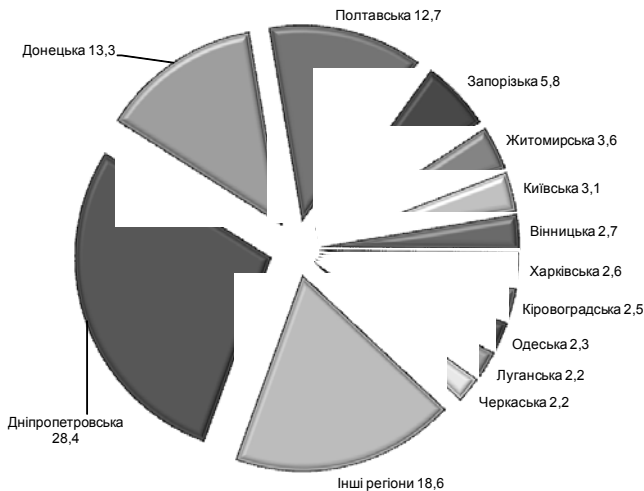


Рис. 1. Структура вантажних перевезень у розрізі регіонів України у 2010 р., % до всього

У цілому інвестиційна привабливість автотранспортного комплексу в регіональному розрізі відповідає розподілу промислового потенціалу України: у найбільших промислових центрах утво-

¹ Транспорт і зв'язок України 2010 рік / Державна служба статистики. Статистичний збірник. — К.: 2011.

рюється значний попит на перевезення вантажів, в решті регіонів — частка у загальних обсягах автомобільних вантажоперевезень не перевищує 1,6—1,8 %.

Таким чином інвестиційна привабливість АТП, які займаються вантажними перевезеннями у промислово розвинутих регіонах, об'єктивно переважає інвестиційні переваги АТП з інших регіонів. При цьому тенденції вітчизняного регіонального розвитку вказують на посилення міжобласного розриву за перспективами розширення місткості ринку вантажних перевезень. Найбільші регіони продовжують нарощувати попит на такі послуги, в той час, як в економічно слабших регіонах ринок продовжує звужуватись.

2. Динамізацію споживання вантажних транспортних послуг. Серед регіонів України потрібно відзначити Запорізьку область, у якій перевезення у 2000—2010 рр. зросли на 62 %, що сприяло збільшенню частки регіону у загальних обсягах до 5,8 %. Водночас у багатьох областях України при збільшенні номінальних обсягів перевезень відбулось зменшення відносної частки у сукупних перевезеннях (рис. 2). Зокрема це стосується Вінницької області (перевезення збільшились на 6,7 %, а частка скоротилась до 2,7 %), Харківської (перевезення збільшились на 3,6 %, частка скоротилась до 2,6 %), Одеської (перевезення збільшились на 5,6 %, а частка скоротилась до 2,3 %) та ін.

3. Скорочення обсягів ринку вантажних перевезень у Київській, Луганській, Черкаській, Львівській областях. Упродовж десяти років відбулось зниження обсягів ринку вантажних перевезень в Київській області, в якій скорочення попиту на відповідні послуги призвело до зменшення перевезень на 3,6 % (до 35 млн т). Подібна ситуація спостерігалась у Луганській області (вантажоперевезення знизилась на 6,9 %), Черкаській (на 29 % до 24,1 млн т), Львівській (на 34,5 % до 19,4 млн т), а також Сумській (на 44,3 % до 10,8 млн т) областях тощо.

4. Утримання регіонального лідерства у вантажообороті м. Києвом, Львівською та Дніпропетровською областями. Варто відзначити регіональні чинники формування інвестиційної привабливості, визначені на основі розподілу між областями вантажообороту автомобільного транспорту. Показники вантажообороту у розрізі регіонів України є своєрідним індикатором інтенсивності використання рухомого складу АТП. За підсумками 2010 р. найбільшу частку у сукупному автомобільному вантажообороті мали м. Київ — 7,8 %, Львівська область — 7,4 % і Дніпропетровська область — 6,6 % (рис. 3).

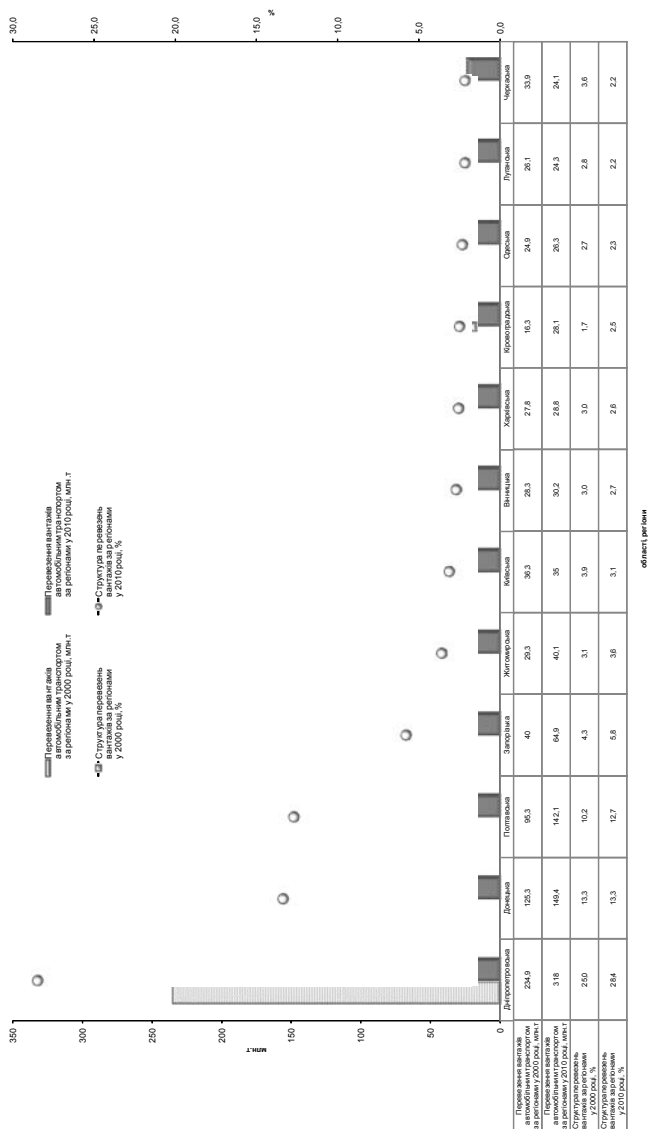
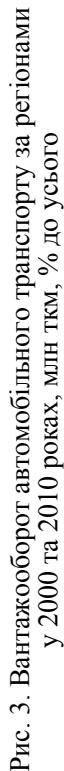


Рис. 2. Перевезення вантажів автомобільним транспортом за регіонами у 2000 та 2010 роках, млн т, % до усього



На відміну від фізичних обсягів вантажних перевезень автомобільним транспортом, між українськими регіонами вантажооборот розподіляється більш збалансовано — в середньому частка окремої області коливається у межах 3,3—3,7 %. Хоча при цьому вантажооборот м. Києва у шість разів перевищує рівень Сумської області.

Упродовж 2000—2010 р. сукупний вантажооборот автомобільного транспорту збільшився у 2,7 разу до 52,3 млрд ткм, причому високі темпи зростання спостерігались практично для всіх регіонів України. Зокрема вантажооборот м. Києва за десять років збільшився у 2,8 разу, Львівської області — 2,2 разу, Харківської області — 5,2 разу. Єдиним регіоном, де відбулось скорочення даного показника, була Запорізька область, в якій вантажооборот за десять років скоротився на 38 %, і у 2010 р. склав 1,76 млрд ткм. При цьому частка Запорізької області у сукупному товарообороті знизилась до 3,4 % у 2010 р. проти 14,7 % у 2000 р.

5. Збільшення середньої відстані перевезення вантажі, яке характеризує розвиток вантажних автотранспортних перевезень і масштаби нарощення товаропотоків. У більшості регіонів України суттєво зросла середня відстань перевезення однієї тони вантажів автомобільним транспортом, що засвідчує істотне розширення попиту підприємств промисловості та торгівлі на послуги АТП. Ключовим чинником розширення ринку вантажно-транспортних послуг виступає динамічний розвиток національної економіки, внаслідок якого бізнес-середовище активізує опанування національних просторів, долаючи локальні межі регіонів.

У цілому по Україні протягом 2000—2010 рр. середня відстань перевезення 1 тонни вантажу збільшилась у 2,2 разу до 46 км (рис. 4), що демонструє певне покращення інвестиційного середовища.

Найповільніше відстань перевезень¹ вантажів збільшувалась у промислово розвинених регіонах, зокрема у Дніпропетровській (в 1,7 разу до рівня 2000 р.), Донецькій (в 1,9 разу) та Полтавській (у 2,2 разу) областях, у яких попит на перевезення обмежений ринком замовлень доставки вантажів між промисловими підприємствами. Відтак погіршення економічних показників Запорізь-

¹ Тут йдеться про усереднену відстань перевезень

кої області зумовило скорочення середньої відстані перевезень вантажу у 2,6 разу.

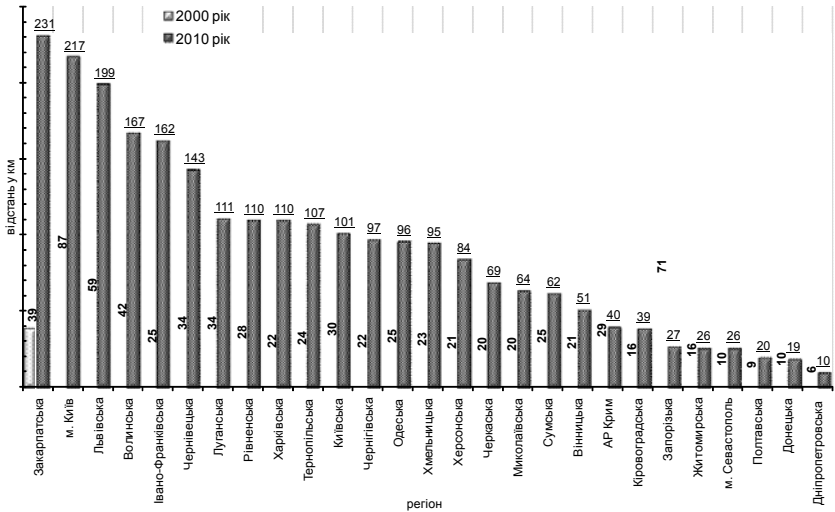


Рис. 4. Середня відстань перевезення однієї тонни вантажів автомобільним транспортом за регіонами у 2000 та 2010 рр., км

Суттєве збільшення відстані вантажних перевезень відбулось у Закарпатській (майже у 6 разів), Львівській (у 3,4 разу), Волинській (у 4 рази), Івано-Франківській (у 6,5 разу) й Чернівецькій (у 4,2 разу) областях та м. Києві (у 2,5 разу), що зокрема пов'язувалось з підвищенням попиту на обслуговування зовнішньоторговельних вантажних перевезень, зокрема транзитних.

Розподіл регіонів України за показником середньої відстані перевезення вантажів зумовлює особливості інвестиційного попиту АТП. Так, розвиток АТП в промислових регіонах у значній мірі пов'язаний із необхідністю нарощення матеріальної бази та рухомого складу для забезпечення потреб нетривалих, але габаритних перевезень промислової продукції. Відповідно це широкий спектр спеціальних вантажних автомобілів, ресурс яких є обмеженим через високу інтенсивність використання у складних умовах перевезень та навантаженнях.

АТП у сільськогосподарських регіонах більше орієнтовані на забезпечення перевезень середньої відстані на спеціально облад-

наних вантажних автомобілях. У свою чергу АТП непромислових регіонів орієнтовані на магістральні сполучення, значні відстані та міжнародні перевезення, що визначає попит на відповідні активи. І хоча проаналізований критерій діяльності АТП залежно від регіону не є визначальним для інвестиційної привабливості таких підприємств, водночас це дає змогу потенційному інвестору враховувати особливості розвитку ринкового сегменту вантажних перевезень.

6. Збільшення диференціації забезпеченості за типами вантажних автомобілів, дозволяє встановити особливості регіонального ринкового середовища та щільність конкурентного простору, а відтак є важливою компонентою оцінки інвестиційної привабливості АТП.

Всього в Україні за станом на кінець 2010 р. було зареєстровано майже 1 млн од. вантажних автомобілів, з яких 32,6 % є бортовими вантажівками, 35,8 % — спеціальними вантажними автомобілями, 21,1 % — самоскидами та 10,5 % — силовими тягачами. Водночас у розрізі регіонів відповідна структура є диференційованою, як за кількістю вантажних автомобілів, так і за типом їх використання. Значний рівень регіональної концентрації — 51,4 % зареєстрованих вантажівок спостерігається у дев'яти українських регіонах (Донецькій, Київській, Дніпропетровській, Харківській, Львівській, Одеській, Луганській і Запорізькій областях і м. Києві). Решту вантажних автомобілів розподілено серед 18 регіонів відповідно до їх економічного потенціалу, а відтак — меншому ринку замовлень вантажних перевезень.

Специфіка регіональної структури за типом зареєстрованих вантажних автомобілів представлено на рис. 5. Якщо у Волинській області домінують спеціальні вантажні автомобілі (63,4 % від зареєстрованих вантажівок в області), то наприклад у Одеській області такий тип становить лише 15,4 %.

У регіональному аспекті чітко простежується обернений зв'язок у структурі вантажних автомобілів за типом — чим більша частка спеціальних вантажівок, тим менша — бортових вантажних автомобілів. Основу структурного розподілу становить виробнича спеціалізація регіону, що в основному і визначає ринковий попит на вантажні перевезення. Висока концентрація зареєстрованих автомобілів у згаданих вище дев'яти регіонах є наслідком сформованої місткості ринку.

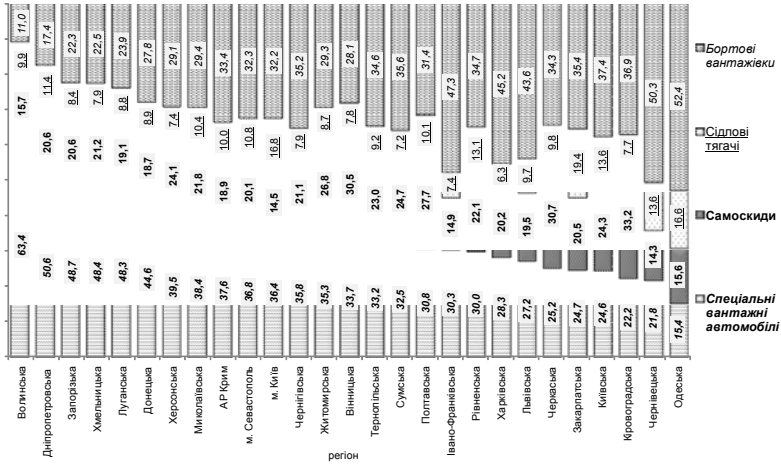


Рис. 5. Регіональна забезпеченість АТП вантажними автомобілями за типом використання у 2010 р., % до всього

Висновки. Результати здійсненого оцінювання ключових чинників регіонального розвитку вантажних перевезень АТП дозволили здійснити рейтингування інвестиційної привабливості вітчизняних регіонів у сфері вантажних автомобільних перевезень на основі визначених критеріїв (табл. 1).

Таблиця 1

РЕЙТИНГУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ У РИНКОВОМУ СЕГМЕНТІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АТП

Регіон/область	Фактична місткість ринку регіону	Вантажооборот регіону	Забезпеченість вантажними автомобілями	Сума балів	Рейтингова оцінка інвестиційної привабливості
АР Крим	13	25	10	48	15
Вінницька	7	15	11	33	11
Волинська	23	13	14	50	18
Дніпропетровська	1	4	3	8	1
Донецька	2	6	1	9	3
Житомирська	6	22	16	44	13
Закарпатська	21	8	19	48	16
Запорізька	4	12	9	25	7
Івано-Франківська	25	17	17	59	21

Закінчення табл. 1

Регіон/область	Фактична місткість ринку регіону	Вантажооборот регіону	Забезпеченість вантажними автомобілями	Сума балів	Рейтингова оцінка інвестиційної привабливості
Київська	5	1	2	8	2
Кіровоградська	9	21	22	52	19
Луганська	11	9	8	28	10
Львівська	16	3	6	25	8
м. Київ	17	2	4	23	6
м. Севастополь	27	27	27	81	27
Миколаївська	14	18	13	45	14
Одеська	10	10	7	27	9
Полтавська	3	7	12	22	5
Рівненська	18	16	26	60	23
Сумська	22	26	25	73	25
Тернопільська	24	23	21	68	24
Харківська	8	5	5	18	4
Херсонська	19	20	18	57	20
Хмельницька	15	11	15	41	12
Черкаська	12	14	23	49	17
Чернівецька	26	24	24	74	26
Чернігівська	20	19	20	59	22

За результатами рейтингування інвестиційної привабливості регіонів України у сфері вантажних перевезень було виокремлено чотири категорії регіонів для здійснення інвестування у діяльність АТП на ринку вантажних перевезень:

— *найбільш привабливі*: Дніпропетровська, Київська, Донецька, Харківська, Полтавська області та м. Київ;

— *помірно привабливі*: Запорізька, Львівська, Одеська, Луганська, Вінницька, Хмельницька, Житомирська та Миколаївська області;

— *з низьким рівнем привабливості*: АР Крим, Закарпатська, Черкаська, Волинська, Кіровоградська, Херсонська та Івано-Франківська області;

— *найменш привабливі*: Чернігівська, Рівненська, Тернопільська, Сумська й Чернівецька області та м. Севастополь.

Література

1. Транспорт і зв'язок України 2010 рік / Державна служба статистики. Статистичний збірник. Режим доступу [Текст] — К., 2011. — С. 13, 17—19.
2. Закон України «Про інвестиційну діяльність». Режим доступу [Електронний ресурс] — <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1560-12&print=1>
3. Україна у цифрах 2010 / Державний комітет статистики. Статистичний збірник. Режим доступу [Текст]. — К., 2011. — С. 120—129.

Статтю подано до редакції 19.03.12 р.

УДК: 332.142.6

*Є. А. Шмігельська, асистент кафедри
регіональної економіки,
ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»*

НАУКОВО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНЮВАННЯ ПРИРОДНО-РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНУ

АНОТАЦІЯ. Обґрунтовано науково-методичні засади еколого-економічного оцінювання природних умов і ресурсів регіону, що дозволяє визначити їх структуру, проаналізувати особливості та з'ясувати можливості їх використання. Визначено та проаналізовано показники, за якими оцінюють природно-ресурсний потенціал і поділ його за видами природних багатств.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: природно-ресурсний потенціал, регіон, природні умови, природні ресурси.

В статье обосновываются научно-методические принципы эколого-экономического оценивания природных условий и ресурсов региона, что позволяет определить их структуру, проанализировать особенности и выяснить возможности их использования. Автором определены и проанализированы показатели, по которым оценивают природно-ресурсный потенциал и разделение его по видам природных богатств.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: природно-ресурсный потенциал, регион, природные условия, природные ресурсы.

The article substantiates scientific and methodological principles of ecological and economic assessment of natural conditions and