

Стан водія	Причини	Наслідки	Шляхи пониження ризиків
Стресовий стан	Затяжні стресові ситуації в різних сферах діяльності	Головні болі, втома, недосипання, відчуття негативних впливів та передчуття загрози життю, стан страху, невпевненість у собі, та багато інших факторів можуть призвести до фатальної помилки під час керування	Визначаються рівнем якості життя та вивчаються іншими сферами діяльності
Жага швидкості	Перевищення швидкості можливе як свідомо(порушення ПДР)так і помилково(невірне сприймання дорожньої ситуації)	Поява небезпеки для всіх учасників дорожнього руху	Жорстке покарання
			Навчання та перепідготовка водіїв
			Ефективне дорожнє облаштування, що сприятиме уповільненню швидкості на небезпечних ділянках

Висновки. Найбільшу загрозу суспільству становить такий стан водія, як алкогольне та наркотичне оп'яніння та втома. Вплив інших небезпечних факторів на рівень аварійності, на даний момент часу, недостатньо вивчено, але він буде зростати по мірі росту рівня автомобілізації, тому необхідно детально розслідувати та вивчати всі ці проблеми, а також звернутися до міжнародного досвіду, об'єднуючи зусилля учасників різних сфер діяльності.

Потрібно отримати диференційований вплив на фактори ризику, що забезпечує в сумі максимальний результат, на відміну від заходів загального характеру.

Література

1. Верзилин В. А. Автомобильный транспорт: организация, безопасность, эффективность. — Воронеж : Издательство Воронежского гос. ун-та, 2001. — 253с.
2. Державна політика у сфері безпеки на автомобільному транспорті. — Київ: Біла книга, 2006.-62с.
3. Кожуховська Н.І. «Забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом адаптації водіїв до його складних умов», Автореферат, — Київ:2001.-28 с.

УДК 656.025:629.4.067

ОСОБЛИВОСТІ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ У ТРАНСПОРТНУ ГАЛУЗЬ

Кандидат технічних наук Галак І.І.,
Федоренко С.В.

В статті проаналізовано особливості та джерела інвестування в транспортну галузь України. Увагу приділено показникам обсягів інвестицій у відповідні види транспорту, джерела надходжень інвестицій та ступінь неоднорідності розподілу інвестицій.

The paper analyzes the characteristics and sources of investment in transport sector in Ukraine. Attention is paid to investment indicators in appropriate modes of transport, the source of the investment and the heterogeneity degree of the investments distribution.

Вступ. Активізація інвестиційної діяльності в національній економіці і галузі найбільш актуальна і вельми важко вирішувана макроекономічна і мікроекономічна проблема, особливо в галузях із значною дер-

жавною присутністю, до яких, без сумніву, відноситься і транспорт. Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвинутої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних та меридіональних напрямках створює всі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів.

Сутність проблеми. Розвиток транспортної галузі та створення умов для збільшення її ефективності впливає на всю економіку країни. 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 наданням транспортних послуг на рівні світових стандартів; зниження сукупних витрат економіки країни на перевезення вантажів. [1].

В статті проведений аналіз стану та основних проблем інвестування в транспортну галузь України. А також для оцінки ступеня неоднорідності розподілу інвестицій між підприємствами транспортної сфери запропоновано модифікацію індексу концентрації Херфіндаля-Хіршмана (ННІ).

Виклад основного матеріалу дослідження. Щорічно підприємства транспортно-дорожнього комплексу інвестують значні кошти у модернізацію та реконструкцію існуючих активів. Так, у 2011 році підприємствами і організаціями транспорту освоєно 24 043,7 мільйони гривень, коштів, з яких 17 904,6 мільйони гривень – це інвестиції в основний капітал.



Рис. 1 Структура капіталовкладень по джерелам інвестицій

В цілому фінансування розвитку підприємств здійснювалось за рахунок їх власних коштів. Також значну частину в структурі капітальних інвестицій складають кредити банків і кошти державного бюджету, кошти інвестиційних фондів. На Рис.1 показано структуру капітальних інвестицій по джерелам фінансування.

Міністерство інфраструктури успішно співпрацює з міжнародними фінансовими організаціями, банками фінансовими групами, серед яких Європейський Банк Реконструкції і Розвитку, Світовий Банк, Європейський Інвестиційний Банк, Дойчбанк, Сіті груп, ВТБ Банк та інші.

В цілях розвитку інфраструктури залізничного транспорту в 2010 році здійснено ряд заходів і освоєно капітальних інвестицій на суму 8 150,3 мільйони гривень, в тому числі на оновлення рухомого складу – 2 486 мільйони гривень. Об'єми капітального будівництва склали 2 149,6 мільйони гривень. На морському і річковому транспорті загальна сума капітальних інвестицій 2010 році склала 1 374 мільйони гривень, введено в експлуатацію основних фондів на суму 849 мільйонів гривень. Державним авіапідприємством України в 2010 році введено в дію основних фондів на суму 645,55 мільйонів гривень, освоєно капітальних інвестицій на суму 1 333,32 мільйони гривень. [2]



Рис.2 Структура капіталовкладень за напрямком інвестицій

Міністерством інфраструктури України розроблено Програму розвитку транспорту та транспортної інфраструктури, а також Транспортну стратегію України до 2020 року [3, 4]. Для розбудови транспортної інфраструктури, відповідно до затвердженої Урядом національної Транспортної стратегії до 2020 року, необхідно залучити понад 100 мільярдів доларів США. За підрахунками фахівців Міністерства інфраструктури України, на розвиток дорожньої галузі передбачається залучити 55 млрд. дол., на реформування залізничної галузі — 17 млрд. дол., 13 млрд. дол. — у сферу морського та річкового транспорту, 15 млрд. дол. — в авіацію. Фінансування реалізації інвестиційних проектів передбачається здійснювати за рахунок наступних джерел:

- на змішаній основі із залученням власних коштів транспортних підприємств і бюджетних коштів;
- коштів місцевих бюджетів на цілі, пов'язані з транспортним обслуговуванням населення регіону, підприємств і організацій;
- із залученням прямих інвестицій внутрішніх і зовнішніх стратегічних інвесторів;
- інвестицій на засадах концесій;
- інших джерел.

Галузевий розподіл інвестицій є дуже неоднорідним. Про це свідчить дані зазначені на Рис.2, найбільший відсоток становить дорожнє господарство 51,3%, наступним найбільшим значенням є залізнична галузь 35,9% інші галузі транспорту становлять набагато менший відсоток, даний розрив зумовлений пріоритетністю розвитку даних галузей у зв'язку з підготовкою до Євро 2012 та відповідно до Транспортної стратегії України до 2020 року. Слід відзначити, що, залежно від виду діяльності, суттєво відрізняються обсяги інвестицій котрі припадають на галузь транспортного сектору. Для оцінки ступеня неоднорідності розподілу інвестицій між підприємствами транспортної сфери, зокрема, залізничного, морського, річкового, автомобільного транспорту, застосуємо модифікацію індексу концентрації Херфіндаля-Хіршмана (ННІ):

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

де n – кількість галузей інвестування; i_j – обсяг інвестицій в j – тій галузі, мільйонах гривень; I – загальний обсяг інвестицій в основний капітал, мільйонах гривень.

Розрахунок індексу концентрації Херфіндаля-Хіршмана на основі статистичних даних Державного комітету статистики — «Інвестиції в основний капітал за видами економічної діяльності за січень – вересень» за 2011, 2010 та 2009 роки на основі діяльності транспорту вказані в таблиці 2 [6]. Дані показники зазначені в таблиці 1.

Інвестиції в основний капітал (млн. грн.) за галузями транспорту за січень – вересень 2011, 2010, 2009 роках

Діяльність транспорту	2009	2010	2011
діяльність наземного транспорту	3374	5059,8	6501,5
діяльність водного транспорту	19	43,1	45,5
діяльність авіаційного транспорту	83	50,9	292,8
Усього	3476	5153,8	6839,8

Таблиця 2

Індекс ННІ для видів транспорту по роках

	2009	2010	2011
Індекс ННІ	9427,73	9640,222	9054,021

Виходячи з отриманих розрахунків (Таблиця 2) можна зробити висновок, що індекс ННІ збільшується по роках, що в свою чергу показує збільшення ступеню неоднорідності між галузями транспорту, в 2011 році даний показник зменшується, що свідчить про зменшення ступеню неоднорідності за рахунок збільшення інвестицій в діяльність авіаційного транспорту. Даний розрив між галузями транспорту викликаний рядом причин, основні з яких – це попит на перевезення відповідним транспортом та інвестування у підготовку інфраструктури до Євро 2012 відповідних галузей транспорту.

Висновки. Інвестиційна діяльність в національній економіці і галузі найбільш актуальна і доволі важко вирішувана макроекономічна і мікроекономічна проблема, особливо в галузях із значною державною присутністю, до яких, без сумніву, відноситься і транспорт. Відповідно до зазначених показників обсягу капіталовкладень по джерелам інвестування більше половини інвестицій було вкладено за рахунок власних коштів підприємств та коштів Державного та місцевих бюджетів, це зумовлено тим, що в галузі транспорту існує суттєва присутність держави (наприклад державна компанія «Укрзалізниця»). Але, слід зазначити, що стимулювання інвестицій в транспортну галузь можливе лише при наданні Державою відповідних гарантій приватним інвесторам та перехід підприємств транспорту, що знаходяться у власності держави на ринкові відносини.

Література

1. Сонин М.В. Обоснование целесообразности реструктуризации железнодорожного транспорта Украины / Матеріали 67 Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми і перспективи розвитку залізничного транспорту», ДНТ.- Дніпропетровськ.- 2007.
2. Вісник Міністерства інфраструктури України
3. Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/>
4. Транспортна стратегія України до 2020 року. Затверджено КМУ №2174 від 20.10.2011. — [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua>
5. Державна служба статистики України — [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>