

сурси, порівнювані з розмірами облігаційних позик за дещо менших витрат по обслуговуванню боргу, сформулювати публічну кредитну історію, створити позитивний діловий імідж транспортної компанії на українському та міжнародному ринках капіталу.

Таким чином, розширення сфери застосування сучасних фінансових інструментів у системі інвестиційного управління та підвищення привабливості транспортних проектів для зовнішнього інвестора дозволить проводити активну інвестиційну політику, що забезпечить зростання ефективності та стійкість роботи компанії. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. www.ukrstat.gov.ua
2. www.uz.gov.ua
3. **Прейгер Д.** Транспортна інфраструктура України: стан і проблеми посткризового розвитку / Д. Прейгер // Економіка України. – 2011. – № 6. – С. 50 – 58.
4. <http://www.mtu.gov.ua/uk/news.html>
5. **Труханов Ю. П.** Впровадження системи бюджетування на залізницях України / Ю. П. Труханов // Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте :

Материалы Третьей Международной научно-практической конференции. – К. : ГЭТУТ, 2008. – С.166 – 168.

6. **Гурнак В. М.** Економіко-технологічні та фінансові засади на етапі становлення Українських залізниць / В. М. Гурнак, М. В. Гурнак // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 6. – С. 3 – 7.

7. **Резер С. М.** Транспортная стратегия России / С. М. Резер // Транспорт: наука, техника, управление. – 2004. – № 6. – С. 2 – 19.

8. **Белова А. Г.** Двустороннее соглашение как правовая основа взаимовыгодного стратегического партнерства между МПС России (ОАО «РЖД») и наиболее крупными грузоотправителями // Экономика железных дорог. – 2003. – № 1. – С. 8 – 14.

9. **Владимирская Н. И.** Проектное финансирование, как инвестиционный инструмент для развития транспортной отрасли Украины // Економічні інновації. – 2011. – № 46. – С. 305 – 315.

Науковий керівник: канд. екон. наук, проф. **А. М. Павліковський**, Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана.

УДК 338.47

РОЛЬ АВТОТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

КУДРЯВЦЕВ В. М.

УДК 338.47

Кудрявцев В. М. Роль автотранспортної системи в забезпеченні інвестиційної безпеки держави

У даній роботі було обґрунтовано роль, взаємозв'язок і ступінь взаємодії автотранспортної системи і держави в розрізі забезпечення їх інвестиційної безпеки.

Ключові слова: автотранспорт, автотранспортна система, безпека, інвестиційна безпека.

Бібл.: 5.

Кудрявцев В'ячеслав Михайлович – асистент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет (вул. Петровського, 25, Харків, 61002, Україна)

E-mail: slavkudr@mail.ru

УДК 338.47

Кудрявцев В. М. Роль автотранспортной системы в обеспечении инвестиционной безопасности государства

В данной работе была обоснована роль, взаимосвязь и степень взаимодействия автотранспортной системы и государства в разрезе обеспечения их инвестиционной безопасности.

Ключевые слова: автотранспорт, автотранспортная система, безопасность, инвестиционная безопасность..

Библ.: 5.

Кудрявцев Вячеслав Михайлович – ассистент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет (ул. Петровского, 25, Харьков, 61002, Украина)

E-mail: slavkudr@mail.ru

UDC 338.47

Kudryavtsev V. M. The Role of Road Transport System to Ensure the Security of the State Investment

In this paper the role, relationship and the degree of interaction between the road transport system and the state in the context of ensuring the security of their investment was justified.

Key words: transport, transport system, security, investment security.

Bibl.: 5.

Kudryavtsev Vyacheslav M. – Assistant, Kharkiv National Automobile and Highway University (vul. Petrovskogo, 25, Kharkiv, 61002, Ukraine)

E-mail: slavkudr@mail.ru

Перехід до ринкової економіки передбачив зміни в діяльності підприємств, в управлінні ними. Майже всі суб'єкти господарювання опинились «вчч на вчч» із мінливим навколишнім середовищем, різноманітні чинники якого погрожують нормальному

стану їх господарювання, створюють проблему економічної безпеки і навіть виживання.

Автомобільний транспорт є однією з найважливіших сфер підприємницької діяльності, оскільки у процесі господарювання кожна фірма потребує перевезення

матеріалів, сировини, готової продукції, при цьому вони використовують власний автотранспорт або користуються послугами автотранспортних підприємств.

Критичний знос основних виробничих фондів при гострому дефіциті інвестиційних ресурсів суттєво обмежує конкурентоспроможність українських автотранспортних підприємств, а відтак й національної економіки в цілому, обмежує можливості інноваційного розвитку і водночас активізує комплекс загроз економічній безпеці суб'єктам господарювання, якими є народногосподарський комплекс, галузь, регіон, підприємство та ін. Тому в умовах інвестиційної кризи актуальність обґрунтування ролі, взаємозв'язку та ступеня взаємодії автотранспортної системи та держави в розрізі забезпечення їх економічної безпеки і такої важливої її складової, як інвестиційна безпека, викликана практичними завданнями реформування української держави, виробленням нової сучасної політики забезпечення національної безпеки, яка відповідала б життєво важливим інтересам громадян країни та підприємств.

Зазначені проблеми у розвитку вітчизняної економіки знайшли своє відображення у працях науковців: О. І. Барановського, О. С. Власюка, В. О. Василенко, В. М. Гейця, В. П. Горбуліна, В. І. Мунтіяна, С. І. Пирожкова, Я. А. Жаліло, В. І. Кириленко [1, 2, 3]. і зарубіжних фахівців Паштова А. Г., Олейников А. А. [3, 4].

Мета статті – обґрунтувати теоретичні основи впливу автотранспортної системи на забезпечення інвестиційної безпеки держави.

Методологічною основою дослідження стали фундаментальні дослідження вітчизняних і зарубіжних економістів. Основними методами дослідження, використаними в роботі, є: абстрактно-логічний (теоретичне узагальнення і формування висновків); метод порівнянь та системно-структурний аналіз.

Слід зазначити, що тільки реальні інвестиції, спрямовані на підтримання діючих потужностей і створення нових матеріальних об'єктів (чисті інвестиції), тобто тільки інвестиції, що забезпечують приріст реального капіталу, а відтак, і національного багатства, можна брати до уваги при визначенні інвестиційної безпеки.

Низький інвестиційний потенціал економіки з точки зору можливостей формування інвестиційних ресурсів та їхнього ефективного використання, затягування з реалізацією інвестиційних проектів на старті реформ і неритмічне інвестування протягом реформ, гра у фінансові інвестиції з метою перерозподілу власності без створення нових активів, зневага до проблем створення цивілізованої інвестиційної інфраструктури – усі ці фактори позначаються на рівні інвестиційної безпеки України. Слід зазначити, що водночас це позначається і на всіх взаємопов'язаних складових економічної безпеки: енергетичній, інноваційній, експортно-імпортній, продовольчій, соціально-демографічній, екологічній і техногенній безпеці.

Проблема забезпечення інвестиційної безпеки особливо актуальна для України, що має забезпечити розбудову ринкової економіки, подолати деформації в структурі економіки, здійснити оновлення продукції та

виробничого апарату у промисловості, освоїти нові для себе види діяльності у сфері послуг.

Транспорт відіграє величезну роль в раціональному розміщенні продуктивних сил, освоєнні нових територій, вдосконаленні територіального поділу праці не тільки між районами України, а й світового господарства. Успішний розвиток України, поряд з іншими умовами, вимагає добре розвинутої та організованої транспортної системи.

Комплексний розвиток регіонів неможливий без розвинутої системи транспорту. Транспортний фактор впливає на розміщення виробництва. Не беручи його до уваги, не можна досягти раціонального розміщення продуктивних сил. При розміщенні виробництва потрібно враховувати потребу в перевезеннях, масі вихідних матеріалів і готової продукції, їх транспортабельність, забезпеченість транспортними шляхами, їх пропускна здатність і т. д.

Роль транспорту помітно зростає в період становлення ринкової економіки, оскільки він забезпечує переміщення товарів і послуг з одних районів в інші, а також сприяє формуванню міжрайонного та загальнодержавного ринку. Особливо це стосується України в період формування ринку та становлення на західний ринковий шлях.

У цій ситуації дослідження впливу автотранспортної системи на економічну та інвестиційну безпеку країни особливо актуально у зв'язку з майбутньою інтеграцією України в міжнародну економічну і транспортну системи, вступом до Світової організації торгівлі.

Завдання розвитку транспортної системи на сучасному етапі розвитку України повинні бути безпосередньо націлені на реалізацію соціально-економічних і геополітичних пріоритетів держави.

Розвиток єдиного економічного простору, прискорення руху товару, зниження питомих транспортних витрат в економіці можливі на основі створення в країні опорної транспортної мережі без розривів і «вузьких місць», ліквідації адміністративних бар'єрів у системі товароруку, ліквідації диспропорцій у розвитку транспортної системи між окремими регіонами.

Забезпечення транспортної доступності на рівні, що гарантує соціальну стабільність, розвиток міжрегіональних зв'язків і національного ринку праці можливе на основі підвищення надійності та доступності послуг магістрального пасажирського та вантажного транспорту. Усе це повинно стати основними пріоритетами держави на шляху створення та розвитку її інвестиційної інфраструктури.

Наростаюча автомобілізація країни вимагає системних заходів, спрямованих на обмеження її негативних наслідків для суспільства, при максимально можливій реалізації її переваг і вигод.

Інтеграція України у світову економіку і диверсифікація зовнішньої торгівлі вимагають адекватної перебудови транспортної інфраструктури, реалізації інвестиційного потенціалу України як транзитної держави, підвищення конкурентоспроможності вітчизняних перевізників та розвитку експорту транспортних послуг.

Зміна геополітичної ситуації і позиціонування України у світовому співтоваристві висувають нові вимоги до транспорту як до елемента системи національної та інвестиційної безпеки. Традиційне переважання важливості безпеки транспортного процесу доповнюється вимогою забезпечення антитерористичної безпеки на транспорті.

Автомобільний транспорт України є найбільш масовим видом транспорту. На його частку припадає більше половини обсягу пасажирських перевезень і три чверті вантажних перевезень.

Основними причинами активного використання автотранспорту стали властиві йому гнучкість доставки і висока швидкість міжміських перевезень. Крім того, за допомогою автомобільного автотранспорту вантаж може доставлятися «від дверей до дверей» без додаткових витрат на перевантаження, а також з необхідним ступенем терміновості. Цей вид транспорту забезпечує регулярність поставки. До того ж, у порівнянні з іншими видами транспортних засобів, пред'являються менш жорсткі умови до упаковки товару.

Велика мобільність, можливість оперативно реагувати на зміни пасажиропотоків ставлять автотранспорт поза конкуренцією при організації місцевих перевезень пасажирів.

Проте собівартість перевезень на автомобільному транспорті дуже висока і в середньому перевищує аналогічні показники річкового та залізничного транспорту. Високий рівень собівартості визначається невеликою вантажопідйомністю і, отже, продуктивністю рухомого складу і, у цьому зв'язку, – значною питомою вагою заробітної плати в загальній сумі експлуатаційних витрат. Резервами зниження собівартості є в основному інтенсивні чинники – підвищення коефіцієнтів використання пробігу автомобілів, вантажопідйомності, комерційної швидкості.

На відміну, наприклад, від залізних доріг автотранспорт відрізняють порівняно невеликі капіталовкладення в обладнання терміналів (вантажно-розвантажувальних потужностей) і використання автодоріг загального користування. Проте в автотранспорті величина змінних витрат (оплата праці водіїв, витрати на паливо, шини та ремонт) у розрахунку на один кілометр шляху велика. Постійні ж витрати (накладні витрати, амортизація автотранспортних засобів) навпаки невеликі. Унаслідок цього автомобільний транспорт в основному використовується для перевезення невеликих потоків вантажів на короткі відстані.

Основна частина автомобільного парку країни експлуатується в нетранспортних організаціях. При цьому мережа автомобільних доріг разом з парком комерційних автомобілів використовується також автомобілями, що знаходяться в особистому користуванні громадян.

В останні роки загальна чисельність парків автобусів і вантажних автомобілів змінювалася практично незначно. Поліпшення даного стану та підвищення інвестиційного потенціалу автотранспортного підприємства, на нашу думку, необхідно віднести до основних пріоритетів розвитку держави. Тим часом інтенсивно зростає кількість легкових автомобілів у власності гро-

мадян. Автомобілізація країни стимулюється інвестиціями населення і бізнесу, які щорічно вкладають тільки в нові автомобілі до 4 мільярдів доларів. По суті справи, кінцевими споживачами автомобілізації стають всі галузі економіки, а також соціально-культурна сфера, пасажирів і власники особистих автомобілів та інші види транспорту, які є суміжними ланками в системі товароруку та є частиною інвестиційної структури держави.

Автомобільний транспорт – одна з найважливіших галузей народного господарства, розвивається як невід'ємна частина єдиної транспортної системи. У сучасних умовах подальший розвиток економіки немислимий без добре налагодженого транспортного забезпечення, як частини інвестиційної структури. В умовах, коли намітилася тенденція до пошквального і відновлення реального сектора економіки, автомобільний транспорт сприяє нормалізації становища в фінансовій і кредитній сфері. Від його чіткості і надійності багато в чому залежать трудовий ритм підприємств промисловості, будівництва і сільського господарства. Він забезпечує поряд з іншими видами транспорту раціональне виробництво та обіг продукції промисловості і сільського господарства, задовольняє потреби населення у перевезеннях, що в свою чергу впливає на інвестиційну безпеку держави.

В Україні з її величезною територією та нерозвиненим інвестиційним потенціалом саме транспорт об'єднує в єдиний комплекс буквально всі галузі економіки. Саме транспорт забезпечує не тільки нормальну життєдіяльність держави, а й її національну та інвестиційну безпеку і цілісність. Усезростаючі масштаби суспільного виробництва, розширення сфер промислового використання природних ресурсів, розвиток економічних і культурних зв'язків як усередині країни, так і з зарубіжними країнами, вимоги обороноздатності країни не можуть бути забезпечені без потужного розвитку всіх видів транспорту, широко розгалуженої мережі шляхів сполучення, високої мобільності та маневреності транспорту.

Транспорт у нашій країні сприяє вирішенню таких важливих політичних завдань, як протилежність між містом і селом, розширення зв'язків народів нашої країни, зміцнення їхньої дружби, обмін досягненнями в усіх галузях національного господарства і галузях культури.

Транспорт має величезне значення для економічного і культурного співробітництва України з іншими країнами, зміцнення і розвитку економічної системи господарювання та її інвестиційної інфраструктури, у вирішенні соціально-економічних проблем. Забезпеченість території добре розвинутою транспортною системою є одним з чинників сприяння виробництву, служить важливою перевагою для розміщення продуктивних сил і дає інтеграційний ефект в забезпеченні інвестиційної безпеки. Так само транспорт створює умови для формування потужного інвестиційного потенціалу держави.

Важливість і актуальність розвитку автомобільного транспорту з метою забезпечення національної та економічної безпеки України обумовлюється її особливим геостратегічним положенням. Опосередковано

автомобільний транспорт впливає і на інші складові безпеки – зовнішньоекономічну, внутрішньополітичну, екологічну, антитерористичну, інформаційну, науково-технічну та інші.

Основними показниками, які можна використовувати при кількісній оцінці впливу транспорту на інвестиційну безпеку країни, є:

- ✦ транспортна забезпеченість перевезень продукції стратегічно важливих галузей матеріального виробництва (вимірюється ставленням наведених тонно-кілометрів, що виконуються транспортом, до необхідного їх рівню по кожній номенклатурній позиції);
- ✦ знос і старіння основних виробничих фондів транспорту (вимірюється ступенем зносу);
- ✦ рівень інвестицій у розвиток транспорту (у відсотках від загального обсягу на розвиток економіки країни);
- ✦ рівень імпорту технічних засобів транспорту і запасних частин до них (вимірюється у відсотках від загальної кількості технічних засобів, що поставляються транспорту);
- ✦ рівень виділених коштів на розвиток НДДКР з проблем транспорту (у відсотках від доходів галузі: мінімальне значення цього показника повинно становити 2,0 – 2,5%).

Забезпечення платоспроможного попиту на перевезення та рентабельне функціонування в умовах фінансової кризи та активних інфляційних процесів вимагають величезних зусиль. В іншому випадку обсяги і темп надходжень до державного бюджету з боку транспорту можуть виявитися критичними, що також може стати загрозою інвестиційної безпеки.

Існуючі проблеми підтверджують важливість оцінки діяльності та напрямків розвитку автотранспортної системи з позицій урахування вимог інвестиційної безпеки.

ВИСНОВКИ

Автомобільний транспорт бере активну участь у формуванні державного та регіональних бюджетів, у створенні суспільного продукту і національного доходу країни. Вплив автомобільного транспорту на інвестиційну безпеку країни позначається також у соціальній сфері через забезпечення необхідного рівня соціального захисту працівників транспорту, підтримку тарифів на пасажирські перевезення на рівні, що забезпечує нормальну рухливість населення, високий рівень безпеки та комфортності перевезень.

Усе це свідчить про важливу роль, взаємозв'язок та велику ступінь взаємодії автотранспортної системи та держави в розрізі забезпечення їх інвестиційної безпеки. ■

ЛІТЕРАТУРА

- 1. Барановський О. І.** Фінансова безпека [Текст] : монографія / О. І. Барановський ; Інститут економічного прогнозування. – К. : Фенікс, 1999. – 338 с.
- 2. Кириленко В. І.** Інвестиційна складова економічної безпеки : [монографія] / В. І. Кириленко. – К. : КНЕУ, 2005. – 232 с.
- 3.** Методичні рекомендації щодо оцінки рівня економічної безпеки України / [НІПМБ за ред. А. І. Сухорукова]. – К. 2003, – 64 с.
- 4. Паштова Л. Г.** Инвестиционная составляющая экономической безопасности : [монография] / Л. Г. Паштова. – М. : Изд-во Гном и Д, 2001. – 240 с.
- 5. Олейников А. А.** Экономическая безопасность и инвестиции (теория и практика) / А. А. Олейников. – М. : Издательство, 2000. – 233 с.

Науковий керівник: завідувач кафедри міжнародної економіки ХНАДУ, д-р екон. наук, проф. **Бабич Д. В.**