

ІНФРАСТРУКТУРНО-ТРАНСФОРМАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНВЕСТИЦІЙНОГО РЕГІОНАЛЬНОГО ПОТЕНЦІАЛУ

©2020 КРАМАРЕНКО І. С., ІРТИЩЕВА І. О., СЕНКЕВИЧ О. Ф., ТОПЧІЙ О. О., ВОЙТ Д. С.

УДК 330.322.54
JEL: R11; R42; R50

Крамаренко І. С., Іртищева І. О., Сенкевич О. Ф., Топчій О. О., Войт Д. С. Інфраструктурно-трансформаційні процеси формування та розвитку інвестиційного регіонального потенціалу

Метою статті є дослідження інфраструктурно-трансформаційних процесів формування та розвитку інвестиційного регіонального потенціалу. Проаналізовано інфраструктурне забезпечення інвестиційних процесів у Причорноморському регіоні. Аналіз показав, що загалом регіон володіє достатньо потужним інфраструктурним потенціалом, що, за умови його ефективного використання, є важливою базою для розвитку інвестиційного потенціалу економіки в цілому. Порівняльний аналіз розвитку транспортно-логістичної підсистеми інвестиційного потенціалу регіону показав, що попри достатньо високі показники економічної результативності функціонування підприємств даної сфери, в областях регіону спостерігаються певні проблеми, пов'язані зі станом дорожнього покриття, особливо на дорогах регіонального значення; скороченням сервісної інфраструктури та низкими, порівняно із середніми показниками, функціональними характеристиками окремих послуг. Обґрунтовано, що інфраструктурний потенціал регіону внаслідок недостатньої державної підтримки та проходження певних трансформацій в економіці використовується недостатньо та потребує розробки комплексних стратегічних рішень щодо його оптимізації та адаптації відповідно до потреб економічного розвитку регіону в довгостроковій перспективі.

Ключові слова: інвестиції, інвестиційний регіональний потенціал, інфраструктурно-трансформаційні процеси, транспортно-логістична підсистема, інфраструктурний потенціал.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-3-67-74>

Рис.: 2. **Табл.:** 3. **Формул.:** 2. **Бібл.:** 10.

Крамаренко Ірина Сергіївна – кандидат економічних наук, доцент, декан факультету права та соціально-освітніх технологій, Миколаївський міжрегіональний інститут розвитку людини Університету «Україна» (вул. 2-га Військова, 22, Миколаїв, 54003, Україна)

E-mail: irinamk86@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-0417-0918>

Іртищева Інна Олександрівна – доктор економічних наук, професор, завідувачка кафедри менеджменту, Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова (просп. Героїв України, 9, Миколаїв, 54025, Україна)

E-mail: innauamd@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-3811-2345>

Сенкевич Олександр Федорович – здобувач, Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова (просп. Героїв України, 9, Миколаїв, 54025, Україна)

E-mail: management@nuos.edu.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-0226-9463>

Топчій Олексій Олександрович – кандидат економічних наук, докторант Інституту економіки природокористування та сталого розвитку НАН України (бульв. Тараса Шевченка, 60, Київ, 01032, Україна)

E-mail: management@nuos.edu.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-6414-0561>

Войт Дмитро Сергійович – кандидат економічних наук, докторант Міжнародного університету бізнесу і права (вул. 49-ї Херсонської Гвардійської дивізії, 37а, Херсон, 73039, Україна)

E-mail: management@nuos.edu.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-3406-2237>

УДК 330.322.54
JEL: R11; R42; R50

Крамаренко И. С., Иртыщева И. А., Сенкевич А. Ф., Топчий А. А., Войт Д. С. Инфраструктурно-трансформационные процессы формирования и развития инвестиционного регионального потенциала

Целью статьи является исследование инфраструктурно-трансформационных процессов формирования и развития инвестиционного регионального потенциала. Проанализировано инфраструктурное обеспечение инвестиционных процессов в Причерноморском регионе. Анализ показал, что в целом регион обладает достаточно мощным инфраструктурным потенциалом, который, при условии его эффективного использования, является важной базой для развития инвестиционного потенциала экономики. Сравнительный анализ развития транспортно-логистической подсистемы инвестиционного потенциала региона показал, что, несмотря на достаточно высокие показатели экономической результативности функционирования предприятий данной сферы, в областях региона наблюдаются определенные проблемы, связанные с состоянием дорожного покрытия, особенно на дорогах регионального значения; сокращением сервисной инфраструктуры и более низкими, по сравнению со средними показателями, функциональными характеристиками отдельных услуг. Обосновано, что инфраструктурный потенциал региона вследствие недостаточной государственной поддержки и прохождения определенных трансформаций в экономике используется недостаточно и требует разработки комплексных стратегических решений по оптимизации и адаптации в соответствии с потребностями экономического развития региона в долгосрочной перспективе.

Ключевые слова: инвестиции, инвестиционный региональный потенциал, инфраструктурно-трансформационные процессы, транспортно-логистическая подсистема, инфраструктурный потенциал.

Рис.: 2. **Табл.:** 3. **Формул.:** 2. **Библ.:** 10.

Крамаренко Ирина Сергеевна – кандидат экономических наук, доцент, декан факультета права и социально-образовательных технологий, Николаевский межрегиональный институт развития человека Университета «Украина» (ул. 2-я Военная, 22, Николаев, 54003, Украина)

E-mail: irinamk86@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-0417-0918>

Иртышчева Инна Александровна – доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой менеджмента, Национальный университет кораблестроения имени адмирала Макарова (просп. Героев Украины, 9, Николаев, 54025, Украина)

E-mail: innauamd@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-3811-2345>

Сенкевич Александр Федорович – соискатель, Национальный университет кораблестроения имени адмирала Макарова (просп. Героев Украины, 9, Николаев, 54025, Украина)

E-mail: management@nuos.edu.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-0226-9463>

Топчий Алексей Александрович – кандидат экономических наук, докторант Института экономики природопользования и устойчивого развития НАН Украины (бульв. Тараса Шевченко, 60, Киев, 01032, Украина)

E-mail: management@nuos.edu.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-6414-0561>

Войт Дмитрий Сергеевич – кандидат экономических наук, докторант Международного университета бизнеса и права (ул. 49-й Херсонской Гвардейской дивизии, 37а, Херсон, 73039, Украина)

E-mail: management@nuos.edu.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-3406-2237>

UDC 330.322.54

JEL: R11; R42; R50

Kramarenko I. S., Irtysheva I. O., Senkevich O. F., Topchii O. O., Voit D. S. The Infrastructural-Transformational Processes of Formation and Development of the Investment Potential of Region

The article is aimed at researching the infrastructure and infrastructural-transformational processes of the formation and development of the investment potential of the region. Infrastructure provision of investment processes in the Black Sea region is analyzed. The analysis showed that, in general, the region has a fairly strong infrastructure potential, which, if used efficiently, is an important basis for developing the investment potential of the economy. A comparative analysis of development of the region's transport and logistics subsystem of investment potential showed that, despite the rather high performance indicators of enterprises in the region, there are some problems in the territories of the region related to the state of road surfaces, especially on roads of regional importance; reduction of service infrastructure and lower, compared to the average indicators' values, functional characteristics of individual services. It is substantiated that the infrastructure potential of the region due to insufficient governmental support and certain transformations going on in the economy is not used thoroughly and requires the development of comprehensive strategic solutions to optimize and adapt to the needs of the region's economic development in the long term.

Keywords: investments, investment potential of region, infrastructural-transformational processes, transport and logistics subsystem, infrastructural potential.

Fig.: 2. **Tabl.:** 3. **Formulae:** 2. **Bibl.:** 10.

Kramarenko Irina S. – PhD (Economics), Associate Professor, Dean of the Faculty of Law and Social and Educational Technologies, Mykolaiv Interregional Institute of Human Development of the "Ukraine" University (22, 2nd Viiskova Str., Mykolayiv, 54003, Ukraine)

E-mail: irinamk86@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-0417-0918>

Irtysheva Inna O. – D. Sc. (Economics), Professor, Head of the Department of Management, Admiral Makarov National University of Shipbuilding (9 Heroiv Ukrainy Ave., Mykolayiv, 54025, Ukraine)

E-mail: innauamd@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-3811-2345>

Senkevich Oleksandr F. – Applicant, Admiral Makarov National University of Shipbuilding (9 Heroiv Ukrainy Ave., Mykolayiv, 54025, Ukraine)

E-mail: management@nuos.edu.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-0226-9463>

Topchii Oleksii O. – PhD (Economics), Candidate on Doctor Degree, Institute of Environmental Economics and Sustainable Development of the NAS of Ukraine (bulv. Tarasa Shevchenka, 60, Kyiv, 01032, Ukraine)

E-mail: management@nuos.edu.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-6414-0561>

Voit Dmytro S. – PhD (Economics), Candidate on Doctor Degree, International University of Business and Law (37a, 49th Khersonskoi Hvardiiskoi divizii Str., Kherson, 73039, Ukraine)

E-mail: management@nuos.edu.ua

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-3406-2237>

Важливою умовою формування інвестиційного потенціалу та його трансформування в інноваційний потенціал регіону є рівень інфраструктурного забезпечення інвестиційних процесів.

У зв'язку з цим дослідження рівня інфраструктурного забезпечення інвестиційних процесів у регіоні має пріоритетне значення для формування спри-

ятливого інвестиційного клімату та, як результат, підвищення інвестиційної активності та ефективності інвестування в регіональну економіку.

Інвестиційна інфраструктура являє собою систему структур, що створюють умови для забезпечення ефективної реалізації всіх етапів інвестиційного процесу, а також комунікаційні зв'язки між ними.

Для проведення аналізу інфраструктурно-трансформаційних процесів та їх впливу на розвиток інвестиційного потенціалу в регіоні доцільно виокремити та систематизувати основні елементи інвестиційної інфраструктури.

У вітчизняній науковій літературі дослідженню питань інфраструктурно-трансформаційних процесів формування та розвитку інвестиційного регіонального потенціалу присвячено праці таких авторів, як: І. Вініченко, В. Галушко, В. Геець, М. Герасимчук, А. Гриценко, О. Гудзинський, Б. Данилишин, О. Даций, Н. Демчишак, І. Іртишева, О. Єрмаков, М. Крупка, М. Кісіль, С. Кваша, В. Ковальов, О. Кириленко, А. Костирко, А. Лучка, Г. Мерзликіна, Н. Резнік, Н. Свірідова, Н. Сіренко, М. Стегней, Ю. Пасічник, О. Федонін, І. Чуницька, О. Чмир та ін. Однак світова економічна криза висуває нові вимоги до формування та визначення інвестиційного регіонального потенціалу на основі вдосконалення інфраструктурно-трансформаційних процесів в умовах нестабільності.

Метою статті є аналіз й обґрунтування напрямів удосконалення інфраструктурно-трансформаційних процесів формування та розвитку інвестиційного регіонального потенціалу.

Сьогодні є різні підходи до визначення та класифікації елементів інвестиційної інфраструктури. Деякі автори розглядають інвестиційну інфраструктуру в широкому значенні – як окремий елемент ринкової та виробничої структури регіону. Зокрема, за визначенням Бланка І. О., інвестиційна інфраструктура «включає найбільш важливі галузі економіки, установи і засоби, які безпосередньо забезпечують процес безперебійного здійснення інвестицій» [1]. Згідно з цим визначенням до складу інвестиційної інфраструктури доцільно відносити види економічної діяльності (транспорт, зв'язок, наукові дослідження, будівництво, фінансова діяльність тощо) та інституції, що залучають, регулюють та підтримують інвестиційну діяльність на території регіону.

Своєю чергою, Пілевич Д. С. виокремлює інвестиційну інфраструктуру від інших інфраструктурних об'єктів і галузей, виділяючи такі складові, як «сукупність організацій, установ, посередників, що обслуговують і забезпечують реалізацію інвестиційних процесів у країні» [2].

Погоджуємося з думкою Лещук Г. В., що «сучасна регіональна інфраструктура повинна ґрунтуватись на умовах створення сприятливого інвестиційного клімату та середовища; збалансування загальнодержавних, регіональних та місцевих інтересів з визначенням пріоритетних напрямів регіонального розвитку, тобто напрямів соціально-економічної політики, що найбільшою мірою сприятимуть досягненню поставлених поточних та довгострокових цілей соціально-економічного розвитку інфраструктури регіону; формування інвестиційного потенціалу регіону

й підвищення інвестиційної привабливості шляхом зменшення негативного впливу інвестиційних ризиків, що повною мірою впливатиме на формування валового регіонального продукту» [3, с. 183].

На думку Крахіної В. А. [4, с. 36], учасників інфраструктури інвестиційної діяльності залежно від характеру їх участі в інвестиційному процесі доцільно розподіляти на такі групи: виробнича, інституційна, інноваційна, інформаційна та фінансова. При цьому, у межах кожної з груп можна виділити основних учасників (які безпосередньо беруть участь в інвестиційному процесі) та допоміжних (забезпечують існування та розвиток основних учасників).

Цікавим є процесний підхід до визначення об'єктів підприємницької інфраструктури, запропонований Лядовою О. В. Зокрема, автор виділяє такі класифікаційні групи:

1) *стартова інфраструктура* (бізнес-інкубатори, технопарки, ділові центри, центри комерційної інформації, центри зайнятості, комерційні банки, мікрофінансові та лізингові організації, венчурні фонди, товариства загального кредитування, бізнес-ангели);

2) *інфраструктура розвитку* (торгово-промислові палати, підприємницькі об'єднання, центри підготовки та перепідготовки кадрів, комерційні банки, консалтингові фірми, маркетингові організації);

3) *інфраструктура, спрямована на підтримку стабільності* (товарні біржі, підприємства оптової та роздрібної торгівлі, аукціони, ярмарки, торгові дома, агенції з підтримки експорту, маркетингові центри, бізнес-школи, фонди сприяння кредитуванню, асоціації);

4) *інфраструктура реструктуризації* (консалтингові агенції, центри підтримки субпідряду, торгово-промислові палати, центри й агенції з розвитку підприємництва) [5].

Проведений аналіз наукових праць дозволив зробити висновок, що інвестиційна інфраструктура розглядається переважно з позицій державного та управлінського рівня і спрямована на забезпечення інвестиційного розвитку регіону, пріоритетних галузей і видів економічної діяльності. Проте інвестиційні вкладення здійснюються суб'єктами ринкової економіки, а саме, інвесторами, кожний з яких переслідує насамперед комерційні цілі. Тому важливим напрямом оцінки інвестиційної інфраструктури регіону є саме оцінка ефективності її функціонування з позицій діючих і потенційних інвесторів.

З точки зору інвестора основною метою функціонування інвестиційної інфраструктури є створення умов для ефективної реалізації інвестиційних проєктів у регіоні, зниження трансакційних витрат й інвестиційних ризиків на всіх етапах даного процесу, а саме: відбору інвестиційного проєкту, акумулюванні фінансових ресурсів та обслуговуванні фінансових потоків, виробничої (операційної діяльності) та її логістичного обслуговування, ринкової реалізації інвестиційного

продукту. Забезпечення ефективної реалізації кожного з наведених етапів потребує залучення відповідних організацій та інституцій, наявність і дієвість яких створюватиме позитивний інвестиційний клімат, знижуватиме комунікаційні та фінансові бар'єри.

Отже, до основних елементів фінансової інфраструктури регіону можна віднести загальну кількість і потужність наявних у регіоні фінансово-кредитних установ, а саме: комерційних банків, страхових компаній, факторингових і лізингових організацій тощо. Рівень розвитку та дієвість фінансового сектора здійснює позитивний вплив на формування та реалізацію інвестиційного потенціалу шляхом обслуговування процесів акумулювання розподілу й обігу фінансових ресурсів.

Проведений аналіз показав, що в цілому транспортно-логістична інфраструктура Причорноморського регіону є достатньо потужним фактором інвестиційної привабливості. Проте для визначення рівня інфраструктурного забезпечення інвестиційної діяльності в регіоні вважаємо за доцільне провести порівняльний аналіз забезпеченості та ефективності використання транспортно-логістичної інфраструктури регіону порівняно з іншими областями України за такими показниками:

1) *технічні параметри* – характеризують рівень забезпеченості регіону виробничими ресурсами транспортної інфраструктури;

2) *функціональні параметри* – визначають роль транспортно-логістичної інфраструктури в системі економічного розвитку регіону, а саме: кількість транспортно-логістичних підприємств у загальній кількості підприємств регіону, чисельність зайнятих працівників, продуктивність роботи транспортно-логістичних підприємств;

3) *економічні параметри* – характеризують ефективність функціонування транспортно-логістичної системи в регіоні.

Для проведення порівняльного аналізу за кожним параметром визначено певну сукупність відносних показників, що його комплексно характеризують. Порівняння здійснювалося за середнім значенням кожного показника, що досягнуто в середньому по регіонах України за формулою:

$$E_{N_r} = \frac{N_r}{N_s} \cdot 100\%, \quad (1)$$

де E_{N_r} – порівняльний показник рівня потенціалу транспортно-логістичної системи за певним параметром, що визначає у відсотках ступінь відповідності показника середньому значенню, досягнутому в регіонах;

N_r – показник рівня потенціалу транспортно-логістичної системи регіону за певним параметром;

N_s – середній показник рівня потенціалу транспортно-логістичної системи регіону за певним параметром.

У межах кожного параметра визначається комплексний показник ефективності транспортно-логістичного потенціалу області за формулою середньої зваженої:

$$K_{i_r} = \sum_{i=1}^n E_{N_r} \cdot \frac{1}{n}, \quad (2)$$

де K_{i_r} – комплексний параметр показник рівня потенціалу транспортно-логістичної системи регіону;

n – кількість параметрів у межах показника

Відносні показники транспортно-логістичної інфраструктури областей Причорноморського регіону наведено в *табл. 1*.

Використовуючи наведені в *табл. 1* показники та формули (1); (2), розраховано порівняльні індекси та комплексні параметри транспортно-логістичного потенціалу областей Причорноморського регіону. Результати розрахунків наведено в *табл. 2*.

Проведені розрахунки дозволили визначити рівень транспортно-логістичного забезпечення економічної, а отже, й інвестиційної діяльності в областях Причорноморського регіону, а також сформувані сильні та слабкі сторони транспортно-логістичного потенціалу порівняно із середніми даними по Україні. Профіль транспортно-логістичного потенціалу Причорноморського регіону наведено на *рис. 1*.

За результатами проведеного аналізу найвищий рівень транспортно-логістичного потенціалу спостерігається в Миколаївській області, що займає лідерські позиції за двома параметрами, а саме – функціональним, що перевищує середнє значення по Україні на 42%, та економічним, що вище середнього значення на 45%. За рівнем технічного забезпечення Миколаївська область займає також лідируючі позиції (85%), проте всі показники є нижчими за середні, досягнуті в інших регіонах.

Сильною стороною Одеської області є високий рівень економічного потенціалу транспортно-логістичних систем, що за сукупністю показників перевищує середнє значення в регіонах на 61%. Таке значення досягнуто за рахунок одного із найвищих серед регіонів показників рентабельності транспортних підприємств і прибутковості вантажних перевезень. Показники досягнуто за рахунок потужного економічного потенціалу регіону та використання морських портів, що є значною конкурентною перевагою та створює умови для розвитку інтермодальних перевезень. Водночас за показниками технічних і функціональних параметрів область поступається окремим регіонам. Підвищення потенціалу транспортно-логістичної системи Одеської області потребує підвищення продуктивності транспортно-логістичних підприємств, розширення мережі сервісних станцій і капітального ремонту окремих автошляхів.

Таблиця 1

Відносні показники транспортно-логістичного потенціалу Причорноморського регіону в розрізі областей, 2018 р.

Параметри та показники транспортно-логістичного потенціалу регіону	Миколаївська область	Одеська область	Херсонська область	Середнє значення по регіонах України
1. Технічні параметри				
1.1. Щільність залізничних колій загального користування, км на 1 тис. км ² території	29	31	16	37,1
1.2. Довжина автомобільних доріг загального користування за регіонами, тис. км	4,8	8,1	5	6,6
1.3. Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, %	99,7	97,3	99,3	98,0
1.4. Концентрація автозаправних станцій та СТО у розрахунку на 100 км доріг	0,19	0,19	0,23	0,3
2. Функціональні параметри				
2.1. Питома вага підприємств з надання транспортно-логістичних послуг у загальній кількості підприємств регіону, %	1,9	4,1	2,1	1,9
2.2. Питома вага зайнятих працівників у транспортно-логістичній галузі, %	6,1	10,6	5,1	6,0
2.3. Продуктивність роботи транспортно-логістичних підприємств, тис. т./од.	25,1	18,1	24,7	60,4
3. Економічні параметри				
3.1. Прибутковість вантажних перевезень, грн/т	75,4	54,0	10,5	23,7
3.2. Частка прибуткових підприємств, %	67,9	70	67	72,0
3.3. Операційна рентабельність транспортно-логістичних підприємств, %	24,8	17,3	2,7	2,5
3.4. Рентабельність усієї діяльності, %	11,4	7,9	1,8	-1,0

Джерело: розраховано за даними [6].

Таблиця 2

Порівняльні параметри та комплексні показники транспортно-логістичного потенціалу областей Причорноморського регіону, 2018 р.

Параметри та показники транспортно-логістичного потенціалу регіону, %	Миколаївська область	Одеська область	Херсонська область
1	2	3	4
1. Технічні параметри			
1.1. Щільність залізничних колій загального користування, км на 1 тис. км ² території	78,2	83,6	43,1
1.2. Довжина автомобільних доріг загального користування за регіонами, тис. км	72,7	122,7	75,8
1.3. Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям у загальній довжині за регіонами, %	101,7	99,3	101,3
1.4. Концентрація автозаправних станцій та СТО у розрахунку на 100 км доріг	62,7	64,7	77,5
Комплексний параметр технічного потенціалу, %	78,8	92,6	74,4
2. Функціональні параметри			
2.1. Питома вага підприємств з надання транспортно-логістичних послуг у загальній кількості підприємств регіону, %	100,6	217,2	109,3
2.2. Питома вага зайнятих працівників у транспортно-логістичній галузі, %	101,1	176,9	85,6

1	2	3	4
2.3. Продуктивність роботи транспортно-логістичних підприємств, тис. т./од.	51,8	37,4	51,0
Комплексний параметр функціонального потенціалу, %	83,7	142,4	81,1
3. Фінансові параметри			
3.1. Прибутковість вантажних перевезень, грн/т	318,1	227,9	44,1
3.2. Частка прибуткових підприємств, %	94,3	97,2	93,1
3.3. Операційна рентабельність транспортно-логістичних підприємств, %	122,0	148,0	102,0
3.4. Рентабельність усієї діяльності, %	112,0	108,9	102,8
Комплексний параметр економічного потенціалу, %	161,6	145,5	85,5

Джерело: авторська розробка.

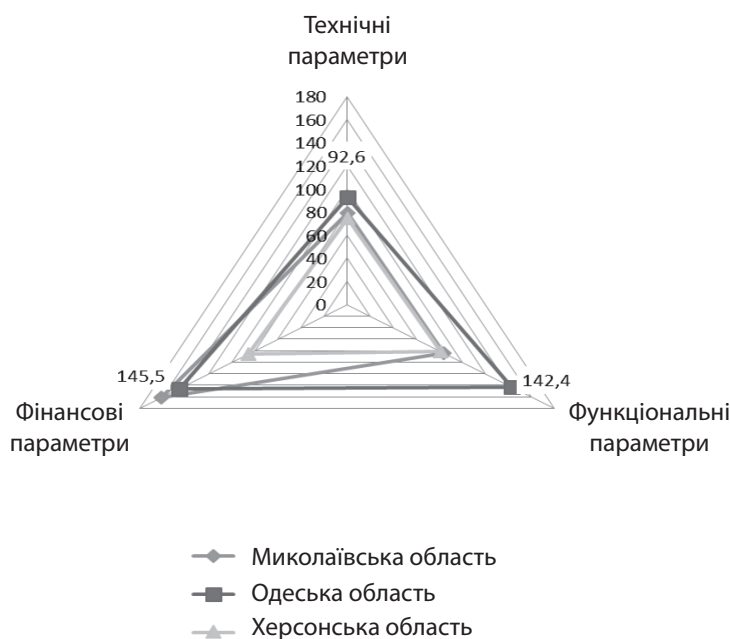


Рис. 1. Профіль транспортно-логістичного потенціалу областей Причорноморського регіону

Найслабші позиції за всіма параметрами транспортно-логістичного потенціалу утримує Херсонська область, що відстає від середніх показників на 15–25%. Сильними сторонами області є порівняно високі показники рентабельності транспортних підприємств і достатньо розвинений ринок транспортно-логістичних послуг. Для підвищення транспортно-логістичного потенціалу в Херсонській області необхідно розвивати інфраструктуру морських і річкових портів, покращувати рівень сервісу транспортних компаній і розвивати міжрегіональні зв'язки.

Одним із стратегічних завдань соціально-економічного розвитку регіону є розвиток транспортно-логістичного потенціалу. Обмежені фінансові ресурси, що надходять у дорожнє господарство регіону, є чинником незадовільного стану мережі автомобільних доріг місцевого значення. Пріоритетними напрямками розвитку транспортної інфраструктури регіону є реалі-

зація окремих інвестиційних проектів, стабілізації та нарощування вантажної бази для гарантованого завантаження терміналів і портово-промислових комплексів, підвищення рівня використання наявного потенціалу морських і річкових портів.

Підвищення рівня транспортно-логістичного потенціалу як Причорноморського, так і інших регіонів України потребує активізації інвестиційної діяльності в галузі та залучення іноземних інвестицій. При цьому, залучення інвестицій в транспортну галузь матиме мультиплікативний вплив на інвестиційну активність в інших секторах економіки регіону, сприятиме підвищенню інвестиційного іміджу та збільшуватиме інвестиційний потенціал в цілому.

Аналізуючи інвестиції в транспортно-логістичну інфраструктуру Причорноморського регіону,

**Інвестиційні вкладення у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури областей
Причорноморського регіону**

Показник по області	Рік					Приріст 2018/2014, %	Приріст 2018/2017, %
	2014	2015	2016	2017	2018		
Капітальні інвестиції у транспорт, млн грн							
Миколаївська	759,7	1483,4	807,4	1339,3	740,3	-2,6	-44,7
Одеська	2513,3	1998	3592,5	3868,6	4633	84,3	19,8
Херсонська	60,4	133,4	186,5	182,1	146,5	142,5	-19,5
Усього по Причорноморському регіону, млн грн	3333,4	3614,8	4586,4	5390	5519,8	65,6	2,4
Прямі іноземні інвестиції, тис. дол. США							
Миколаївська	88537,2	81264	80139,3	79559,6	81245,9	-8,2	2,1
Одеська	416242,4	332136	298875,4	319208	308474,9	-25,9	-3,4
Херсонська	25376,3	12467	19536,1	19554,7	18957	-25,3	-3,1
Усього по Причорноморському регіону, тис. дол. США	530155,9	425868	398550,8	418322,3	408677,8	-22,9	-2,3

Джерело: складено та проаналізовано за даними [6].

можна зазначити, що за період 2010–2014 рр. спостерігаються різноспрямовані та нестабільні тенденції капітальних вкладень і прямих іноземних інвестицій у розвиток галузі. У табл. 3 наведено динаміку інвестиційних вкладень у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури Причорноморського регіону.

За період 2014–2018 рр. обсяги капітальних інвестицій у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури Причорноморського регіону в цілому зросли на 65,5%. При цьому найбільший приріст досягнуто в Херсонській (124%) і Миколаївській (84%) областях. У Одеській області спостерігається скорочення інвестицій у галузь на 2,6% порівняно з 2014 р. і на 44,5% порівняно з попереднім періодом [7; 9]. У 2018 р. капітальне інвестування в інфраструктуру транспортної галузі Миколаївської області збільшилося порівняно з попереднім періодом на 19,8%, що свідчить про нарощення інвестиційного потенціалу галузі. Негативним є достатньо суттєве скорочення обсягів прямих іноземних інвестицій у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури регіону в середньому на 22% протягом дослідженого періоду. У 2018 р. порівняно із 2017 р. тенденції згортання іноземних інвестицій продовжилися.

На рис. 2 наведено індекси капітальних вкладень і прямих іноземних інвестицій у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури Причорноморського регіону.

Як показали дослідження, зниження обсягів інвестування галузі пов'язано з певним погіршенням інвестиційного клімату в державі, підвищенням ризиків інвестування та відсутністю дієвих механізмів активізації інвестиційної діяльності.

ВИСНОВКИ

Проведений аналіз інфраструктурного забезпечення інвестиційних процесів у Причорноморському регіоні показав, що в цілому регіон володіє достатньо потужним інфраструктурним потенціалом, що за умови його ефективного використання є важливою базою для розвитку інвестиційного потенціалу економіки в цілому. У регіоні розвинуто мережу транспортно-логістичної інфраструктури, що представлена всіма видами транспорту, сформовано фінансову та інституційну інфраструктуру. Водночас тенденції розвитку даних підсистем є недостатньо позитивними. Так, проведений аналіз показав, що в динаміці скорочується кількість фінансових інституцій, зокрема відділів та філій комерційних банків у регіоні, а це негативно впливає на формування конкурентного фінансового ринку, також скорочуються обсяги банківських інвестицій у розвиток економіки регіону.

Позитивним є поступове формування інституцій сприяння інвестиційній діяльності, розширення мережі консалтингових та інформаційних організацій. Разом із цим ефективність їх функціонування в регіоні недостатньо досліджена.

Порівняльний аналіз розвитку транспортно-логістичної підсистеми інвестиційного потенціалу регіону показав, що, попри достатньо високі показники економічної результативності функціонування підприємств даної сфери, в областях регіону спостерігаються певні проблеми, пов'язані зі станом дорожнього покриття, особливо на дорогах регіонального значення; скороченням сервісної інфраструктури та нижчим порівняно із середніми показниками функціональними характеристиками окремих послуг. Можна зробити висновок, що інфраструктурний потенці-

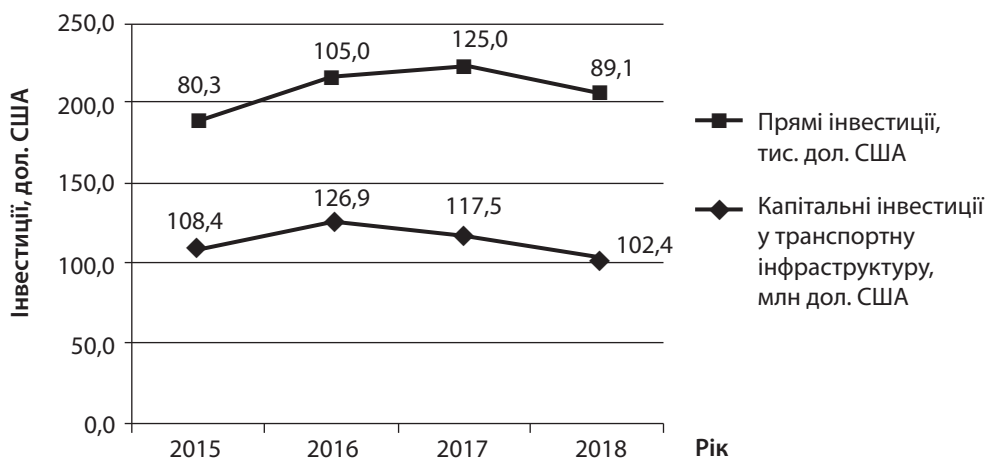


Рис. 2. Індеси інвестиційних вкладень у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури Причорноморського регіону

ал регіону внаслідок недостатньої державної підтримки та проходження певних трансформацій в економіці використовується недостатньо та потребує розробки комплексних стратегічних рішень щодо його оптимізації та адаптації відповідно до потреб економічного розвитку регіону в довгостроковій перспективі. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Бланк И. А. Инвестиционный менеджмент : учебный курс. Киев : Эльга-Н, Ника-Центр, 2001. 448 с.
2. Пілевич Д. С. Теоретичні аспекти формування інвестиційної політики в Україні. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету*. 2012. № 4. С. 49–56. URL: <https://economic-vistnic.stu.cn.ua/tmpdf/363.pdf>
3. Лещук Г. В. Інвестиційний розвиток сучасної регіональної інфраструктури. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство»*. 2017. Вип. 12. Ч. 1. С. 183–186. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/12_1_2017ua/43.pdf
4. Крахіна В. А. Сучасний підхід до оцінювання стану інфраструктурного забезпечення інвестиційної діяльності в регіонах України в умовах ринкової економіки. *Економіка і регіон*. 2014. № 2. С. 35–39.
5. Лядова Е. В. Развитие инфраструктуры малого и среднего предпринимательства в условиях становления инновационной экономики : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.01. Нижний Новгород, 2012. 26 с.
6. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
7. Паспорт Одеської області. 2019 рік. URL: <https://oda.odessa.gov.ua/statics/pages/files/5e4b8e0dd6ec2.pdf>
8. Інформація про водний транспорт України / Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>
9. Транспорт і зв'язок України: статистичний збірник / Державна служба статистики України. Київ, 2018. 168 с.
10. Іртішчева І. О., Крамаренко І. С. Інвестиційна привабливість економіки: міжрегіональні асиметрії. *Регіональна економіка*. 2014. № 2. С. 84–94.

REFERENCES

- Blank, I. A. *Investitsionnyy menedzhment* [Investment Management]. Kyiv: Elga-N; Nika-Tsentr, 2001.
- Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua/>
- "Informatsiia pro vodnyi transport Ukrainy" [Information on Water Transport of Ukraine]. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>
- Irtysheva, I. O., and Kramarenko, I. S. "Investytsiina pryvablyvist ekonomiky: mizhrehionalni asymetrii" [Investment Attractiveness of Economics: Interregional Asymmetries]. *Rehionalna ekonomika*, no. 2 (2014): 84-94.
- Krakhina, V. A. "Suchasnyi pidkhid do otsiniuvannya stanu infrastrukturnoho zabezpechennia investytsiinoi diialnosti v rehionakh Ukrainy v umovakh rynkovoї ekonomiky" [The Modern Approach to the Assessment of Infrastructural Support of Investment Activity in the Regions of Ukraine under Market Economy Conditions]. *Ekonomika i rehion*, no. 2 (2014): 35-39.
- Leshchuk, H. V. "Investytsiinyi rozvytok suchasnoi rehionalnoi infrastruktury" [Investment Development of Modern Regional Infrastructure]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnogo universytetu. Seriya «Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo»*. 2017. http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/12_1_2017ua/43.pdf
- Lyadova, Ye. V. "Razvitiye infrastruktury malogo i srednego predprinimatelstva v usloviyakh stanovleniya innovatsionnoy ekonomiki" [Infrastructure Development of Small and Medium-sized Enterprises in the Context of the Formation of an Innovative Economy]: *avto-ref. dis. ... kand. ekon. nauk : 08.00.01*, 2012.
- "Pasport Odeskoї oblasti. 2019 rik" [Passport of Odessa Region. 2019]. <https://oda.odessa.gov.ua/statics/pages/files/5e4b8e0dd6ec2.pdf>
- Pilevych, D. S. "Teoretychni aspekty formuvannya investytsiinoi polityky v Ukraini" [Theoretical Aspects of Investment Policy Formation in Ukraine]. *Visnyk Chernihivskoho derzhavnogo tekhnolohichnoho universytetu*. 2012. <https://economic-vistnic.stu.cn.ua/tmpdf/363.pdf>
- Transport i zviazok Ukrainy: statystychnyi zbirnyk* [Transport and Communication of Ukraine: A Statistical Collection]. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, 2018.