

## **Розвиток транспорту та його інвестування – фактор модернізації економіки**

Наукові керівники: Сіманович Ольга Георгіївна, Таран Галина Григорівна.  
Криворізький Автотранспортний Технікум КТУ

На конференції заслуховувалися дослідницькі реферати студентів технікуму з наступними темами:

- 1) Розвиток автомобільного транспорту.  
Інвестування в автомобільний транспорт.
- 2) Розвиток залізничного транспорту.  
Інвестування в залізничний транспорт.
- 3) Розвиток водного транспорту.  
Інвестування у водний транспорт.
- 4) Розвиток повітряного транспорту.  
Інвестування повітряного транспорту.
- 5) Розвиток космічного і трубопровідного транспорту.  
Інвестування в космічний і трубопровідний транспорт.

В розробці дослідницьких рефератів приймали участь студенти навчальних груп:

- 1) Ткаченко Андрій Сергійович – гр. ОПА 06 2\9
- 2) Британ Сабіна Артурівна – гр. ЕП 07 1\9
- 3) Федченко Марія – ОПА 06 2\9
- 4) Перетяцько Олена Валентинівна – ЕП 07 1\9
- 5) Ралдугіна Дарина – ОПА 06 2\9
- 6) Лесюк Наталія Ігорівна – ЕП 07 1\9
- 7) Добриніна Інна – ОПА 06 2\9
- 8) Сулова Анна Сергіївна – ЕП 07 1\9
- 9) Гуров Станіслав Олегович – ОПА 06 2\9
- 10) Бережанська Олена – ЕП 07 1\9

Науково- дослідницька конференція на тему: « Розвиток транспорту та його інвестування – фактор модернізації економіки України» проводилася на підставі дослідницьких рефератів студентів.

Діапазон охопленої проблеми досить широкий і торкається аспектів економічного і соціального розвитку. Висвітлені процеси розвитку транспорту та його інвестування в умовах інформаційної економіки, національні процеси цього явища.

Зокрема розкриті розвиток та становлення транспортної системи України, фінансові механізми ( інвестування) функціонування.

В сучасних ринкових умовах до транспортної системи України пред'являють високі вимоги до якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, безпеки перевезення вантажів, пасажирів, строків та вартості доставок. У зв'язку з цим стан транспортної комунікації України повинен відповідати потребам Європейської інтеграції.

Взаємодія всіх видів транспорту дозволяє говорити про Єдину транспортну систему України, як одну з базових галузей народного господарства, що об'єднує всі економічні регіони країни в єдиний господарчий комплекс.

Науково – дослідницька конференція складається з двох блоків:

1. Розвиток транспортної системи України;
2. Інвестування в розвиток транспортної системи України.

Студентами розроблені дослідницькі реферати по заданій проблемі (розвиток транспорту України), в яких відображені конкретні сучасні напрямки розвитку та необхідності інноваційного підходу до реструктуризації транспортної системи в цілому, що потребує значних інвестиційних коштів.

При дослідженні розвитку автотранспорту були розкриті питання - значення автотранспорту для забезпечення виробничих та невиробничих потреб, надання послуг сфері матеріального і нематеріального виробництва.

З одного боку транспорт є неодмінною умовою функціонування самого виробництва, де він здійснює доставку сировини, паливно – енергетичних ресурсів, комплектуючих, устаткування , а з другого - доставляє готову продукцію до споживача.

Транспорт є необхідною умовою спеціалізації і комплексного розвитку народного-сподарських комплексів регіонів, формування ТВК як локального, так і районоутворюючого значення. Без розвитку автотранспорту неможлива інтеграція України у загальносвітову економічну систему. Це потребує модернізації старих та будівництва нових транспортних магістралей міждержавного значення.

Роботу транспортної системи забезпечує транспортна інфраструктура, що включає в себе шляхи сполучення, рухомий склад, вантажно - розвантажувальне господарство транспортних та інших підприємств і організацій, які здійснюють навантаження і перевалку вантажів, а також засоби управління і зв'язку, різноманітне технічне обладнання.

Найбільш характерними є змішані перевезення вантажів залізничним і автомобільним транспортом. Технологічна взаємодія залізничного і автомобільного транспорту проходить при змішаному залізнично – автомобільному взаємозв'язку, коли перевезення вантажів розпочато одним видом транспорту, а продовжується воно в пункті перевантаження – іншими. Автомобільний транспорт забезпечує функціонування виробництва тих регіонів, де відсутні залізниці. Він здійснює перевезення вантажів із залізничних станцій або ж, навпаки, розпочинає перевезення і доставку вантажів у пункти перевантаження залізничний транспорт, а також при доставці автомобільним транспортом вантажів із складів відправників на залізничні станції вивіз вантажів із станцій на склади отримувача.

Україна має надзвичайно сприятливі передумови для формування і розміщення транспортної мережі. Зокрема галузева структура народного господарства та його територіальна організація, вигідне економіко – географічне положення визначили розвиток і розміщення залізничного, автомобільного, трубопровідного транспорту.

Розвиток автомобільного транспорту та його територіальна організація залежать від галузевої структури народного господарства, її територіальні організації, природних умов, зокрема рельєфу. Названі чинники визначають напрями та щільність автошляхів.

Автомобільний транспорт України потребує значного технічного оновлення, оптимізації структури парку за вантажопідйомністю, типами кузова, наявністю спеціалізованих транспортних засобів, особливо малої вантажопідйомності. Необхідним є підвищення питомої ваги дизельних двигунів на автомобілях вітчизняного виробництва, вдосконален-

ня системи технічного обслуговування та ремонту автомобілів за рахунок розвитку мережі сервісного обслуговування, створення нових і модернізації старих авторемонтних заводів.

Проблеми подальшого розвитку транспортного комплексу пов'язані з реформуванням інших галузей, оскільки обсяги продукції промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі і визначають завантаженість транспортної системи.

Актуальною проблемою транспортного комплексу України є незадовільний стан його виробничої бази. Тому у перспективі пріоритетним напрямом технічної політики щодо транспорту має бути оновлення його рухомого складу на основі розвитку вітчизняного транспортного машинобудування.

В сучасний період часу гострою проблемою є відсутність стабільної інвестиційної системи з питань фінансування пасажирського автотранспорту загального користування. Оновлення парку рухомого складу здійснюється за рахунок державного субсидування; кількість оновлених автотранспортних засобів нижче вимог пасажирських автопідприємств.

Дана проблема потребує перегляду механізмів фінансування пасажирського автотранспорту, створення і залучення в схему руху інвестиційних потоків нових територіальних структур підтримки інвестиційної діяльності у сфері пасажирського автотранспорту. Також актуальним питанням залишається фінансування Євро 2012. Найбільш капіталоемні проекти – на загальну суму 32,59 млрд.грн – відносяться до транспортної сфери.

Фінансування робіт передбачалося за рахунок коштів міського і державного бюджетів, але не дивлячись на затверджену Державну цільову програму по підготовці до Євро – 2012, роботи оплачує міський бюджет і на жаль, не всі об'єкти 2009 року були профінансовані через казначейство.

Рішення проблем на державному рівні Укрзалізницею передбачається програмою розвитку залізничного транспорту України по удосконаленню залізничних перевезень на найближчі роки та перспективу. Відповідно до цієї програми передбачається взаємодія департаменту з державою, тому що без державних інвестицій залізниця не зможе вирішити усіх проблем.

Пріоритетним напрямком інвестиційної діяльності залізничного транспорту є оновлення рухомого складу, модернізація діючого парку та залізничних колій, вантажних вагонів тягового рухомого складу, також передбачається інвестування в реконструкцію та будівництво об'єктів залізничної інфраструктури. Інвестування передбачено за рахунок власних, кредитних коштів та за рахунок амортизації власних засобів підприємств залізничного транспорту.

Проведена велика дослідницька робота з водного транспорту. Морський транспорт широко використовується для міжнародних і внутрішніх перевезень. Він відіграє надзвичайно важливу роль у формуванні всіх зовнішньоекономічних зв'язків України з країнами далекого зарубіжжя і характеризується високою ефективністю перевезень порівняно з іншими видами транспорту. Це найбільш дешевий вид транспорту, тому що експлуатація морських шляхів не вимагає більших витрат на утримання мережі як у інших видах транспорту.

Морський транспорт концентрується виключно на півдні України – на узбережжі Чорного й Азовського морів, у Азово – чорноморському басейні, який через протоки Босфор і Дарданелли має вихід у Світовий океан.

У структурі морських суден виділяють пасажирські та вантажно - пасажирські, суховантажні, наливні, комбіновані, а також риболовні, службово – допоміжні, технічні, спеціального призначення тощо. За характером лінії перевезень між портами поділяють на вантажні, пасажирські та вантажно - пасажирські; Існує чотири основних типи морських судів:

1. вантажні судна, що виконують окремі замовлення чи працюють на регулярних маршрутах;
2. вантажопасажирські судна;
3. швидкохідні пасажирські лайнери, що мають два чи три класи для пасажирів, а також поштове та багажне відділення;
4. невелика кількість комфортабельних швидкісних судів, розрахованих тільки на пасажирів і пошту.

Торговий флот – сукупність судів країни разом з їхнім особовим складом, зайнятих комерційною діяльністю. Морські вантажні судна завжди були найважливішою складовою частиною торгового флоту і головною його опорою у фінансовому змісті. Великі можливості має експорт морських транспортних послуг. Проте український флот досяг критичного віку і якщо не буде здійснено його радикального оновлення, всього за 6-8 років його витіснять іноземні конкуренти. Для освоєння нових вантажопотоків необхідно поповнити флот спеціалізованими суднами, в першу чергу танкерами і метановозами.

Морський транспорт служить для зовнішньоекономічних зв'язків. Більша частина вантажообігу морського транспорту припадає на наливні вантажі – нафти та нафтопродукти. У структурі вантажних морських перевезень значно переважають наймасовіші вантажі, які займають чільне місце і у структурі експортно – імпорتنих поставок України. Це руди чорних і кольорових металів, вугілля, кокс, нафта і нафтопродукти, мінерально – будівельні матеріали.

Експортно – імпорتنі перевезення вантажів морським транспортом здійснюються в середньому на відстань до 8 тис.км і більше, внаслідок чого її частка у вантажообороті морського транспорту перевищує 96%.

Значною проблемою портів в Україні є невикористання нових логістичних схем, що робить завантаження та розвантаження кораблів більш тривалим та складним процесом, зменшує обсяги товарів, які може пропустити порт за одиницю часу, знижує якість та швидкість доставки вантажу з місця на місце. Іншою проблемою є дії, що порти є державними підприємствами, тому до них до сих пір застосовується практика «навішуння» соціальних об'єктів, що звичайно збільшує видатки підприємств та зменшує їх рентабельність.

Підсумовуючи результати аналізу морського транспорту України та його проблем слід зазначити, що основним сприяючим фактором є вигідне геостратегічне положення країни. Це є необхідною та достатньою умовою для успішного розвитку морської транспортної галузі, але транспортна галузь значною мірою залежить від державної підтримки, державної політики щодо розвитку транзиту. Ця галузь потребує значних капіталовкладень, але інвестиції мають великий рівень прибутковості та відносно малий ступінь ризику через природній характер переваг України.

Щодо інвестування у водний транспорт – китайські компанії виказали зацікавленість у інвестуванні Одеського та Ілчєвського морських торгових портів.

Морські торгові порти України мають намір у 2010 р збільшити обсяг капіталовкладень на 60,4% в порівнянні з 2009р – до 2 млрд.грн

На засіданні кабміна України 7 жовтня 2009 р було прийнято рішення о виділенні землі водного фонду державним підприємствам, зокрема морським портам. Була виділена ділянка порту «Южний» в акваторії Аджаликського ліману. За даних Державної податкової адміністрації України, МТП «Южний» є лідером з загального обсягу доходів серед морських торгових портів України в першому півріччі 2010 року.

Повітряний транспорт – самий молодий і самий швидкий, але й найдорожчий. Повітряний транспорт перевозить пасажирів, пошту, вантажі. Повітряний транспорт України об'єднується в «Авіалінії України», яким належать 27 авіа-вагонів, 105 аеродромів, а також організації для ремонту авіатехніки.

Оновлення повітряного транспорту передбачається за рахунок літаків ТУ-204; ТУ-154М,В; ЯК-42; ІЛ-114. Великі надії покладають на створення вітчизняного аеробуса АН-218, який по основним параметрам наближається до кращих західних зразків авіатехніки.

Заплановано проведення робіт з модернізації аеропортів:

1. реконструкцію, розширення і укріплення зльотно – посадочних смуг у 15 аеропортах країни;
2. будівництво нових аеровокзалів в аеропортах «Бориспіль» і « Жуляни»;
3. забезпечення комфортних умов для транзитних пасажирів в аеропортах: «Симферопіль», «Одеса», «Донецьк», «Львов», «Дніпропетровськ».

Український ринок автоперевезень – це 90 компаній – експлантантов. Серед них ті, які здійснюють міжнародні перевезення, а також вантажні та чартерні.

Щодо інвестування повітряного транспорту передбачається 44 млрд.грн надати Донбасу, які підготували інвестпроекти до щорічного міжнародного інвестиційного самітиту Донецької області, який вперше відбувся у 2008 році в м. Донецьку.

Найбільш капіталоємкі проекти – на загальну суму 32,59 млрд.грн - відносяться до сфери нерухомості і інфраструктури: туристичної, транспортної, комерційної, соціальної, залучив проекти, пов'язані з підготовкою і проведенням Євро – 2012.

ЄБРР давно демонструє значну увагу до української інфраструктури та нерухомості і продовжують інвестування в Україну більш 3 млрд.євро, з яких більша половина – в корпоративному секторі; 22% - в інфраструктурі на муніципальному рівні або на рівні міжнародного транспорту.

У Донецьку продовжується інтенсивна підготовка до фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 р. Один з ключових об'єктів , який буде створено в Донецьку до початку чемпіонату, - новий аеровокзал Донецька.

Трубопровідний транспорт на протязі 10 років наращує свою долю в загальному обсязі транспортних вантажів, яка складає 23%. По вантажеобороту він у 1997р вийшов на перше місце, обігнав залізничний транспорт. Трубопровідний транспорт має достатню виробничу потужність для забезпечення України енергоносіями – нафтой і газом, а також для виконання функцій транзиту російської нафти і газу у країни Південно – Східної Європи. Однак уся мережа трубопровідного транспорту України орієнтована на забезпечення нафтою і газом з однієї країни – Росії( лише 5% загального обсягу газу з Туркменістану), що є неефективним.

Україна і космос – нероздільні. Зв'язок цей міцно встановився на зорі космонавтики і втратити його зараз просто неможливо.

Сьогодні НКАУ координує роботу більш ніж 40 підприємств – у тому числі таких гігантів як «Південмаш», де виробляються ракети – носії.

Основна продукція, якою можуть похвалитися українські виробники – це в першу чергу ракети – носії, що доставляють супутники на орбіту. Їхній спектр широкий – від «космічного пікапа» типу «Циклон -3» , що бере на борт 600 кг вантажу, до «ваговика» «Зеніт – 3SL», що витягає за межі планети добрих шість тонн. Варто додати, що «приземлення космосу» убивається за задумом, відразу декілька зайців: зберігається потенціал підприємств, останні заробляють собі кошти самі, створюються нові робочі місця, плюс державі приємно – створюється конкуренція імпортом товарам.

Основні напрямки інвестування в космічну галузь України: підприємства космічної галузі України беруть активну участь у міжнародних космічних проектах «Морський старт», «Дніпро». Готуються нові проекти «Циклон -4», «Наземний старт». Цей напрямок комерційного співробітництва є одним з основних для космічної галузі України. Привабливим для інвесторів може стати їх участь у створенні інвестиційного фонду високих технологій, покупка акцій підприємств галузі. У розділі порталу «Інвестиційні проекти» розміщена інформація про всі інвестиційні проекти Міжвідомчої програми. Але на шляху закордонних фінансових потоків, стоїть насамперед заплутане податкове законодавство України. Космічна галузь України як і раніше знаходиться «на високих орбітах». Але на жаль, для реалізації своєї масштабної програми впровадження космічних технологій у випуск цивільної продукції доводиться «спуститися на землю» і ... шукати гроші.

Інвестування в трубопровідний транспорт переслідують такі цілі:

- Підтримка сталого забезпечення країни енергетичними ресурсами;
- Достатні надходження від транзитних систем, якіб дозволяли наповнювати бюджет, а також підтримувати трубопроводи у належному стані;
- Економічний розвиток, а також дотримання екологічних норм та забезпечення зайнятості;
- Забезпечити постачання від видобуваючих до споживаючих регіонів;
- Використовувати транзитні потужності та отримувати відповідний прибуток;
- Максималізація довгострокових доходів на інвестований капітал за допомогою отримання прибутків енергетичними компаніями тощо.

Фінансування інвестицій з міжнародних фінансових ринків має декілька переваг. По – преше, у багатьох випадках це єдиний шлях забезпечити значну частку необхідних коштів. По – друге, умови, на яких інвестори бажають надавати фінансування, є зрозумілим відображенням якості самого проекту, що стасується економічного обґрунтування, а також домовленостей, які були досягнуті між задіяними компаніями. Залучення міжнародних фінансових організацій дозволяє ще більше знизити вартість капіталу, хоча і за рахунок виконання певних обов'язкових умов.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

