Министерство образования и науки Украины

Приазовский государственный технический университет

Кафедра менеджмента и маркетинга

РЕФЕРАТ

По дисциплине «Рыночная инфраструктура»

На тему: **Инвестиционные потребности транспортной инфраструктуры Украины**

Выполнила студентка гр. МК-00

Проверил

Мариуполь, 2004

**Инвестиционные потребности транспортной инфраструктуры Украины**

По экспертным оценкам, достижение Украиной основных социально-экономических показателей развитых европейских государств до 2020 г. возможно при условии обеспечения среднегодовых темпов роста ВВП Украины в размере 6-8 %. В 2000—2001 годах эти темпы, соответственно, составили 5,9 % и 9,1 %. Что, безусловно, сказалось и на потребностях в перевозках[2].

Экономический рост страны обеспечивается в том случае, если капиталовложения составляют 20-30 % от ВВП, что считается индикатором экономической безопасности. В Украине, начиная с 2000 г., достигнут значительного прироста капиталовложений (в 2000 г. — на 14,4 %, в 2001 г. — на 17,2 %), увеличился объем внешних инвестиций. Тем не менее, суммарные капиталовложения из внутренних и внешних источников в 2001 г. не превышали 13,24 % от ВВП, то есть дефицит инвестиционных ресурсов в Украине составляет как минимум 6,76 % от ВВП [6, 8].В соответствии с концепцией развития транспортно-дорожного комплекса Украины на период до 2020 г. определены основы инвестиционной политики, которая способная обеспечить реализацию задач, возникающих перед отраслью в условиях оживления производства и восстановления реального сектора экономики, роста спроса на транспортные услуги и активизации процессов интеграции в европейскую и мировую транспортные системы.

В последние годы (2000—2002) наблюдалось замедление темпов сокращения объемов перевозок грузов. В то же время существенного увеличения инвестиций на всех видах транспорта не отмечается (таблица1).

Таблица 1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Инвестиции в основной капитал по видам транспорта, млн.грн. | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
| ж/д,  | 408 | 347 | 519 | 597 | 443 |
| морской | 108 | 84 | 85 | 181 | 240 |
| речной | 3 | 3 | 14 | 18 | 8 |
| автомобильный | 71 | 54 | 68 | 49 | 81 |
| авиационный,  | 43 | 14 | 166 | 124 | 152 |
| трубопроводный | 216 | 447 | 677 | 619 | 579 |
| Во все виды транспорта | 1254 | 1169 | 1786 | 1873 | 1866 |

Рассмотрим взаимосвязь инвестиций и объемов перевозок отдельными видами транспорта с использованием эконометрического инструмента анализа — линейного коэффициента корреляции r; при этом измерение такой взаимосвязи базируется на определении тесноты признаков Х (перевозка) и У (инвестиции):

где — средние значения признаков Х и У,

 Хi и Уi *—* значение признаков Х и *У* у объекта наблюдения;

 *п —* количество наблюдений Х и *У;*

— средние квадратичные отклонения признаков Х и *У.*

В частности, объемы перевозок на ***морском транспорте*** имеют положительную связь с объемом инвестиций, решающий фактор для которых - старение морских судов. Коэффициент корреляции составил 0,21637. На конец 2001 г. срок эксплуатации подавляющего большинства судов Украины превзошёл отметку 20 лет. Например, грузовых наливных судов со сроком эксплуатации от 15 до 19 лет насчитывалось 54 %, а 20 лет и более — 41%; сухогрузов — соответственно 38 и 54 %; пассажирских и грузо-пассажирских судов — 19 и 80 %; рыбачьих судов — 49 и 40% [8]. Соответственно уменьшились и объемы перевозок морским транспортом (таблица 2).

Таблица 2.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Грузоперевозки по видам транспорта, млн. т | 1985 | 1990 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
| ж/д,  | 1020 | 274 | 360 | 343 | 341 | 335 | 335 | 357 |
| морской | 56 | 53 | 2,1 | 14 | 10 | 9 | 7 | 6,3 |
| речной | 57 | 66 | 13 | 8 | 9 | 9 | 8 | 8,3 |
| автомобильный | 4727 | 4897 | 1816 | 1254 | 1250 | 1081 | 955 | 939 |
| авиационный,  | 0,3 | 0,2 | 0 | 0,017 | 0,013 | 0,015 | 0,013 | 0,0195 |
| трубопроводный | 254 | 296 | 246 | 246 | 237 | 239 | 233 | 218 |
| Итого | 6118 | 6286 | 2456 | 1865,017 | 1847,013 | 1673,015 | 1538,013 | 1528,62 |

Основное внимание на морском транспорте может быть сконцентрирована на принятии государственных целевых программ развития этого вида транспорта, их выполнении и обеспечении безопасности судоходства. Необходимо также создать правовые основы деятельности морских и речных портов в новых экономических условиях. В первую очередь следует осуществить разделение административных и хозяйственных функций управления и определить основы судоходной политики государства, обеспечив плодотворное взаимодействие разных видов транспорта в транспортных узлах.

Последние года страны СНГ не способны предложить рынку достаточный объем собственной продукции, поэтому делают акцент на переработке транзитных грузов. В Черноморском бассейне сталкиваются интересы Украины, Грузии, России, Болгарии, Румынии и Турции. Например, украинская компания СК "Укрфері", которая базируется в порта Ильичёвск с помощью новой паромной линии к порту Дериндже (предместье Стамбула) перехватывает грузопотоки, которые раньше направлялось из Турции к Болгарии. В 2001 г. на линии *Ильичёвск-Поти-Батуми* перевезено 473,8 тыс. т грузов, что на 40 % большее, чем в 2000 г. Это достигнуто благодаря внедрению минимальных тарифов на перевозку. Возросли поставки из Украины у страны Закавказья металла, шин, разнообразного оборудования, авто-техники, зерна, соли, винно-водочных изделий, пива, мяса и молочных продуктов, что положительно повлияло на работу украинских предприятий. Направление перевозок *Северная Европа–Закавказье–Иран-центральная Азия -Китай* составляет серьезную конкуренцию русскому проекту *Север-Юг.*

Проблема конкурентных отношений предприятий морского транспорта не имеет однозначного решения. Государства-конкуренты на Черноморском бассейне одновременно являются и партнерами в ГУУАМ, и участниками проекта ТРАСЕКА, что фактически повторяет Большой Шелковый Путь к Китаю через Кавказ и Центральную Азию. С Россией, например, связан инвестиционный проект на сумму 100 млн евро, что предусматривает преобразование железнодорожного комплекса в Ильичёвском порту на мультимодальный терминал. В то же время Россия проектирует выходы международных транспортных коридоров к своим портам на Азовском и Черном морях [7].

Восстановление работы морского транспорта признано одним из приоритетных вопросов в возрождении транспорта. В декабре 2001 г. завершилось строительство второго железнодорожного подъезда к порту Ильичёвск. Было проложено 3,6 км дополнительных железнодорожных путей, которые позволят сократить доставку грузов на 1,5 ч. Стоимость строительства — 12 млн грн. Ильичёвский морской порт переработал в 2001 году 13262 тыс. т грузов, что на 6 % большее, чем в 2000 г.

Установлена функциональная зависимость между объемами **перевозок *речным транспортом*** и объемами инвестиций в них. Коэффициент корреляции составил 1,1782.

 На речном транспорте, как и на морскому, необходимо усовершенствование государственного регулирования деятельности [2] путем разработки новых и просмотра действующих законодательных и нормативно-правовых актов, которые предусматривают одинаковые подходы к правоотношениям предприятий разных форм собственности; государственную и отраслевую поддержку судоходных компаний Украины путем обеспечения в законодательном порядке паритетного участия национального флага в экспортно-импортных перевозках грузов; обеспечение межотраслевой и межрегиональной координации развития транспортной инфраструктуры. Это позволит создать единое транспортное пространство, рационально использовать существующие транспортные коммуникации.

За последние годы в Украине заметно увеличился спрос на перевозку грузов и прочие услуги морского и речного транспорта. Их прогнозируемый объем будет ежегодно расти на 4-5%. При этом ускоренными темпами будут рости международные перевозки. Но для этого потребуется увеличение объемов инвестиций. Так, по информационным данным Укрморречфлота, на строительство украинскими судостроительными заводами судов для ВАТТ "Украинское Дунайское пароходство" необходимо инвестировать 65,0 млн долл. США; для создания глубоководного судового хода "Дунай-Черное море" в Новостамбульском устье р.. Дунай необходимые инвестиции в сумме 24,9 млн долл. Следует отметить, что, в соответствии с данными Государственного комитета статистики Украины, за период с 1991 по 2000 г. капитальные вложения в речной транспорт составляли лишь 123 млн грн., или 22,36 млн долл.

В отличие от водного транспорта, объемы ***перевозок на железных дорогах***не имеют тесной взаимосвязи с объемом инвестиций. Расчеты показали, что коэффициент корреляции здесь равняется 0,77.

Одним из ключевых факторов, влияющих на объем перевозок железнодорожным транспортом, является стабильность работы предприятий, поставляющих товары. Еще недавно основной причиной наличия отрицательной связи между объемами перевозок и инвестициями на железнодорожном транспорте была большая доля бартерных операций (в 1999 г. = 92 %). Надлежащая техническая модернизация основных производственных фондов и инфраструктуры железной дороги не велась. В 2000 г. удалось сократить бартерные операции до 16 % и привлечь на счета Укрзализныци 4 млрд грн.

Анализ показал, что для экономического возрождения области необходимо в ряде случаев проводить жесткую дезинвестиционную политику, а именно — сокращение количества занятых работников и уменьшение физических объемов устаревших основных фондов. В частности, сокращенно 106 тыс чел., закрыто 159 железнодорожных станций и выведено из эксплуатации 178 электровозов и 739 магистральных тепловозов. В то же время проведены мероприятия по модернизации тепловозостроительных и ремонтных заводов, которые разрешат создать новые рабочие места и внедрять в производство новые технологии. Необходимый объем инвестиций для нормализации работы железнодорожного транспорта составляет 1547 млн долл. США, в том числе на реконструкцию туннеля на участке Бескид-Скотарське 30 млн долл.; на модернизацию парка пассажирских вагонов — 272 млн долл.; на закупку новых пассажирских вагонов — 945 млн долл.; на обновление парка электровозов современными магистральными грузопассажирскими электровозами переменного тока — 104 млн долл.; на обновление парка дизель- и электропоездов — 45 млн долл.; на создание компании — оператора по перевозке рудно-металлургических грузов в Донецько-приднепровском регионе — 21,8 млн долл.; на создание автоматизированной системы учета и контроля грузовой работы в товарных конторах станций на железных дорогах Украины — 15 млн долл.

На объектах железнодорожного транспорта в 2001 г. освоено капитальных вложений за счет собственных средств 252,3 млн грн., что в 3,7 раза большее, чем в 2000 году (из них на объектах производственного назначения — 156,9 млн грн.). Введены в действие основные фонды на сумму 96,6 млн грн., в том числе на объектах производственного назначения — 93,8 млн. Приобретен и обновлен подвижный состав на сумму 77,2 млн грн., или 53,1 % от общей суммы освоенных капитальных вложений производственного назначения.

Необходимо указать, что период 2000—2002 гг. характеризовался оживлением деловой активности, увеличением объема ВВП и объемов грузовых перевозок в Украине. Стабилизация экономической ситуации положительно повлияла на объем инвестиций в ***транспортное -дорожный комплекс***Украины. Улучшение инвестиционной политики определено как один из приоритетов деятельности Министерства транспорта Украины на 2003 г., в особенности в сфере обновления подвижного состава и основных фондов (сработанность которых составляет от 50,5 до 79 %), реконструкции автомобильных дорог, обновление флота, аэропортов.

На 2002 г. в транспортную отрасль Украины было запланировано привлечь инвестиции в сумме свыше 1,1 млрд долл., что более чем на 40 млн долл. превышает суммарный объем инвестиций за два предшествующих года. Основные инвестиции должны были быть направлены на возрождения национального морского перевозчика, за счет средства транспортных подотраслей, без привлечения средств госбюджета.

На период до 2010 г. минимальные объемы инвестирования в развитие транспортной отрасли оцениваются в 19,3 млрд долл., в частности на подвижный состав — 7,74 млрд долл., на транспортную инфраструктуру — 11,56 млрд долл. Доля железнодорожного транспорта оценивается в 6,3 млрд долл., морского — 2,2 млрд, речного — 0,2 млрд, воздушного — 3,6 млрд, автотранспорта — 7 млрд долл.(рис.1)

В соответствии с данными Министерства транспорта Украины, основные показатели работы предприятий ***автодорожного хозяйства*** свидетельствуют о существенном приросте инвестиций за 8 месяцев 2002 г. по сравнению с аналогичным периодом 2001 г. (от 154,9 млн до 179,4 млн грн.). К сожалению, дополнительные капиталовложения не привели к количественному увеличению отремонтированных путей. Так, в январе-октябре 2001 г. автодорожные предприятия ввели в эксплуатацию 70,3 км дорог, а за аналогичный период 2002 года — лишь 41 км. За 10 месяцев 2001 г. отремонтировано 8473,3 км путей, а за аналогичный период 2002 — лишь 5003,7 км. Автодороги Украины практически исчерпали свой ресурс прочности. Это означает, что на их ежегодный ремонт необходимо будет тратить все больше и больше средств. В основном это касается внутренних областных автодорог, отдаленных от стратегических автодорог и трансевропейских автотранспортных коридоров. Украина на современном этапе делает все возможное для интеграции в Европу. Вот почему главное внимание сейчас отводится таким автодорогам:

1. ***Южно-трансевропейская магистраль*** Западая граница-Киев (строительство участка Винница-Киев протяжностью 146 км, трансевропейский коридор № 3); нужна сумма инвестиций — 450 млн долл. США (на концессионных началах).

2. ***Автомобильная дорога Львов— Краковец*** протяжностью 84 км; нужна сумма инвестиций — 88,35 млн долл. (участок отдан в концессию).

3. ***Участок протяжностью 48,7 км от границы с Россией до новой платной автомагистрали*** 1 категории Киев-Харьков-Довжанский (Харьковская обл.); нужна сумма инвестиций — 134 млн долл. (на концессионных основах).

4. ***Участок новой платной автомагистрали 1 категории Львов-Броды*** (Львовскому обл.) протяжностью 80,2 км; нужна сумма инвестиций — 99,6 млн долл. (на концессионных началах).

5. Автомобильная дорогая ***Киев-Одесса*** (усовершенствование дороги и дорожного сервиса на условиях кредита); нужна сумма инвестиций — 66,0 млн долл. кредита и 15 млн долл. собственных средств Укравтодора.

6. Комплекс дорожного сервиса на автомобильной дороге Киев-Одесса (смт.Гребенки, Киевской обл.); нужна сумма инвестиций — 3,6 млн евро (на концессионных основах).

7. Комплекс дорожного сервиса на автомобильной дороге Киев-Ковель (г. Олевськ, Житомирской обл.); нужна сумма инвестиций — 1,3 млн евро (на концессионных основах).

Предприятиями автомобильного транспорта общего пользования, которые входят в сферу управления Министерства транспорта, в 2001 г. освоено 1,7 млн грн. собственных средств, что на 1,0 млн грн. больше, чем в 2000 году.

Введен в действие основных фондов на сумму 0,4 млрд грн.; средства были направлены на приобретение оснащения и подвижного состава, на строительство авто-терминалов в пунктах пропуска через государственную границу Украины в Ужгороде, Керчи и в Новых Яриловичах (Черниговская обл.).

Транснациональный капитал, присутствующий в украинской экономике, выполняет функцию своеобразного социального амортизатора. Проблема состоит в том, что в Украине отсутствующая обдуманная правительственная политика относительно привлечения инвестиций. Транснациональные компании довольно часто не выполняют взятые на себя в период приватизации инвестиционные обязательства, а также решение относительно проектов системной модернизации предприятий, расположенных на территории Украины [1].

К особой категории принадлежат инфраструктурные объекты и предприятия, которые имеют стратегическое значение для украинской экономики, в том числе украинская *газотранспортная система* (ГТС). Предприятия этой области, как правило, являются естественными монополистами и «стратегическим резервом власти». Но тем не менее степень деградации инфраструктуры и связанных с нею областей, по мнению ряда экспертов, приближается к критическому порогу, после которого в любой момент может настать системный коллапс всей экономики. Предотвратить возрастающую деградацию инфраструктуры можно лишь путем формирования интегрированной модели управления, с учетом геополитических интересов Украины при транснационализации отечественной транспортной инфраструктуры [3]. И кроме того увеличение потребностей Украины в энергоресурсах предполагается обеспечивать за счет роста собственной добычи. Так, до 2020 г. предполагается увеличение добычи газа до 23,5 млрд м3 за год; До 2030 г. добыча нефти предполагается до 5,0 млн т, газа —до 26 млрд м3 за год. Сейчас добыча нефти составляет 3,7 млн т, газа — 18 млрд. м3. Украина, стараясь поддерживать техническое состояние своей газотранспортной системы на современном уровне, каждый год инвестировала в нее до 250 млн долл. США. С 1996 г. ведется внутритрубная диагностика транзитных газопроводов с применением так называемого интеллектуального поршня немецкой фирмы "Розен Инжиниринг". Это дает возможность проявлять дефекты, которые требуют ремонта и могут представлять потенциальную опасность. Выполняется программа реконструкции магистралей и компрессорных станций, где сосредоточенно свыше 800 разных газоперекачивающих агрегатов общей мощностью 5,6 млн квт. Предполагается до 2005 г. заменить до 200 устаревших газоперекачивающих агрегатов на новые, украинского производства. ( на транзитных магистралях "Союз", "Елец-Кременчуг-Кривой Рог" и "Киев — Западная граница Украины"). Это не только повысит надежность системы, но и даст возможность Украине ежегодно экономить до 1 млрд м3 газа благодаря уменьшению технологических потерь. Кроме того, оживится работа украинского машиностроительного комплекса.

Кроме реализации проектов из реконструкции отечественной ГТС, существуют планы относительно увеличения ее мощности для ежегодного снабжения Европы 160 млрд м3 газа. Для транснациональных корпораций этот проект является экономически выгодным, в отличие от строительства обходных газопроводов [4].

Коэффициент корреляции между объемом перевозок и инвестиций в *трубопроводном транспорте* составляет 2,74. Это говорит в первую очередь о наличии технологических особенностей данного вида транспорта: независимо от объемов перекачивания газа, нефти и нефтепродуктов нефтегазовый комплекс должен поддерживаться в надлежащем техническом состоянии для обеспечения его бесперебойной работы. Следует иметь в виду, что ресурс технологической стойкости и долговечности средств трубопроводного транспорта намного меньше, чем на других видах транспорта.

Установить взаимосвязь между объемом инвестиций и перевозок на *воздушном транспорте* не удалось в связи с их незначительным объемом. Но в соответствии с концепцией развития транспортно-дорожного комплекса Украины до 2020 г., внутренние и международные авиалинии должны обеспечивать спрос на воздушные перевозки и качественное обслуживание маршрутов.

Для выполнения этих задач деятельность может осуществляться в таких направлениях:

завершение построения системы государственного регулирования и разработка национальной нормативной базы в части, которая касается авиатранспорта;

продолжение рыночных преобразований авиапредприятий, в первую очередь выделение аэропортов в самостоятельные/ предприятия;

создание сильного, конкурентоспособного национального воздушного перевозчика;

внедрение воздушных судов отечественного производства АН-140, АН-70, АН-74 и современных авиалайнеров заграничного производства;

создание эффективной системы лизинга воздушных судов;

внедрение гибкой тарифной политики, снижение себестоимости перевозок и услуг;

обеспечение эффективной деятельности объединенной гражданско-воинской системы организации воздушного движения;

осуществление мероприятий по внедрению супутниковоі системы организации воздушного движения;

 поэтапный переход к использованию в воздушному просторные Украины эшелонов ІСАО и создание единой сети аэронавигационной связи;

обеспечение безопасности полетов с использованием современных механизмов надзора и контроля.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Привлекательность инвестирования в инфраструктуру, наиболее заметная в сфере международных транспортных перевозок, есть целиком закономерной, в связи с заинтересованностью международных корпораций в транзите грузов через территорию Украины. Такая заинтересованность поясняется также возможностью вывоза из территории Украины дешевого сырья и полуфабрикатов.

Недостаточное внимание к развитию региональной транспортной инфраструктуры может привести к системному коллапсу экономики Украины.

Необходимо принять радикальные меры относительно реализации концепции развития транспортно-дорожного комплекса Украины [2].

*ЛИТЕРАТУРА*

1. *Баранник В.* Что делать, когда ис-черпаем ресурсы? // Инвестиции: практика и опыт. — 2002. — № 6. — С. 5-7.

2. *Концепция* развития транспортно-дорожного комплекса Украины на серед-ньостроковий период и до 2020 года // Транспорт. — 2001. — № 29. — С. 27-32.

3. *Лукаций В.* Кризис жанра // Инвестиции: практика и опыт. — 2002. — № 3. — С. 22-23.

4. *Минус* шесть миллиардов гривен каждый год // Голос Украины *№* 184, 8 октября 2002 г.С. 1,4.

5. *Транспорт* и связь Украины: Стат. зб. — К.: Госкомстат Украины, 2002. — 195с.

6. *Сухоруков А.* Проблемы повышения инвестиционной активности регионов // Экономика Украины. — 2002. — № 8. — С.26.

7. *Юрченко А.* Наши порта способньї на большее // Инвестиции: практика и опыт. — 2002. — № 14. — С. 15-18.

8. *Украина* в цифрах в 2001 году: Ко-рот. стат. довод. / За ред. О.Г.Осауленка. — К. Техника, 2002. — 262 с.