

ПЕРСПЕКТИВИ ІНВЕСТИВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ АГРОПРОДУКЦІЇ

Постановка проблеми. Аналіз літератури, присвяченої питанням інвестиційної діяльності, показав, що однією з найпоширеніших класифікаційних ознак інвестицій є розподіл їх за об'єктами вкладень на фінансові та реальні. З'ясовано[1], що вкладення капіталу у реальні об'єкти є характерною рисою індустріального суспільства, тоді як у фінансові – постіндустріального.

Огляд останніх досліджень і публікацій. У результаті проведеного дослідження з'ясовано[2], що в останні роки велику зацікавленість інвесторів викликає транспорт і зв'язок, про що свідчить збільшення, за період з 2003 по 2007 рр., притоку капіталу у цей вид економічної діяльності у 2,7 рази. Зокрема, у наземний транспорт за останні п'ять років іноземними і вітчизняними інвесторами вкладено 33665410 тис.грн; у водний – 345440,9 тис.грн; авіаційний – 922595,5 тис.грн; допоміжні транспортні засоби – 21144408 тис.грн тощо, що сприяло збільшенню загального обсягу перевезень на 5,4 % за період, що аналізується.

Формулювання завдання дослідження. Разом з цим, спираючись на аналіз даних, що характеризують інвестиційний клімат України за останні п'ять років, та порівнюючи їх з аналогічними у розвинутих країнах, можна зробити висновок, що, незважаючи на збільшення ВВП, доходів населення, обсягів прямих іноземних інвестицій та зовнішньої торгівлі, стабільному розвитку інвестиційної діяльності в Україні заважає економічна та соціальна нестабільність, недосконалість законодавчої бази, політична напруга, високий рівень корумпованості тощо. Це спонукає українських інвесторів вкладати капітал в інші країни і, відповідно, зменшує обсяги інвестування у транспортні підприємства України.

Виклад основного матеріалу. Херсонська область має значний потенціал для залучення інвестицій, в тому числі іноземних[3]. Область має вигідне географічне розташування, через її територію проходять транспортні коридори: Євразійський (автодорога Херсон - Красноперекіпськ – Сімферополь) - 226 км. та Чорноморський (автодорога Одеса – Мелітополь – Новоазовськ) - 114 км.

Розгалуженість транспортної інфраструктури області доповнюють технічні та технологічні можливості морських портів області, а саме їх потужності дозволяють перевантажувати та переробляти до 4,5 млн. тонн вантажів на рік. Основними напрямками розвитку транспортної інфраструктури та зв'язку слід вважати:

- розвиток мережі та поліпшення якості автомобільних доріг, що дозволить знизити вуличні затори, особливо в м. Херсоні, розширити систему паркування та стоянок для автотранспорту;

- освоєння передових форм транспортно-складських та торговельних послуг, впровадження митних технологій для завантаження незадіяних потужностей та ефективного використання технічних і технологічних можливостей усіх видів функціонуючої транспортної системи;

- реалізацію інвестиційних проектів і програм, у тому числі із залученням кредитів та інших джерел фінансування, для поліпшення технічного стану багатьох автотранспортних підприємств, оновлення рухомого складу;

- розвиток авіаційного виду транспорту з використанням можливостей Херсонського аеропорту;

- модернізацію Херсонського морського торговельного порту - будівництво глибоководного перевантажувального комплексу;

- будівництво автомобільного міжнародного транспортного коридору, завдяки якому Херсонська область буде залучена до системи зв'язків Євро-азійського транспортного коридору за маршрутом Одеса - Миколаїв - Херсон - Джанкой - Керч та Чорноморського: Одеса - Херсон - Мелітополь - Новоазовськ.

До оперативного переміщення вантажів, особливо агропродукції, важливим є те, що Херсонський річковий порт, Херсонський та Скадовський морські торговельні порти мають пункти пропуску через державний кордон України.

Порти області мають сполученість з морськими портами Російської Федерації в Азовському морі, а через річкову систему Волго-Дон - практично з усіма річковими портами європейської частини цієї країни.

Реконструкція Скадовського морського торговельного порту. Згідно «Генерального плану перспективного розвитку державного підприємства «Скадовський морський торговельний порт» до 2020 року», затвердженого Міністерством транспорту та зв'язку України, порт у серпні 2008 року розпочав реконструкцію поромного терміналу в південній частині Західного причалу.

Реконструкція Скадовського торговельного порту передбачає декілька етапів:

I етап – створення поромного терміналу для збільшення обсягу ТІРовських перевезень та доведення вантажообігу на лінії Скадовськ (Україна)–Зонгулдаг (Туреччина) до 35 тис. ТІР на рік (проти 17 тис. ТІР на сьогоднішній день);

II етап – створення сучасного зернового елеватора для експорту зернових вантажів;

III етап – видобуток та переробка піску з використанням можливостей порту пункту Хорли.

В результаті проектних рішень пропускна спроможність порту до 2010 року збільшиться в 1,8 рази і досягне 0,84 млн.тонн, а до 2020 року вона досягне 2,22 млн.тонн.

Прогнозований вантажообіг порту за даний період збільшиться з 0,7 млн.тонн в 2010 році до 2,19 млн.тонн в 2020 році або в 3,2 рази. Рівень використання виробничої потужності на кінець періоду досягне 98,7 відсотка.

В результаті реалізації намічених заходів порт розширить матеріально-технічну базу, значно поліпшить технічний стан основних засобів і підвищить рівень технологічних процесів, що дозволить зберегти конкурентоспроможність і досягнутий рівень завантаження.

До кінця даного періоду показник загальної рентабельності виробничої діяльності порту складе 30,1 відсотка.

Обсяг капіталовкладень (за попередньою оцінкою) – 217,97 млн.грн.

Термін окупності по всіх тимчасових періодах будівництва і реконструкції не перевищує 3,5 роки.

Інвестиційні проекти Херсонського морського торговельного порту:

- будівництво критого механізованого комплексу з переробки хімічних добрив;

Призначення комплексу - прийом з залізничного транспорту мінеральних добрив, тимчасове зберігання на складі місткістю одночасного зберігання 10 тис. куб. м. та відвантаження їх на водний транспорт.

Запланований розрахунковий річний вантажообкладе 300 тис. тонн мінеральних добрив.

Обсяг капіталовкладень (за попередньою оцінкою) - 3,5 млн. дол. США.

Термін окупності проекту - 4,4 роки.

- розширення обсягів переробки зернових вантажів.

Будівництво зерносховища (елеватора) місткістю 47 тис.тонн з окремим прийманням зерна з автомобільного та залізничного транспорту.

Обсяг капіталовкладень (за попередньою оцінкою) - 5,0 млн. дол. США.

Термін окупності проекту - 3,5 роки.

- будівництво залізничної колії від станції Цюрупинськ до затонів № 1, 2 протяжністю 12,5 км.

Будівництво зазначеної колії дозволить порту значно збільшити обсяги переробки вантажів. Потужність перевалки вантажів тільки на лівому березі Дніпра заплановано на рівні 4 млн. тонн на рік.

Обсяг капіталовкладень (за попередньою оцінкою) - 35,0 млн. дол. США.

Термін окупності проекту - 8 років.

У Програмі розвитку зовнішньоекономічної та інвестиційної діяльності Херсонської області на 2008 – 2011 роки[3] вказано, що додатковими стимулюючими фактори

збільшення обсягів залучених прямих іноземних інвестицій та загального обсягу зовнішньоторговельного обігу товарів і послуг підприємств області є:

1. Вступ України до Світової організації торгівлі (СОТ) дозволить розширити ринки збуту конкурентоспроможної продукції. Головним чином це стосується продукції підприємств судно- та машинобудування, харчової та переробної промисловості, що, безумовно, поліпшить інвестиційну привабливість зазначених галузей та стимулюватиме додаткові фінансові вкладення у них. Також позитивним моментом є скасування обмежень на експорт в Україну новітніх технологій, що збільшить кількість інноваційних проектів, які реалізуються інвесторами на території Херсонської області.

2. Пожвавлення динаміки залучення прямих іноземних інвестицій за рахунок зняття мораторію на торгівлю земельними ділянками несільськогосподарського призначення.

3. З урахуванням міцних позицій на зовнішньому ринку, що закріпилися за такими підприємствами регіону, як ВАТ “Каховський завод електрозварювального устаткування”, ЗАТ “Завод крупних електричних машин”, ТОВ “Механічний завод”, ВАТ “Херсонський електромашинобудівний завод”, ТОВ “Херсонський автоскладальний завод “Анто-Рус”, очікується збільшення експорту алюмінію, чорних металів та виробів з них, електричних машин і устаткування за рахунок порівняно високої кон’юнктури традиційних товарів українського експорту та успішної роботи вітчизняних підприємств у напрямку закріплення досягнутих позицій на зовнішніх ринках та пошуку нових ринків збуту.

Виконання передбачених Програмою заходів забезпечить:

- створення передумов формування позитивного міжнародного та інвестиційного іміджу Херсонської області;
- позитивну презентацію області на світовому рівні;
- сприяння залученню іноземних інвестицій, збільшенню кількості туристів, зростанню обсягів капіталів, підвищенню рівня зайнятості, розширенню експорту та якісній зміні його структури;
- посилення впливу презентаційної діяльності на науково-технічне та технологічне оновлення вітчизняного виробництва, підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції;
- розв’язання існуючих проблем соціально-економічного розвитку області, підвищення рівня життя населення.

Встановлено[4], що економічними особливостями сільського господарства, що безпосередньо впливають на функціонування транспорту, є: коливання обсягів виробництва сільськогосподарської продукції; розсосередженість аграрного виробництва та шляхові умови; спеціалізація та концентрація виробництва; неспівпадання в часі завезення й вивезення промислових товарів і сільськогосподарської продукції; ритмічність надходження матеріально-технічних ресурсів та вчасного збуту продукції; наявність значної кількості ручної праці в рослинництві і тваринництві, зокрема на вантажно-розвантажувальних роботах; високий рівень невизначеності умов функціонування й технологічних ризиків, недостатня оперативність надходження інформації та її обробки, що негативно

впливає на своєчасність прийняття управлінських рішень, рівень їх обґрунтованості, в тому числі при транспортному забезпеченні виробництва.

Економічні особливості сільського господарства, що побічно впливають на функціонування транспорту, наступні: відносна іммобільність сільськогосподарських ресурсів, зокрема, трудових ресурсів; цінова нееластичність попиту на сільськогосподарську продукцію до доходів населення; низька норма прибутку сільськогосподарського виробництва, що є однією з причин порівняно низької його прибутковості; нижчі та менш стійкі доходи сільськогосподарських товаровиробників.

На підприємствах агропромислового комплексу доцільно виділяти наступні варіанти організації вантажопотоків[4]:

- транзитне перевезення вантажів з одного вантажоутворюючого до одного вантажоотримуючого пункту;
- транзитне перевезення вантажів із одного вантажоутворюючого до кількох вантажоотримуючих пунктів;
- перевезення вантажів з одного вантажоутворюючого пункту через пункт розподілу вантажопотоків до кількох вантажоотримуючих пунктів;
- транзитне транспортування вантажів із кількох вантажоотримуючих пунктів до одного вантажоотримуючого пункту;
- транспортування вантажів із кількох вантажоутворюючих пунктів до одного вантажоутворюючого пункту (з використанням консолідуючого центру);
- перевезення вантажів із декількох вантажоутворюючих пунктів до кількох вантажоотримуючих пунктів (з використанням консолідуючого пункту та пункту розподілу вантажопотоків).

Оскільки зазначені варіанти різні за своєю ефективністю, то це вимагає в процесі планування перевезень вантажів врахування особливостей кожного з варіантів.

На формування вантажопотоків у сільському господарстві впливає періодичність освоєння вантажів (сезонне чи цілорічне), що пояснюється умовами їх виробництва, накопичення та споживання.

З огляду на характер виробництва й споживання доцільно виділити наступні групи вантажів, що перевозяться у сільськогосподарських підприємствах: виробництво і споживання сезонне (наприклад, зерно, цукрові буряки); виробництво сезонне, а споживання цілорічне (наприклад, корми польового та лучного кормовиробництва); виробництво і споживання цілорічне (наприклад, продукція тваринництва); виробництво цілорічне, а споживання сезонне (наприклад, мінеральні та органічні добрива).

На функціонування транспортного процесу в сільськогосподарському виробництві впливають: місце розташування виробничих (вантажовідправних та вантажоотримуючих) об'єктів і транспортних засобів (фіксовані місця, а також такі,

що відоме можливе розташування об'єктів, але точне місце їх нефіксоване); потужність (місткість, пропускна здатність) виробничих об'єктів – обмежена або необмежена.

Висновки: Інвестиційні перспективи функціонування транспортних підприємств з перевезення агропродукції у херсонській області набувають значення щодо вирішення питань ефективного використання ресурсного потенціалу АПК України в умовах стабілізації світової економіки.

Анотація

Розглянуто перспективи інвестування транспортних підприємств, що займаються перевезенням агропродукції у Херсонській області. Встановлено, що економічні особливості сільського господарства безпосередньо впливають на функціонування транспорту. Для підприємств агропромислового комплексу виділені певні варіанти організації вантажо потоків.

Ключові слова: інвестиційна діяльність, транспортні послуги, вантажооборот, агропродукція.

Анотация

Рассмотрены перспективы инвестирования транспортных предприятий, которые занимаются перевозкой агропродукции в Херсонской области. Установлено, что экономические особенности сельского хозяйства непосредственно влияют на функционирование транспорта. Для предприятий агропромышленного комплекса выделены определенные варианты организации грузопотоков.

Ключевые слова: инвестиционная деятельность, транспортные услуги, грузооборот, агропродукция.

Annotation

Are looked through the perspectives of investing of transport enterprises which are engaged in transportation of agroproducts in the Kherson region. It is determined that the economic features of agriculture directly influence upon the transport functioning. For the enterprises of agroindustrial complex the certain variants of goods traffics organization are selected.

Keywords: investment activity, transport services, goods rotation, agroproduction.

Список використаних джерел:

1. Попкова К. О. Виявлення потенційних інвесторів в умовах ризику /
2. К. О. Попкова // Економіка розвитку. Харків : Вид-во ХНЕУ. – 2007. – № 3 (43). – С. 59 – 61.
3. Попкова К. О. Обґрунтування вибору методу оцінки ризиків інвестиційної діяльності / К. О. Попкова // Коммунальное хозяйство городов : научн.-технич. сб. Серия : Экономические науки. – К. : Техника. – 2007. – № 75. – С. 294 – 301.
4. Сайт Херсонської обласної адміністрації <http://www.oda.kherson.ua/cgi-bin/control.pl?id=../control/uk/data/prom/invest.html&type=body&lang=uk>
5. Болдирєва Л.М. Економічні особливості сільського господарства та їх вплив на функціонування аграрного транспорту // Держава та регіони. Серія «Економіка та підприємництво». – 2006. – № 6. – С. 41-44.