

УДК 338.439.02

Бондар В.В.

*аспірант кафедри міжнародної економіки  
Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського***РІВЕНЬ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ:  
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТА ГЛОБАЛЬНИЙ ВИМІР****THE LEVEL OF DEVELOPMENT OF UKRAINE'S TRANSPORT  
INFRASTRUCTURE: NATIONAL AND GLOBAL DIMENSION****АНОТАЦІЯ**

Визначено, що основна складність в інфраструктурному секторі полягає у підготовці та реалізації проектів, які були б прибутковими і стабільними. Україна має усі передумови для розвитку транспортної інфраструктури за умови виваженої державної політики. Присутність України на світовому ринку транспортних послуг на сучасному етапі ускладнена. Необхідно забезпечити випереджальний розвиток інфраструктури, логістики, відновлення основних фондів і рухомого складу, удосконалення тарифної політики.

**Ключові слова:** транспортна інфраструктура, глобалізація, державно-приватне партнерство, транспортне забезпечення, державна політика.

**АННОТАЦИЯ**

Определено, что основная сложность в инфраструктурном секторе заключается в подготовке и реализации проектов, которые были бы прибыльными и стабильными. Украина имеет все предпосылки для развития транспортной инфраструктуры при условии взвешенной государственной политики. Присутствие Украины на мировом рынке транспортных услуг на современном этапе усложнено. Необходимо обеспечить опережающее развитие инфраструктуры, логистики, возобновление основных фондов и подвижного состава, совершенствование тарифной политики.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, глобализация, государственно-частное партнерство, транспортное обеспечение, государственная политика.

**ANNOTATION**

The main difficulty in the infrastructure sector is in the preparation and implementation of projects that would be profitable and stable. Ukraine has all the prerequisites for the development of transport infrastructure provided balanced state policy. The presence of Ukraine in the world market of transport services at the present stage is complicated. It is necessary to provide rapid development of infrastructure, logistics, renewal of fixed assets and rolling stock, improvement of tariff policy.

**Keywords:** transport infrastructure, globalization, public-private partnerships, transportation, public policy.

**Постановка проблеми.** Завдання розвитку транспортної інфраструктури стало одним з пріоритетів економічної політики України, оскільки для зростання національної економіки потрібні масштабні внутрішні інвестиції, а особливо такі, що дозволять диверсифікувати національну економіку. Події останнього року негативно вплинули на економіку, викликавши вплив капіталу одночасно з падінням гривні. Відповідно, у короткостроковій перспективі поліпшення інвестиційного клімату в приватному секторі є маловірогідним.

У умовах, що склалися, ще більш важливими є процеси реалізації інфраструктурних

проектів: інвестиції, що спрямовуються у цю сферу, допоможуть підтримати економіку. Особлива увага приділятиметься реформам, необхідним для збільшення приватних інвестицій, оскільки стало зрозуміло, наскільки це важливо. Крім того, влада сприятиме реалізації проектів державно-приватного партнерства (ГЧП), у зв'язку з чим варто чекати появи нових цікавих можливостей для інвестицій.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Науково-теоретичні основи функціонування транспортної інфраструктури сформовані такими вченими, як: А. Бакаєв, Є. Крикавський, М. Котлубай, І. Могілевкін, С. Пирожков, Д. Прейгер, А. Хахлюк та ін. Однак в умовах динамічного зовнішнього середовища проблеми функціонування транспортної інфраструктури залишаються актуальними.

Недостатньо дослідженими залишаються питання формування та активізації діяльності національної транспортної інфраструктури в глобалізованому економічному середовищі.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** У сфері розвитку транспортної інфраструктури основну увагу необхідно приділити питанням єдиної політики і стандартів розвитку транспортної інфраструктури, координації зусиль влади різного рівня. На тлі уповільнення темпів зростання і впливу капіталу, що спостерігаються сьогодні у багатьох країнах, що розвиваються, все ширше стає розрив між потребами в розвитку інфраструктури і здатністю урядів цих країн забезпечити необхідні інвестиції у відповідні проекти.

Основна складність в інфраструктурному секторі полягає в підготовці і реалізації проектів, які були б свідомо прибутковими і при цьому стійкими. Проблема підготовки проектів піднімалася під час головування Росії в «Великій двадцятці»: тоді були висунені пропозиції по розвитку навичок, необхідних для підвищення ефективності цього процесу. Ця тема зберегла свою актуальність, її продовжують обговорювати і сьогодні, коли Росію в якості голови G20 змінила Австралія [1]. На останньому саміті G20 було схвалено створення Глобальної інфраструктурної ініціативи для нарощування грошових вливань і залучення інвесторів в проекти.

Маючи розгалужену транспортну інфраструктуру та знаходячись на перехресті найважливіших напрямів світової торгівлі між Європою, Азією та іншими континентами, Україна має всі передумови для її розвитку за умови виваженої державної політики.

На жаль, характерними рисами сьогоденського стану транспортної інфраструктури є скорочення обсягів перевезень, критичний рівень фінансового стану галузі, високий рівень зношеності рухомого складу та матеріально-технічної бази тощо. Вкрай незадовільно вирішуються питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі, не задовольняються навіть мінімальні соціальні потреби працівників галузі, зруйнована система безпеки та контролю, поставлені в тінь питання встановлення тарифів та ціноутворення, закупівель та використання державного майна, вирішення міжнародних питань парализоване, що призводить до втрати транзитних перевезень через територію України [2, с. 153].

Концептуально спеціалізація України як транзитної держави впливає з сучасних економічних факторів, а саме: стрімке зростання об'ємів товарообігу між країнами Європи і Азії та перевантаження морських шляхів сполучення; формування нових транспортних коридорів, у яких Україна була б логічною ланкою; зростання рівня контейнеризації вантажоперевезень у світі [3, с. 13].

За оцінками фахівців Міністерства інфраструктури, завдяки вдалому географічному розташуванню Україна може стати зручною ланкою в обслуговуванні вантажопотоків між Європою та Азією.

Через Україну проходить найкоротший шлях між країнами Азії і Північною та Центральною Європою, що обумовлює найкоротший термін та вартість доставки. При цьому, за оцінками експертів компанії MAERSK, потенційний об'єм євразійських транзитних вантажоперевезень через Україну складає менше 100 млн т/рік, в т.ч. контейнерних – 1,5 млн TEU.

Товарооборот ЄС все більше спрямовується за межі європейських країн у напрямі країн, що стрімко розвиваються. Активний розвиток економік Китаю, Індії, Південної Кореї, РФ відкриває нові можливості для країн ЄС в активізації товарообороту з цими країнами. У 2010 р. у структурі експорту товарів з країн ЄС сумарна частка Китаю, РФ, Південної Кореї, Японії, Індії становила 22,7%, у структурі товарного імпорту до ЄС на ці країни припадало 38,4%. Характер зовнішньої торгівлі визначає зростання обсягів перевезень вантажів, які здійснюються також і територією України [4].

Потенційний об'єм вантажоперевезень для сухопутних євразійських транспортних коридорів оцінюється в 250...300 млн т/рік, у порівнянні з поточними 45...50 млн т/рік. Сильною стороною України є низька вартість та менший

термін доставки, у порівнянні з конкурентними маршрутами. Морські портові потужності України складають 185 млн т/рік, річки Дніпро і Дунай здатні транспортувати вантажі з півночі на південь і в європейські країни [5].

На даний час транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у таких обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу транспортного забезпечення збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Слід зазначити, що присутність України на світовому ринку транспортних послуг на сучасному етапі ускладнена. Питома вага транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України складає близько 12%, при цьому зношеність основних виробничих фондів складає біля 85%, кількість працюючих в галузі – 5,6% від загальної чисельності працівників, зайнятих в економіці країни. Беручи до уваги, що вже тривалий час транспорт є найбільш регульованим сектором економіки, втручання держави у його діяльність є необхідним, зокрема шляхом розробки відповідної транспортної стратегії.

За 2013–2014 рр. вантажообіг у всіх галузях транспорту скоротився в середньому на 40-45%. Водночас із досить значним падінням показників галузі, за прогнозами фахівців, можливе щорічне зростання попиту на транспортні послуги на 4-5%, з огляду на що обсяги перевезень вантажів у перспективі до 2020 року можуть зрости у 1,5-2 рази.

У 2013 році експорт послуг перевищив імпорт на 7227, 2 млн доларів. За даними Держстату, експорт послуг в 2013 році склав 14836,2 млн дол., збільшившись на 9,1% порівняно з 2012 роком. Імпорт послуг склав 7 608,9млн. дол., збільшившись на 13,0% порівняно з 2012 роком.

Позитивне сальдо зовнішньої торгівлі транспортними послугами за 2013 р. становило 6589411,0 тис. дол. (табл. 1). Водночас у 2012 р. позитивне сальдо становило 6848836,8 тис. дол. [6].

Важливим аспектом у розвитку транспортної системи України, є високий коефіцієнт транзитності України, один з найвищих у світі [7, с. 52]. Геостратегічне розташування між країнами Європи, Азії та Близького Сходу дозволяє їй бути вигідним транзитним мостом для перевезень товарів.

На розвиток транспорту в кожній державі або регіоні впливають такі фактори:

- територіальний, тобто географічне місцезнаходження щодо основних міжнародних вантажо- та пасажирських потоків;

- власний вантажо- та пасажиропроможний потенціал держави чи регіону, який є складовим елементом соціально-економічного потенціалу;

- відповідність політики держав чи їх угруповань, щодо розвитку та функціонування транспортних систем [8].

Провідні позиції за рівнем розвитку та соціально-економічною організацією функціонування транспортної інфраструктури займають індустріально розвинені країни. Їх частка у світовому вантажообігу складає більше 70%. Важливим показником, що свідчить про місце окремих транспортних підсистем у міжнародних перевезеннях, є їх доходи, котрі відображаються у платіжному балансі держави. У даному випадку частка промислово розвинутих країн складає більше 80% [9, с. 102].

Не дивлячись на велику кількість глобальних, здавалося б, неосяжних проблем, в Україні є дуже великі перспективи і переваги. За оцінками експертів, коефіцієнт транзитності України є одним із найвищих у світі, геостратегічне розташування між країнами Європи, Азії та Близького Сходу дозволяє їй бути вигідним транзитним мостом для перевезень товарів та пасажирів. Прикладом того, яку вагу можуть мати доходи від транзиту, є той факт, що близько 1/3 ВВП Латвії становлять саме доходи від транзиту.

Між тим в Україні у залученні інвестиційного капіталу у транспортну сферу (як стратегічно важливу) первинну роль має відігравати цілеспрямована політика держави щодо стимулювання інвестиційної діяльності та формування відповідного економіко-правового механізму.

При використанні будь-якої з форм інвестування у розвиток транспортної галузі в Україні необхідно враховувати такі особливості. По-перше, ринково-виробнича структура деяких підприємств транспорту належить до сфе-

ри природної монополії. По-друге, транспорт має велике значення для здійснення державою своїх функцій, що помітно обмежує можливості приватизації у цій сфері. По-третє, серед підприємств транспорту наявна досить значна кількість надвеликих, технологічно неподільних господарських комплексів, функціонування та розвиток яких потребують значних капіталовкладень. По-четверте, послуги транспорту належать до соціальних послуг першої необхідності, а тому потребують державного регулювання та контролю [10, с. 168].

Підвищити ефективність реалізації інфраструктурних проектів дозволяє застосування інструментів, що вже довели свою надійність в усьому світі. Наприклад, в Україні мало використовується такий механізм, як банківський нагляд за інфраструктурними проектами, який добре зарекомендував себе у світі. Йдеться про те, що перш ніж відкрити фінансування проекту, відповідальна за його виконання організація при єдиному уповноваженому банку повинна доводити відповідність роботи проектом і кошторисним рішенням. Крім того, необхідно отримати укладення за результатами контролю якості.

Подібний нагляд перешкоджає неконтрольованому перевищенню початкового кошторису і відступу від проектних рішень. Великі інфраструктурні проекти обов'язково потрібно реалізувати на умовах співфінансування з приватними інвесторами, які нестимуть, насамперед, кредитні ризики і будуть досить мотивовані для того, щоб здійснювати контроль і підвищувати ефективність витрат. При цьому гарантії повернення і мінімальної окупності може надавати держава.

Наприклад, «Золотим чотирикутником» (The Golden Quadrilateral) називають кільцеву автомобільну дорогу, що з'єднала чотири найбільші міста в Індії: Поділи, Мумбай, Ченнай і Калькутту. Загальна протяжність дороги складає 5846 км, що ставить її на п'яте місце у світі по цьому

Таблиця 1

## Структура зовнішньої торгівлі транспортними послугами за 2013 рік

Види послуг	Експорт		Імпорт		Сальдо
	тис. дол. США	у % до 2012 р.	тис. дол. США	у % до 2012 р.	
Транспортні послуги,	8305848,5	97,4	1716437,5	99,4	6589411,0
з них:					
Послуги морського транспорту	1123732,6	90,5	195795,1	96,5	927937,5
Послуги річкового транспорту	42299,6	67,0	360,8	96,8	41938,8
Послуги повітряного транспорту	1333178,2	88,2	643550,4	100,4	689627,8
Послуги залізничного транспорту	1613856,3	101,7	626973,1	97,5	986883,2
Послуги автомобільного транспорту	478396,4	105,8	197221,1	101,3	281175,3
Послуги трубопровідного транспорту	3335629,6	102,7	3512,2	400,3	3332117,4
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	333723,9	84,2	33714,4	187,4	300009,6

показнику. Проект був розпочатий у 2001 році і завершений на 95% до 2006 року. Він був реалізований з економією виділеного бюджету, проте термін його закінчення довелося подовжувати із-за труднощів, пов'язаних з розподілом договорів, придбанням і районуванням земельних ділянок, затримкою фінансування і проблем, що виникають у рамках виконання договорів, більшість з яких завжди виникають при здійсненні таких масштабних проектів.

Проект «Золотий чотирикутник» реалізовувався на основі різних моделей державно-приватного партнерства. Використовувалися як традиційні механізми будівництва – управління-передачі (BOT) і створення спільних підприємств, так і річна концесія (Annuity Concession). Вона забезпечила залучення приватного фінансування в умовах, при яких традиційні механізми вважалися надмірно ризикованими. Механізм річної концесії припускає, що держава несе ризик в області експлуатаційного доходу, але при цьому передає приватному сектору ризики, пов'язані із залученням початкового фінансування, будівництвом, експлуатацією, управлінням і завершенням проекту [11].

Реалізація проекту «Золотий чотирикутник» має чисельні переваги. Будівництво автомобільної дороги полегшило переміщення людей і товарів, зробило доступними для промислового виробництва нові райони, понизило витрати в аграрному секторі, скоротило транспортні витрати і терміни транспортування. Після завершення проекту державні сталеливарні заводи повідомили про скорочення термінів транспортування на 50% і транспортних витрат – на 15% [12].

Прагнення України до активної участі в міжнародних економічних процесах, диверсифікованості експорту й розширення торговельних потоків перетворює транспорт в один із ключових факторів економічного росту. При цьому Україна сьогодні має високий потенціал як регіонального, так і трансконтинентального транзиту.

Головна перевага, якою володіють транзитні коридори, що проходять через територію України, полягає в істотному скороченні відстаней. При здійсненні сполучення між Європою й Китаєм через Україну відстань перевезень зменшується у два рази в порівнянні з морським шляхом.

До теперішнього часу Організацією співдружності залізниць (ОСЗ) визначені тринадцять головних залізничних коридорів, частина з яких проходять по території України. На Заході залізничні маршрути ув'язані з маршрутами пан'європейських транспортних коридорів, а на Сході розосереджені в регіонах з високою економічною активністю (Корейський півострів, східний і південно-східний Китай, країни Центральної Азії й Перської затоки). Основна частина транзиту по залізницях України припадає на напрям «Європа – Азія» [13, с. 15].

**Висновки.** Активна участь України у торгівлі транспортними послугами має низку позитивних наслідків для соціально-економічно-

го розвитку держави. Транзитні перевезення приносять величезний прибуток всьому транспортно-комунікаційному комплексу. Отже, для комплексного розвитку транспортної галузі й подальшої модернізації економіки необхідно забезпечити випереджальний розвиток інфраструктури, логістики, відновлення основних фондів і рухомого складу, удосконалювання тарифної політики. Таким чином, слід зазначити: геостратегічне розташування і розміщення виробничих сил на території України визначають залежність нашої економіки від рівня розвиненості транспортної системи.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Курс 2030. Исследование развития инфраструктуры в России [Электронный документ] – Режим доступа : [http://www.eoy.dk/Publication/vwLUAssets/EY-russia-infrastructure-survey-2014-rus/\\$FILE/EY-russia-infrastructure-survey-2014-rus.pdf](http://www.eoy.dk/Publication/vwLUAssets/EY-russia-infrastructure-survey-2014-rus/$FILE/EY-russia-infrastructure-survey-2014-rus.pdf).
2. Сапронов О. Автомобільний транспорт як складова міського пасажирського транспорту у контексті енергетичної, соціальної, економічної та екологічної безпеки / О. Сапронов // Освіта і управління. – 2007. – № 2. – С. 152-158.
3. Стройко Т.В. Стратегічні орієнтири розвитку логістичної інфраструктури в морі господарському комплексі України / Т.В. Стройко, І.О. Іртицева // Збірник наукових праць НУК – Миколаїв, НУК. – 2014. – № 1(451) – С. 12–16.
4. Собкевич О. Щодо перспективних напрямів співробітництва України з країнами ЄС у реалізації потенціалу транспортної системи України [Електронний ресурс]: Аналітична записка / О. Собкевич, О. Ємельянова. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua>.
5. Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua>.
6. Державна служба статистики. Офіційний сайт [Електронний ресурс] – Режим доступу : [http://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2013/zd/ztp/ztp\\_u/ztp\\_u\\_0413.html](http://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2013/zd/ztp/ztp_u/ztp_u_0413.html).
7. Гончаренко Н.І. Міжнародна економічна діяльність країн Єврозоюзу і України в контексті економічної лібералізації / Н.І. Гончаренко. – Харків : Екограф, 2011. – 151 с.
8. Рибчук А.В. Проблеми розвитку міжнародної виробничої інфраструктури в умовах глобалізації / А.В. Рибчук [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://tourlib.net/stati\\_others/rybchuk1.htm](http://tourlib.net/stati_others/rybchuk1.htm).
9. Могилевкин И.М. Транспорт. Мировая экономика. Глобальные тенденции за 100 лет // Под. ред. И.С. Королева. – М. : Экономистъ, 2003. – 350 с.
10. Бойко О.В. Концесія в системі ефективних форм залучення інвестицій у розвиток транспорту / О.В. Бойко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2008. – № 33. – С. 166-171.
11. Kathleen Booth, New Approaches to PPP in the Roads Sector: India's Annuity Concessions [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.ip3.org/ip3\\_site/index.php?id=125&option=com\\_k2&task=download&view=item](http://www.ip3.org/ip3_site/index.php?id=125&option=com_k2&task=download&view=item).
12. Highway to Prosperity: The economic benefits of the Golden Quadrilateral project are already visible, Business Today [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://business.today.intoday.in/story/economic-benefits-of-the-golden-quadrilateral-project/1/194321.html>.
13. Крикавський Є.В. Нова економіка, нова технологія: Логістика / Є.В. Крикавський / Діло. – 2006. – № 20. – С. 12-21.