

Нинішній стан транспортної інфраструктури гальмує економічне зростання

Огляд

Проблема низької якості транспортної інфраструктури України наявна у всіх її складових. Ситуація ускладнюється недостатньою взаємодією між різними галузями транспортного сектору, низьким припливом інвестицій, застарілою системою регулювання та високим ступенем зносу основних фондів.

Інфраструктура є однією із ключових конкурентних переваг українських регіонів. Саме так її визначили більш як третина респондентів під час опитування керівників підприємств (далі — Опитування). Однак частка респондентів, які виокремили нерозвинену інфраструктуру з-поміж найбільш проблемних факторів для ведення бізнесу, є значно меншою, у тому числі у головних галузях економіки (рисунок 4.1).

Сьогодні надзвичайна увага має приділятися розвитку інфраструктури, враховуючи, що у цьому секторі є ще багато не вирішених проблем. Як бачимо із дослідження конкурентоспроможності України, найбільш критично складна складова інфраструктури — транспортна інфраструктура; далі розглядатиметься саме цей сектор.

Особлива роль інфраструктури для України визначається тим, що економіка країни є вкрай транспортно-витратною. Для того, щоб заробити один умовний долар ВВП, в Україні у середньому необхідно було перевезти 6 тонн-км вантажів. У той же час, у Євросоюзі (ЄС—25) даний показник становив 0,3 тонн-км, тобто у 20 разів менше [1,2]. В Україні таке співвідношення визначає залежність економіки від поставок продукції в основному низької якості обробки («commodities»): таких, як метали, руди, зерно. Крім цього, частка транспорту та зв'язку у ВВП країни дорівнює 13%.

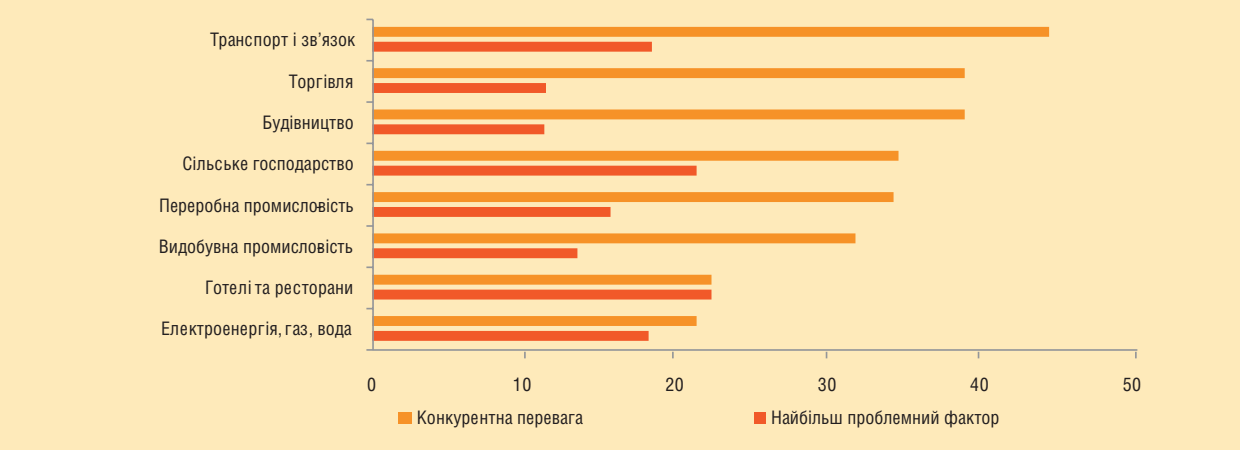
Економічна криза наприкінці 2008 — початку 2009 рр. призвела до значного спаду в економіці. Однак наявної інфраструктури виявилось достатньо для задоволення нинішніх потреб. Це позначилося на недостатньо критичних її оцінках як проблемного фактору, особливо у тих секторах, де рівень спаду був найвищим (рисунок 4.1). У той же час криза стримувала зростання попиту на транспортні послуги, що виявилось навіть у незначному поліпшенні (у балах) оцінок якості інфраструктури (таблиця 4.1). Втім, таке поліпшення називати стійким передчасно, адже надто низькими є оцінки для автошляхів, не покращуються й оцінки портової інфраструктури.

На початку 2010 року в економіці і, як наслідок, у секторі транспорту, почався процес відновлення. Приріст за перевезеннями та вантажообігом для усіх видів наземного й водного транспорту у 2010 році перебував на рівні 11—14% і перевищував темпи зростання ВВП. Поступовий вихід світової економіки з кризи створює не лише умови для відновлювального зростання економіки, а й додатковий попит на транзит. У зв'язку із цим, рівень вимог до транспортної інфраструктури України зростає.

Розриви між пропозицією інфраструктури та попитом на її послуги збільшуються через її значний знос і недостатнє інвестування. Рівень зносу

Рисунок 4.1

Оцінки пропозиції інфраструктури як конкурентної переваги і як найбільш проблемного фактору для ведення бізнесу, кількість респондентів, %



Джерело: Опитування керівників бізнесу, 2011 р.

основних фондів інфраструктури становить близько 70%, у зв'язку із чим інвестування є вкрай актуальним для розвитку транспортної інфраструктури. Це підтверджується і результатами Опитування: 27% керівників компаній транспортно-комунікаційного сектору визначили доступ до фінансування як один із найбільш проблематичних факторів для ведення бізнесу.

Нині сектор не отримує інвестицій у необхідному обсязі. Капітальні інвестиції у транспорт (за винятком трубопроводного) і транспортну інфраструктуру становили приблизно 14,2 млрд грн (\$1,8 млрд) у 2009 р., що відповідає 1,55% обсягу ВВП¹. Тим паче, через кризу приплив інвестицій у транспортний сектор скоротився, про що свідчить динаміка введення у дію нових основних фондів, її рівень повернувся до рівня середини першого десятиріччя після 2000-о року (рисунок 4.2).

Змінити ситуацію на краще може залучення приватних інвесторів, однак у транспортному секторі — чимало перепон, насамперед, регуляторних, що виступають як стримуючі фактори. Це простежується у динаміці ППП у транспортному секторі: за підсумками 2008 року, відбувався процес відтоку ППП (на 20 млн дол. США), а у 2009-му сумарний притік становив лише 43 млн дол. США.

Значними інвесторами у розвиток транспортної системи є міжнародні фінансові інститути, передусім, ЄБРР, що можна пояснити важливістю ролі України як «транзитера» у транспортній стратегії Євросоюзу. У зв'язку із цим, велика частина коштів спрямовується на розвиток обмеженої кількості ділянок шляхів транзитних напрямків. Зазначений процес супроводжується приростом зовнішнього боргу країни.

Держава відіграє провідну роль у стимулюванні інвестицій у транспортну інфраструктуру, однак поки що не визначені пріоритетні елементи транспортної системи, їх інвестиційна підтримка дала б змогу «розвантажити» транспортну систему у цілому. Очевидно, що наявна інфраструктура потребує кардинальної модернізації, проте досі не вирішено, хто та в який спосіб повинен її фінансувати.

У цілому розвиток сектору стримується неефективним регулюванням та відсутністю дієвих регуляторів для транспортних галузей, що, врешті-решт, позначається на якості транспортних послуг. Згідно із Опитуванням, з-поміж основних проблемних факторів для ведення бізнесу 48% представників керівництва у транспортному й комунікаційному секторі визначили нестабільність державної політики, а 31% — неефективну бюрократію.

Таблиця 4.1

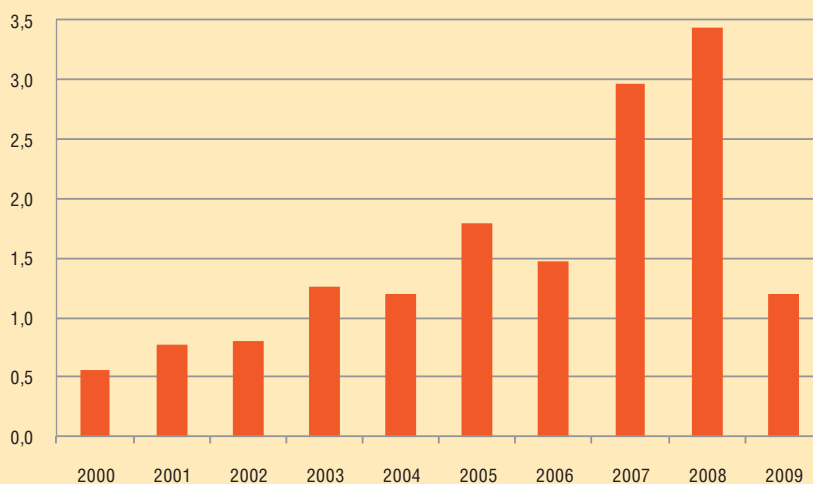
Оцінки конкурентоспроможності інфраструктури та її складових в Україні

Показник	2011 (з 142)		2010 (з 139)		2009 (з 133)		2008 (з 134)	
	Ренкінг	Бал	Ренкінг	Бал	Ренкінг	Бал	Ренкінг	Бал
2-а складова: Інфраструктура	71	3,9	68	3,8	78	3,4	79	3,1
Якість інфраструктури в цілому	71	4,2	70	4,1	79	3,5	86	3,1
Якість доріг	138	2,1	136	2,0	125	2,2	120	2,2
Якість залізничної інфраструктури	27	4,4	25	4,4	30	4,1	30	4,0
Якість портової інфраструктури	96	3,7	94	3,6	80	3,7	87	3,5
Якість інфраструктури повітряних перевезень	101	3,9	110	3,6	101	3,6	105	3,6

Джерело: World Economic Forum Global Competitiveness Reports 2008 – 2011.

¹ Приблизно таке саме співвідношення у Росії, проте у країнах Центральної Європи воно є вищим (до 2%), а у розвинених країнах ЄС — удвічі вищим [7]. Інвестиції, до того ж, відрізняються і великим регіональним розкидом, наприклад, від \$2 до \$166 на особу (відповідно, Чернівецька та Одеська обл.), а їх використання часто є неефективним — третина витрачається не на оновлення, а на ремонт.

Рисунок 4.2 Введення у дію нових основних фондів у транспортному секторі, млрд дол. США



Джерело: Транспорт і зв'язок України, Державна служба статистики України, 2010.

Автомобілізація виявила низьку якість автошляхів

Проблеми, пов'язані з якістю автодорожньої мережі, виникли у період динамічної автомобілізації України. Нині менш як 2% автодорожньої мережі можна вважати справді якісними сучасними дорогами, а близько половини шляхів навіть не відповідають базовим критеріям. Низька якість автошляхів призводить до значних втрат — близько 3% ВВП щорічно. Галузь вкрай гостро потребує масштабних інвестицій.

Україна стабільно займає одну з найгірших позицій у світі за оцінкою якості автошляхів з-поміж показників Індексу глобальної конкурентоспроможності. Незважаючи на те, що оцінки бізнесу стосовно якості шляхів в окремих регіонах можуть бути непоганими, кількісні та якісні показники дорожньої мережі у цілому в країні є вкрай низькими за європейськими стандартами.

Якість доріг: чотири групи регіонів

Усі регіони можна поділити на чотири групи, залежно від оцінок якості доріг. Регіони із найвищими оцінками, починаючи від Київської і закінчуючи Харківською та Полтавською областями (таблиця 4.3), відрізняються поєднанням високого рівня щільності автошляхів та їх незначним зносом. У них відносно висока, як для України, щільність шляхів 1-ї категорії (не менш ніж чотири) і часто непогані показники супутньої інфраструктури (наприклад, щільність АЗС). Проте автошляхи відрізняються високим рівнем інтенсивності вантажо- та пасажиропотоків.

У другій групі — чотири регіони у напрямку заходу від столиці, з оцінками вище за середні. Мають середню щільність шляхів, недостатній рівень супутньої інфраструктури (щільність АЗС) та неви-

сокі показники вантажних і пасажирських потоків. Це, по суті, регіони транзиту всередині країни².

До третьої групи можна віднести кілька промислових східних та південних областей, які виділяються відносно низькою щільністю автошляхів, іноді високим рівнем зносу, але разом із тим і будівництвом нових доріг.

Нарешті, в останній групі із найнижчими оцінками — аграрні регіони, окремі західні області та кілька областей у центрі країни. У багатьох з них низький рівень щільності шляхів 1-ї категорії, незадовільний рівень супутньої інфраструктури і часто невисокі показники вантажних перевезень. Регіони четвертої групи — аутсайдири за рівнем автомобілізації на особу, тоді як у першу і третю групи входять майже усі регіони-лідери згідно із зазначеним показником.

Високі темпи автомобілізації в Україні припали на останні кілька років. Упродовж цих десяти років обсяги автопарку збільшилися на 22%, середній приріст становив понад 140 тис. автомобілів на рік, і 90% такого приросту забезпечували легкові автомобілі. Пік процесу припав на 2007 та 2008 роки, коли приріст автопарку дорівнював 12%, або ж 0,9 млн автомобілів. Проте показники забезпеченості автомобілями в Україні усе ще низькі: приблизно у три рази менше, ніж у Польщі, і у чотири рази менше, ніж в Іспанії — достатньо великих, але не найбільш багатих країнах Євросоюзу.

В Україні темпи розвитку мережі автошляхів значно відстають від темпів автомобілізації. Сьогодні Україна відрізняється низькими показниками щільності доріг порівняно із розвиненими країнами Євросоюзу. Наприклад, у Франції, яку можна порівняти з Україною за площею, щільність автошляхів у 5,9 раза більша. При цьому технічні стандарти авто-

² Усього в 1998—2008 рр. ЄБРР вклав у транспортну інфраструктуру України 965 млн дол. США (52% на залізниці і 39% на автошляхи). Ці кошти є цільовими кредитами, а не допомогою на кшталт проектів у країнах, що стали членами ЄС. Отже, «Укравтодор» оцінює обсяг засобів, необхідних у 2011 році для обслуговування зобов'язань за кредитами (ЄБРР тощо), у більш як 7 млрд гривень (понад 870 млн дол. США).

шляхів в Україні не відповідають стандартам ЄС за якістю. В Україні лише 2,6 тис. км доріг 1-ї категорії — таких, що мають обов'язкову розподільну смугу та дві-чотири смуги руху в одному напрямку³.

Що ж стосується інших автошляхів (2-5-ї категорій), то рівень їхньої якості занадто низький: лише 40% з них мають дорожню розмітку, від 40 до 50% не відповідають іншим базовим критеріям (твердість, рівність покриття). Особливого розвитку потребує придорожня інфраструктура, наприклад, розподіл АЗС має значні диспропорції (таблиця 4.3), останніми роками відбувається скорочення місць для відпочинку та протиерозійних насаджень.

Низька якість дорожньої мережі призводить до великої кількості дорожньо-транспортних пригод⁴. Нині втрати України від ДТП оцінюються у 1,5—3,5% ВВП (оцінки Міжнародного транспортного форуму при ОЕСР), а «Укравтодор» оцінює збитки від поганої якості шляхів у 32 млрд гривень на рік (майже 3% від ВВП).

Розрахунки свідчать: щоб відповідати сучасним вимогам, у країні необхідно щорічно ремонтувати 37,6 тис. км і будувати 400 км нових автошляхів [3]. Насправді ж, в останні роки середні обсяги введення у дію нових автошляхів були у чотири рази менше. Модернізація шляхової мережі відбувалася у 2010 році, коли було відкрито рух за приблизно 1 тис. км збудованих та відремонтованих доріг. Більш як половину таких робіт проведено у рамках підготовки до Чемпіонату Євро-2012, що пояснює концентрацію покращення ділянок (Київ, Харків, Донецьк, західний напрям). Крім того, автошляхи поки що недостатньо задіяні у транзиті вантажів.

Отже, навіть окремі поліпшення автошляхової інфраструктури багато у чому не відповідають темпам автомобілізації. Розрив між попитом та пропозицією, особливо у якісних характеристиках автошляхів, залишається однією із найбільш серйозних проблем, що знижують рівень конкурентоспроможності української транспортної інфраструктури.

Кількість залізниць не переходить у якість

Україна має одну з найбільших за довжиною залізничних мереж у Європі. Великі обсяги залізничних перевезень дозволяють «розвантажити» інші транспортні галузі. Проте більша частина залізничної мережі вкрай зношена і є морально застарілою. Диспропорції у навантаженні на маршрути не дають можливості розвивати головні напрями. Модернізація галузі відбудеться при створенні привабли-

вих умов для залучення приватного капіталу.

Високий рівень оцінки показників Індексу глобальної конкурентоспроможності для України характеризує якість залізничної інфраструктури, виводячи країну на 27-е місце у світі. Згідно із Опитуванням керівників підприємств, у низці регіонів були отримані більш високі локальні оцінки якості залізничної інфраструктури — на рівні розвинених країн Європи та провідних країн Південно-Східної Азії.

Якість залізниць у регіонах

За оцінками якості залізничної інфраструктури регіони можна об'єднати у три групи. До першої належать регіони основних залізничних потоків. Вони мають високі оцінки якості залізничної інфраструктури (більш як 5 балів), у поєднанні з високим показником щільності залізничних колій, насиченим пасажиропотоком (однак з помірним вантажообігом) і при цьому з високим ступенем спрацьованості (таблиця 4.4). Це області з містами-мільйонниками (де кількість осіб перевищує мільйон), крім Одеси, і два регіони-міста, а також регіони між двома основними транзитними вузлами (Києвом та Харковом) й ті, крізь які пролягає основний транзит.

До другої групи увійшли регіони «внутрішнього» транзиту. Вони відрізняються високими оцінками якості інфраструктури й середніми показниками щільності колій та пасажирообороту, у поєднанні з високою швидкістю та вагою поїздів, але також з великою спрацьованістю залізничного полотна. Вони включають регіони між столицею та прикордонними західними областями, два східні регіони між містами-мільйонниками, а також Одеську область, де порти часто є пунктом для подальшого перевезення.

У третій групі — інші регіони. Їх характеризує низька щільність залізниць і, як правило, малий обсяг пасажиропотоків.

Розвиток залізничної інфраструктури в основних промислових та прикордонних регіонах можна пояснити важливістю залізничних перевезень для далеких відстаней: середня відстань перевезень 1 тонни вантажу у 2009 році перевищувала 500 км для залізниць, однак лише 46 км для автотранспорту.

За довжиною залізниць (21,65 тис. км) Україна серед лідерів у Європі поступається лише залізничним мережам Росії, Німеччини, Франції. 46% залізничних мереж електрифіковані — завдяки цьому Україна перебуває на рівні середньоевропейських показників. За обсягами залізничних перевезень вантажів Україна — четверта у Євразії — поступається лише країнам БРІК⁵. Однак у даному випадку кількість не переходить у якість: показники вантажо-напруженості українських залізниць у 3-5 разів вищі, ніж у розвинених країнах ЄС, проте швидкість руху — набагато нижча. В Україні по одним і тим самим

³ Довжина доріг 1-ї категорії — менше 1,6% від усієї мережі шляхів загального користування з твердим покриттям (165,8 тис. км, не враховуючи вулиць у містах, що перебувають у віданні місцевих органів влади). Причому усього лише 280 км — це швидкісні дороги, які відповідають усім міжнародним нормам.

⁴ Щорічно трапляється 46,6 тис. ДТП, враховуючи 6,1 тис. випадків зі смертельним наслідком. На шляхах країни гине до 20 осіб щодня. В Україні показник кількості загиблих на кількість автомобілів перевищує аналогічний показник у Франції — у 5-6 разів, у Польщі — у 2,5 раза.

коліям їдуть і товарні поїзди зі швидкістю 39 км/г, і швидкісні пасажирські поїзди, швидкість яких через це обмежується.

Значна частина колій в Україні є застарілою морально й технічно. Дві треті залізничних колій — одноколійні. Усього близько 60% колій обладнано автоматичним регулюванням руху та мають безстикові колії. За останні п'ять років середня величина зносу полотна становила 67%, а в регіонах із високою інтенсивністю перевезень — понад 74%. Застарілою є і «недорожня» інфраструктура: більшість станцій, складських потужностей, систем керування рухом. Середній показник зносу основних фондів «Укрзалізниці» за останні п'ять років дорівнював 89%.

Одна з головних проблем — неякісна інфраструктура у вантажовідправників (наприклад, вугілля), через яку збільшується простій та спрацьованість вагонів. По кількості вагонів у регіональних залізницях пошкоджуються в портах під час використання грейферних кранів[4]. З іншого боку, бюрократизована організація перевезень змушує вантажовідправників створювати власні вагонні парки. Нині у їх власності — від 30 до 40 тис. вантажних вагонів, при цьому у парку вантажних вагонів «Укрзалізниці» — близько 130 тис. одиниць.

Вагомою проблемою, як і раніше, лишається висока концентрація вантажовідправників. Основні експортні товари й необхідна для їх виробництва продукція (вугілля та кокс, руди й метали, міндобрива, зерно) становлять дві треті залізничних перевезень. Концентрація за товарною номенклатурою формує високе навантаження на маршрути. В Україні головні дільниці залізниць утворюють «стратегічну залізничну мережу», що об'єднала 45% загальної довжини колій, і майже 90% перевезень припадає на цю мережу [5]. При цьому інші дільниці залізничних колій використовуються недостатньо інтенсивно.

Разом із тим, високу «залізничну» частку в обсягах вантажних перевезень в Україні (24%) варто оцінювати позитивно. До прикладу, у Євросоюзі (з часткою вантажних перевезень у 8%) викликає занепокоєння надзвичайна автомобілізація (44%), і з метою зниження інфраструктурної асиметрії європейці втілюють програми розвитку залізничних перевезень. При цьому в Україні є намагання втілити у життя проекти комбінованих контейнерних і контейнерних перевезень, що дасть можливість знизити навантаження на автошляхи, проте подібні проекти стикаються з регуляторними бар'єрами.

Великою проблемою у залізничних перевезеннях у західному напрямку є різна ширина колій в Україні та Європі. Україна намагається активніше використовувати відгалуження «широкої» колії углиб Польщі, бере участь у проекті ширококолієного коридору до Відня. Однак вітчизняна інфраструктура з «європейською» колією використовується не повною мірою.

Таким чином, хоча українські залізниці і розвинені у кількісному вираженні, вони не забезпечують необхідного рівня якості. Їх модернізація стримується відсутністю реформ, спрямованих на створення

конкурентного ринку залізничних перевезень і сучасної системи регулювання.

Низька диверсифікація портів лишає за бортом середній і малий бізнес

В Україні є низка потужних морських портів, проте через низький рівень розвитку логістики та недостатню взаємодію між різними видами транспорту бізнес у більшості регіонів не може ефективно використовувати цю конкурентну перевагу. Середній і малий бізнес програють через погані можливості для контейнерних перевезень, портова інфраструктура майже не задіяна для «внутрішніх» перевезень. Виправити ситуацію міг би розвиток мультимодальної інфраструктури.

Оцінки показника якості портової інфраструктури для регіонів України відрізняються великим розкидом. Значення у південних приморських регіонів є вищими за значення західних регіонів у чотири рази. Бали перших відповідають оцінкам розвинених країн, а бали останніх є нижчими навіть за найгірші оцінки Індексу глобальної конкурентоспроможності. Оскільки в Опитуванні при оцінці портової інфраструктури регіонів, які не мають доступу до моря, можна було оцінити можливість доступу до портів за рахунок іншої інфраструктури, то вкрай низькі оцінки для таких регіонів означають також нерозвиненість транспортної інфраструктури як комплексної взаємозв'язаної системи.

Основний проблемний фактор пов'язаний із концентрацією вантажопотоків. Упродовж останніх років не менше двох третіх перевезень морського транспорту забезпечують відправлення найважливіших експортних товарів; така ж ситуація і у залізничній структурі вантажопотоків. Однак, частка вантажів у контейнерах, постачання яких часто забезпечують середній та малий бізнес, є невисокою і скорочується: з 9% у середині 2000-х до 1,3% у 2009 році.

Серед причин обмеження контейнерних постачань — відносно високі затрати як фінансових ресурсів, так і часу. Затрати виникають через нерозвиненість контейнерної інфраструктури у терміналах морських портів і у цілому мультимодальної інфраструктури для наступної обробки контейнерів. Контейнерні перевезення навіть через провідні українські порти орієнтовані не на найбільші контейнеровози, із навантаженням від 500 до 1 500 TEU (хоча з 2007 р. почали заходити судна із навантаженням до 5 000 TEU, «twenty-foot-equivalent units»).

Концентрація контейнерних перевезень визначається можливостями розвитку глибоководних портів. Це особливо виокремлює Одеську область, де порти забезпечують майже усі контейнерні перевезення. Оскільки контейнери доставляють переважно продукцію імпортерів, обсяг таких перевезень значно зменшився через кризу: від 1,25 млн TEU у 2008 до 0,52 млн TEU у 2009 р., при тому, що максимально українські порти можуть обслуговувати до 2

⁵ БРІК – Бразилія, Росія, Індія та Китай.

Таблиця 4.2 Оцінки транспортної і логістичної інфраструктури для України та країн-сусідів

Країни	Індекс глобальної конкурентоспроможності, 2011		Індекс сприяння торгівлі (ETI), інфраструктура, 2010		Індекс ефективності логістики (LPI), 2010	
	Ренкінг	Бал	Ренкінг	Бал	Ренкінг	Бал
Угорщина	46	4,52	41	4,14	52	2,99
Росія	48	4,52	48	4,00	94	2,61
Словаччина	57	4,23	32	4,69	38	3,24
Польща	74	3,87	51	3,97	30	3,44
Румунія	95	3,37	59	3,81	59	2,84
Молдова *	96	3,32	58	3,46	104	2,57
Білорусь **	н/д	н/д	н/д	н/д	74	2,53
Україна	71	3,87	71	3,56	102	2,57

Джерела: WEF Global Competitiveness Report 2011, WEF Global Enabling Trade Reports 2009-2010, World Bank Connecting to Compete: The LPI and Its Indicators 2007 & 2010

Примітки: * ІСТ/ETI для 2009;

** ІЕЛ/LPI для 2007; в ІСТ із 125 країн, максимальний бал 7, ІЕЛ із 155 країн, максимальний бал 5.

млн TEU на рік. Залежність від імпорту призводить до того, що у зворотному напрямку (експорт) судна часто на чверть завантажені пустими контейнерами [1].

Частка внутрішніх (каботажних) перевезень є вкрай малою, на рівні 3-4%. Хоча у річкових портах частка внутрішніх вантажів становить приблизно дві третини, у абсолютному вираженні її обсяг можна порівняти лише з морськими портами.

Для того, щоб максимально відповідати потребам бізнесу, портова інфраструктура в Україні повинна бути диверсифікована. Отже, задля цього необхідно розвивати глибоководні порти, відроджувати внутрішні маршрути, створювати мультимодальну логістичну інфраструктуру.

Авіап перевезення як взірець монополізації ринку

Більша частина авіап перевезень України припадає на менш ніж десять аеропортів. Практично вся інша авіатранспортна інфраструктура перебуває у стагнації і часто не відповідає міжнародним галузевим вимогам. Диверсифікація та подальший розвиток галузі є можливими при підвищенні купівельної спроможності населення і створення привабливих правил для інвесторів.

Оцінки показника якості інфраструктури повітряних перевезень відрізняються між лідерами і аутсайдерами у чотири рази. При розгляді структури аеропортів цей розкид стає зрозумілим. Із 36 сертифікованих Державіаадміністрацією аеропортів регулярні рейси забезпечують до півтора десятка з них, з яких менше десяти — аеропорти загальноукраїнського значення. Причому лише сім провідних аеропортів забезпечують майже усі повітряні перевезення — 97% відправлень пасажирів (включаючи майже усі міжнародні) і 83% вантажів (у 2010 р.). На один провідний аеропорт (Бориспіль) припадає дві третини пасажиропотоків і три чверті вантажопотоків.

Важлива проблема у розвитку авіатранспорту — невідповідність міжнародним стандартам. Більшість аеропортів країни тією чи іншою мірою не

відповідають вимогам Міжнародної організації цивільної авіації та Міжнародної асоціації повітряного транспорту. У більшості випадків зростає фізичний і моральний знос аеродромів — покриття злетно-посадкових смуг, наземної техніки та обладнання. Серйозна реконструкція поки дала результати і в Борисполі (термінали F, D) і в Харкові, де відпрацьовувались механізми державно-приватного партнерства. Реконструкція також триває у Донецьку і Львові. Однак до реалізації проекту міжнародного «хаба» у Борисполі ще дуже далеко.

Залишаються нереалізованими і можливості повітряного транспорту для внутрішнього оснащення. Поодинокі випадки відродження внутрішніх рейсів скоріше є винятком з правил. Проблеми галузі ускладнюються тим, що монополія виявляється не лише серед аеропортів, а й серед авіакомпаній та їхніх альянсів.

Україна програє у конкуренції за транзит

Розвиток транзиту сприяє розвитку інфраструктури України у цілому. Проте лише одного вигідного географічного розташування не достатньо, щоб компенсувати проблеми внутрішньої інфраструктури (особливо у логістиці та «вузьких місцях» маршрутів), а також складності, пов'язані з архаїчною та непрозорою митною політикою. Поки що Україна програє у конкурентній боротьбі транзитних маршрутів.

Україна має високий транзитний потенціал. Через її територію проходять три з десяти Пан'європейських транспортних коридорів, основні магістралі Європейських автомобільних маршрутів, як за широтним напрямом (E 40 і E 50, так і за меридіанним напрямом (E 85, E 95, E 105), основні шість коридорів Організації співробітництва залізниць. Загальні оцінки інфраструктури значно вищі у регіонів, крізь які пролягають такі міжнародні транзитні маршрути.

Однак транзитні можливості нівелюються низкою проблем. Україна поступається багатьом своїм сусідам як за якістю інфраструктури загалом, так

і транзитною інфраструктури зокрема. Наприклад, оцінки складової «Інфраструктура» у Індексі глобальної конкурентоспроможності ВЕФ у сусідів України вищий (таблиця 4.2). Згідно з Індексом сприяння торгівлі (також за розрахунками Всесвітнього економічного форуму), більш спрямованому на оцінки інфраструктури у субіндексі «Транспортна та комунікаційна інфраструктура», Україна поступається майже усім країнам-сусідам у розвитку інфраструктури. В оцінках Індeksu ефективності логістики (від Світового банку) Україна має достатньо низький показник: 105-е місце із 155.

Транзиту в Україні, так само, як і інфраструктурі у цілому, заважає розвиватися надлишок концентрації і за товарною номенклатурою, і за вузлами вантажопотоків. Розвиток транзитних маршрутів обмежений низкою «вузьких місць», наприклад, занадто завантаженими внутрішніми маршрутами (від Харкова до Донецька у напрямку Львова й Одеси), залізничними тунелями (Бескидський у Закарпатті) або ж пропускними спроможностями залізниць поблизу портів в Одесі, Южному, Іллічівську.

Крім того, спрямованість на транзит може призвести до обмежень щодо використання інфраструктури для «внутрішніх» потреб. Така ситуація спостерігається у деяких морських портах, де у 2009 році при збереженні транзиту переробка вантажів внутрішніх маршрутів припинилася зовсім.

Частина транзитного потенціалу країни можна задіяти доволі швидко, вирішивши проблеми у митно-прикордонній та логістичній інфраструктурі.

Однак на довготривалу перспективу гармонійний розвиток транзитних можливостей потребує більшої кількості ресурсів, що характерно для сектору транспортної інфраструктури у цілому.

Висновки

Надмірна концентрація пропозиції інфраструктурних ресурсів, так само, як і попиту на них, нерівномірність маршрутів, внутрішніх і транзитних, низька інвестиційна активність визначають великі розриви у рівні транспортної інфраструктури по регіонах. Це, у підсумку, не дає змоги запрацювати мультиплікаторам як на регіональному, так і на галузевому рівнях.

Велика кількість не вирішених проблем накопичилася у регуляторній сфері. Вони стосуються, насамперед, законодавства по морських портах і по залізниці, у сфері інвестицій, транзитних і митних питань. Реформована система регулювання транспорту повинна відповідати міжнародним вимогам і стандартам

Через вищевказані проблеми розвиток транспортної інфраструктури стримується, а це, у свою чергу, гальмує економічне зростання усієї країни. Тому розвиток зазначеної інфраструктури залишається на рівні пріоритетного у порядку денному економічних реформ. У підсумку, саме транспортна інфраструктура поєднує регіони, підприємства, громадян України у єдину країну, а українську економіку інтегрує у світову.

Посилання

1. World Bank. Ukraine: Trade and Transit Facilitation Study, 2010
2. European Environment Agency Report No 3/2006
3. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. – К.: НІСД, 2011.
4. Вантажів - хоч відбавляй, а вагонів катма // Магістраль. — 2011. — №11.
5. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу. — К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010.
6. Петренко Е. Железнодорожные транзитные перевозки в Украине: состояние и проблемы // Залізничний транспорт України. — 2010. — №1.
7. International Transport Forum. Trends in Transport Infrastructure Investment 1995—2009, 2011.

Таблиця 4.3 Оцінки автодорожньої інфраструктури по регіонах

Регіони	Якість доріг бал	Щільність автошляхів з твердим покриттям загального користування км на 1 тис. км ²	Зношеність автошляхів загального користування середнє за 5 років (2006 - 2010 рр.) %	Частка автошляхів 1-ї кат. у мережі усіх доріг з твердим покриттям загального користування %	Відношення довжини автошляхів з твердим покриттям загального користування до кількості АЗС км на 1 АЗС
Україна (27 регіонів)	3.29	275	47	1.6	25
Київська	4.29	295	55	4.8	22
Севастополь	4.11	391	27	2.8	5
Донецька	4.01	303	42	3.1	13
Київ	3.89	нд	нд	нд	нд
Вінницька	3.75	338	34	1.1	35
АР Крим	3.71	245	20	0.5	18
Харківська	3.58	298	35	1.9	23
Полтавська	3.58	308	64	1.2	34
Житомирська	3.54	278	30	2.8	46
Закарпатська	3.47	261	51	0.6	15
Волинська	3.42	285	49	0.8	37
Рівненська	3.32	252	45	2.2	35
Запорізька	3.29	251	72	0.5	24
Одеська	3.26	242	26	2.4	22
Сумська	3.23	282	51	0.1	48
Луганська	3.18	217	49	1.3	23
Черкаська	3.15	283	39	1.9	28
Дніпропетровська	3.10	287	44	3.0	23
Херсонська	3.10	175	39	0.8	23
Чернівецька	3.00	354	55	0.6	25
Хмельницька	2.97	346	51	0.6	37
Чернігівська	2.93	226	74	1.8	54
Львівська	2.84	376	42	0.6	23
Івано - Франківська	2.69	300	46	0.8	24
Миколаївська	2.67	195	51	1.6	24
Тернопільська	2.52	361	74	0.4	32
Кіровоградська	2.38	252	47	0.6	31

Розрахунки Фонду «Ефективне управління», у т.ч. на основі даних Державної служби статистики та Міністерства інфраструктури (за 2009 р., якщо не вказано інше).

Таблиця 4.4 Оцінки залізничної інфраструктури по регіонах

Регіони	Якість залізничної інфраструктури	Щільність залізничних колій	Пасажирообіг	Вантажообіг	Спрацьованість пологна, середнє за 5 років (2006-2010)
	бал	км на 1 тис. км ²	млрд пас.км	млрд т-км	%
Україна (27 регіонів)	4,92	36	48,3	196,2	67
Харківська	5,54	48	6,4	18,3	74
Полтавська	5,44	30	6,4	18,3	74
Дніпропетровська	5,33	48	9,4	41,1	61
Закарпатська	5,31	47	5,3	15,6	58
Київ	5,30	нд	16,3	37,8	72
Донецька	5,28	60	3,7	32,1	71
Львівська	5,20	59	5,3	15,6	58
Сумська	5,17	31	11,4	28,1	73
Севастополь	5,07	нд	9,4	41,1	61
Рівненська	5,00	29	10,8	26,7	65
Запорізька	4,98	36	9,4	41,1	61
Одеська	4,92	32	7,2	51,3	68
Луганська	4,92	41	3,7	32,1	71
Житомирська	4,91	34	16,3	37,8	72
Хмельницька	4,83	36	16,3	37,8	72
Тернопільська	4,82	41	5,3	15,6	58
Київська	4,81	26	16,3	37,8	72
Черкаська	4,79	28	7,2	51,3	68
Вінницька	4,75	41	11,8	44,6	70
АР Крим	4,71	23	9,4	41,1	61
І.-Франківська	4,68	36	5,3	15,6	58
Кіровоградська	4,65	36	7,2	51,3	68
Миколаївська	4,59	29	7,2	51,3	68
Херсонська	4,59	16	8,3	46,2	64
Волинська	4,56	30	5,3	15,6	58
Чернігівська	4,44	27	16,3	37,8	72
Чернівецька	4,26	51	5,3	15,6	58

Розрахунки Фонду «Ефективне управління», у т.ч. на основі даних Державної служби статистики України і Міністерства інфраструктури (за 2009 р., якщо не зазначено інше).