

УДК 65.011.2

Є.М. Сич, д-р екон. наук, професор

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

О.В. Бойко, канд. екон. наук, доцент

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

ІНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ В СИСТЕМІ ЧИННИКІВ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ

У статті досліджено проблеми та визначено пріоритетні напрями розвитку інфраструктури транспортного ринку. Розглянуто основні інфраструктурні проекти та досліджено потенційно доступні джерела їх інвестування.

Ключові слова: транспортний ринок, джерела інвестування, транспортна інфраструктура, розвиток.

В статье исследованы проблемы и определены приоритетные направления развития инфраструктуры транспортного рынка. Рассмотрены основные инфраструктурные проекты и исследованы потенциально возможные источники их инвестирования.

Ключевые слова: транспортный рынок, источники инвестирования, транспортная инфраструктура, развитие.

The priority development destinations and problems of transport market are researched in this article. Key infrastructure projects are reviewed as well as their potential available sources of financing are researched.

Key words: transport market, sources of investment, transport infrastructure, development.

Постановка проблеми. Останні посткризові роки можна з упевненістю вважати точкою відліку у використанні принципово нових підходів до проблем соціально-економічного розвитку; позначаються як у діях окремих країн, так і їхніх регіональних об'єднань, зусилля яких зосереджені на пошукові власних напрямів і стратегій соціально-економічного розвитку. Тим самим робиться виклик багатьом негативним процесам і явищам, що набрали силу та набули статусу світових криз у різних сферах людської діяльності.

Найвідчутніше кризові явища позначаються на транспортних системах і мережах, що є «судинною» системою як регіонів, так і окремої держави зокрема. Така ситуація зумовлена багатьма чинниками:

по-перше, специфікою транспортної галузі як ланки господарсько-виробничого процесу. Транспортно-дорожній комплекс (ТДК) є одним з найважливіших системоутворюючих елементів, що визначає ступінь розвитку економічного потенціалу та промислової структури будь-якої високо розвинутої країни. Якщо раніше вважалося, що транспорт лише сприяє діяльності галузей виробничої сфери, виконуючи обслуговуючу роль, то сьогодні виступає необхідною умовою їх зростання. Саме цим визначається специфіка механізму розвитку ТДК, що має розвиватися випереджаючими темпами, перебуваючи водночас у функціонально-структурному балансі з іншими, насамперед базовими галузями національної економіки;

по-друге, глибокими, фундаментальними змінами, які пов'язані з впровадженням інноваційних комунікаційних і транспортно-логістичних технологій;

по-третє, сегментарними змінами структури світового ринку товарів і послуг; різкі коливання кон'юнктури товарних ринків призвели до істотних структурних зрушень у світовій торгівлі, що, зокрема, зумовило міжконтинентальне переорієнтування її стратегічних напрямків. У результаті, починаючи із середини 80-х років минулого століття, виявляється стійка тенденція до збільшення товарообміну між країнами Західної і Центральної Європи, з одного боку, й Азіатсько-Тихоокеанського регіону, Південно-Східної Азії й Індійського субконтиненту – з другого. Середньорічні темпи зростання при цьому становлять 5-13 %. Аналітики США, Японії та Західної Європи одностайно прогнозують збереження такої тенденції з одночасним збільшенням надходження товарної маси з Азії до Європи. Тому для України, що знаходиться на перехресті торговельних шляхів між Європою та Азією, а отже об'єктивно покликана відігравати роль своєрідного геополітичного моста, головним завданням стає оптимізація використання її транспортно-ресурсного потенціалу на основі подальшої розбудови опорної мережевої інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Широкому колу питань з різних аспектів розвитку транспорту присвятили наукові праці відомі зарубіжні та вітчизняні вчені: Абрамов А.П., Арсен'єв С.П., Бакаєв О.О., Бідняк М.Н., Веліканов Д.П., Восводський Є.М., Галабурда В.А., Гурнак В.М., Канторович Л.В., Коба В.Г., Котлубай М.І., Макаренко М.В., Мова В.В., Союзов А.А., Сич Є.М., Шинкаренко В.Г., Цветов Ю.М. та багато інших. Однак у ринкових умовах господарювання виникають нові проблеми розвитку ТДК України, що пов'язані насамперед з нестабільністю економіко-політичної ситуації в країні і невизначеністю стратегії розвитку транспортного ринку. Середі сукупності інших найбільш гострою постає проблема невідповідності рівня розвитку транспортної інфраструктури потребам поступово зростаючої національної економіки, що істотно загострюється за останні роки. Враховуючи вищенаведене, процеси реформування інфраструктури повинні базуватися на позитивних тенденціях світового та національного транспортного ринку з урахуванням можливостей отримання загальносистемного ефекту. В зв'язку з цим, виникає потреба в дослідженні шляхів реалізації стратегії модернізації й оновлення транспортно-виробничої інфраструктури в контексті соціально-економічного розвитку країни.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. В період виходу з економічної кризи важливим джерелом економічного зростання стають ресурси, одержані в результаті успішної реалізації транспортного потенціалу країни, який значною мірою залежить від стану опорної транспортної мережі. Необхідність розв'язання управлінсько-економічних аспектів реалізації пріоритетних напрямів розвитку інфраструктури транспортного ринку, як важливого чинника соціально-економічного зростання країни, обумовило вибір **мети** цієї роботи.

Виклад основного матеріалу. В Україні, як і в інших країнах, транспорт є однією з найбільших базових галузей національної економіки, найважливішою складовою частиною виробничої та соціальної інфраструктури. Транспортні комунікації об'єднують усі райони країни, що є необхідною умовою територіальної цілісності й єдності економічного простору. Крім того, зв'язують країну зі світовою спільнотою, будучи матеріальною основою забезпечення її зовнішньоекономічних зв'язків й інтеграції в глобальну економічну систему.

Історичний досвід свідчить, що соціально-економічний розвиток України упродовж багатьох століть значною мірою залежав від ділової активності на трансконтинентальних торгових маршрутах, що перетинають її територію. Коли ці шляхи "працювали", країна динамічно розвивалася, випереджаючи багато держав Європи. При зниженні активності на торгових маршрутах, незважаючи на своє винятково вигідне географічне становище, Україна досить швидко перетворювалася на пересічну європейську «околицю». Слід зауважити, що у світовій історії практично всі економічні перетворення були пов'язані з якісними змінами транспортно-виробничої інфраструктури. Зокрема, за рахунок масового будівництва автомобільних доріг і розвитку транспортного машинобудування на початку минулого століття США вийшли з Великої депресії. За часів функціонування СРСР розвиток магістральних видів транспорту, реалізація таких масштабних проектів, як Турксиб, Волго-Донський канал тощо сприяли індустріалізації країни, освоєнню східних її територій.

Сьогодні в стратегічному транспортному арсеналі держави в наявності розвинута система трубопроводів, мережа залізниць, повітряні траси, автомобільні шляхи у широтних та меридіональних напрямках. Загальна транспортна мережа України включає 46,3 тис. км магістральних трубопроводів, 21,655 тис. км залізничних колій та 165,8 тис. км автомобільних доріг із твердим покриттям, 4,8 тис. км магістральних нафтопроводів, 39,8 тис. км газопроводів та 1,0 тис. км аміакопроводів [15, с. 13]. При цьо-

му за довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце в Європі; за оцінками англійського інституту Rendall, маємо найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг 3,11 бала, який враховує розвиненість розміщених у транспортних систем і мереж, а також рівень і стан інфраструктури [7, с. 8].

Отже, геоекономічне та геополітичне становище країни залежить від параметрів функціонування та розвитку її ТДК і стосується стану опорної транспортної мережі і, в першу чергу, у міжнародному сполученні.

На сьогодні техніко-економічні й експлуатаційні характеристики більшості об'єктів ТДК країни знижуються. Не остання роль у цьому процесі належить недостатньому фінансуванню програм модернізації та будівництва інфраструктурних об'єктів, що призвело до значного зносу основних виробничих фондів. Так, наприклад, сьогодні на залізничному транспорті він становить 85 %. Такий незадовільний стан об'єктів транспортно-виробничої інфраструктури не тільки не забезпечує високої якості обслуговування споживачів транспортних послуг, а й не відповідає сучасним вимогам безпечної експлуатації, що знижує ефективність діяльності транспортної галузі та її конкурентоздатність на світовому транспортному ринку. В кінцевому підсумку це негативно позначається на показниках соціально-економічного розвитку країни (валовий внутрішній продукт, доходи державного бюджету, зайнятість населення тощо), впливає на її міжнародний імідж.

Саме тому з урахуванням оптимістичних прогнозів щодо підйому економіки пріоритетним напрямком у реалізації транспортної стратегії визначено подальшу розбудову опорної транспортної мережі, яка забезпечує просторову і функціональну єдність країни та створює мультиплікативний транспортний ефект. Головні завдання транспорту по забезпеченню якісного зростання економіки відображені в низці програмних документів: «Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2015 року», «Транспортна стратегія України на період до 2020 року» [16] та ін., в яких містяться передумови формування єдиної транспортної політики, розробки правових основ ринку транспортних послуг, галузевих аспектів розвитку ТДК та інфраструктури тощо. Крім того, розбудова відповідної європейським та світовим стандартам транспортної інфраструктури визначено в Програмі економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» як один з пріоритетів розвитку економіки України [17]. Досягнення високих соціально-економічних результатів, підвищення ефективності інвестицій у транспортній сфері можливі за умови використання нових підходів до постановки цілей та пріоритетів, відображених у програмному документі «Україна 2020: Стратегія національної модернізації» [8]. Згідно з цим документом перспективний розвиток економіки України оптимістично оцінюється як інвестиційно-інноваційний, що має забезпечити підвищення її конкурентоспроможності.

Основні аспекти транспортної стратегії визначені з урахуванням цільових макроекономічних установок. Якщо у 2009-2012 рр. було передбачено гальмування розвитку внаслідок світової кризи, то період 2013-2020 рр. має стати важливим етапом прискорення економічного і соціального розвитку України з забезпеченням темпів річного зростання ВВП на рівні 6-6,5 %. Передбачається, що у період 2013-2020 рр. середньорічні темпи приросту вантажних перевезень досягнуть 6,3 %, а пасажирських – 2,8 % [12].

Перехід на інвестиційно-інноваційний етап розвитку економіки, вступ до СОТ, набуття асоційованого членства у ЄС вимагає розвитку транспортної галузі на якісно новій основі. Програма модернізації та оновлення транспорту повинна передбачати комплекс заходів, насамперед, з нормативно-правового забезпечення щодо створення всебічно сприятливого інвестиційного клімату в цій сфері.

Відповідно до затвердженої урядом національної Транспортної стратегії до 2020 року для розбудови інфраструктури транспорту необхідно залучити понад 100 млрд. дол США

[16]. Найближчим часом за підрахунками фахівців Міністерства інфраструктури на розвиток дорожньої галузі передбачається залучити 55 млрд. дол США [16], що мають бути спрямовані на реформування залізничної галузі – 17; 13 млрд. дол США потрібно вкласти у сферу морського та річкового транспорту; авіаційна автомобільна галузі потребують відповідно 15 і 10 млрд. дол США. У відсотковому співвідношенні це відповідно становить 30,91 % – на інвестування залізничної галузі; 23,64 % – морського і річкового транспорту; 27,27 % – авіації та 18,18 % – автомобільного транспорту.

Фінансування інфраструктурних інвестиційних проектів передбачається здійснювати на змішаній основі, тобто як із залученням власних коштів транспортних підприємств, так і бюджетних видатків, а також приватних інвестицій. При цьому постає завдання пошуку шляхів залучення довготермінових інвестиційно-фінансових ресурсів, у тому числі, на основі використання різних організаційно-економічних форм партнерства держави та приватного бізнесу. Можливими джерелами фінансових ресурсів можуть бути:

- кошти державного бюджету – 16,9 %;
- кошти місцевих бюджетів – 9,8 %;
- інші джерела (інвестиції, кредитні кошти тощо) – 73,3 % [12].

У міжнародній практиці проблема браку фінансово-економічних ресурсів розв'язується за рахунок реалізації таких заходів:

- виділення додаткових бюджетних асигнувань;
- введення цільових податків для користувачів послуг інфраструктури;
- залучення позикових коштів під гарантії уряду;
- залучення позабюджетних інвестицій на основі використання механізмів державно-приватного партнерства (ДПП) та інших форм інвестування.

Так, наприклад, проблема інвестування найбільш капіталомістких інфраструктурних проектів на залізничному транспорті у світовій практиці вирішується як за рахунок державних коштів, так і за рахунок власних коштів транспортних підприємств, а також коштів приватного капіталу. Слід зауважити, що на розвиток залізничної інфраструктури в економічно розвинених країнах направляється більше 2/3 обсягу всіх інвестицій (рис. 1). Більш того, у 2004-2008 рр. спостерігається тенденція збільшення частки інвестицій в опорну залізничну інфраструктуру в загальному обсязі інвестицій, що спрямовуються на розвиток залізничного транспорту.

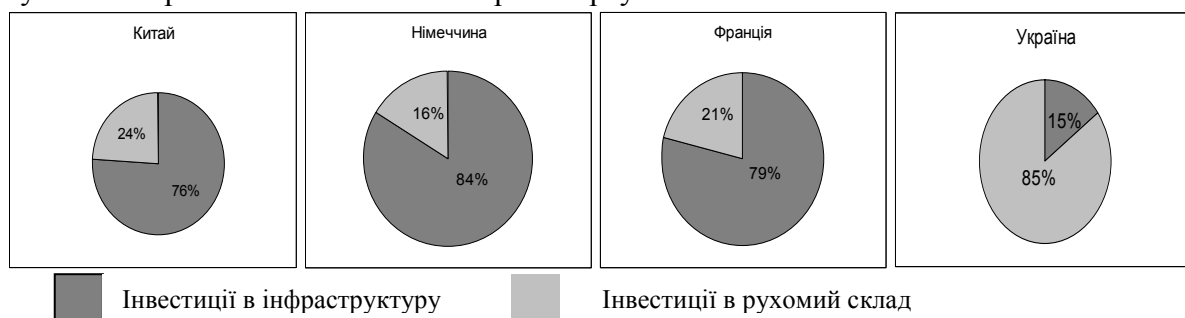


Рис. 1. Структура інвестицій у залізничну інфраструктуру в 2008 р., % [13; 18]

Разом з тим, за даними Державної статистичної служби України, за 2008 р. пропорції інвестицій у рухомий склад й інфраструктуру такі – 85 % всіх інвестицій направляється на забезпечення діяльності залізничного транспорту і тільки 15 % – на оновлення та модернізацію інфраструктури.

Ефективне фінансування системи залізничного транспорту є одним з головних завдань і уряду Китаю. Регуляторним інструментом залучення засобів приватних й інституційних інвесторів у залізничний транспорт у Китаї стали облігаційні займи або інфраструктурні інвестиції (рис. 2-3). Так, наприклад, у 2006-2008 рр. за рахунок випуску

облігацій було залучено 21 млрд євро; активну участь у фінансуванні залізничної галузі бере держава – з урахуванням регіональних представництв влади її частка є найбільшою і становить 35 %.

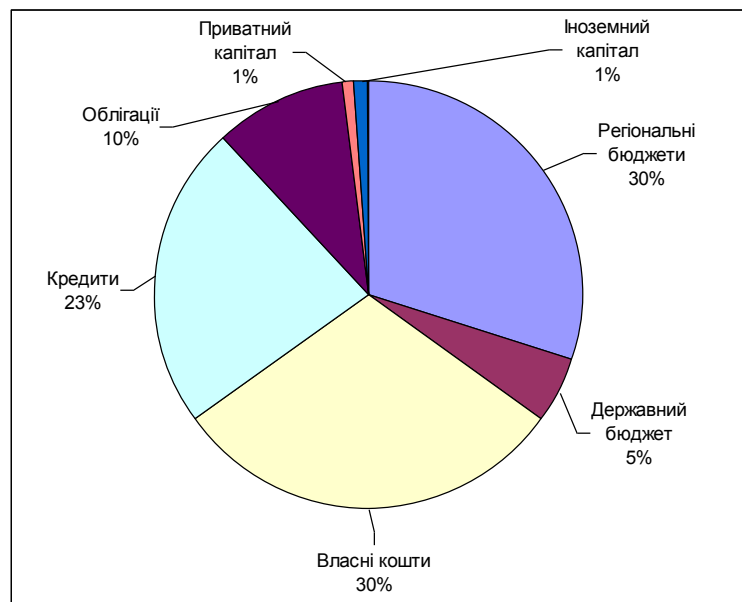


Рис. 2. Структура інвестицій у розвиток залізниць у Китаї 2007-2009 рр., % [18]

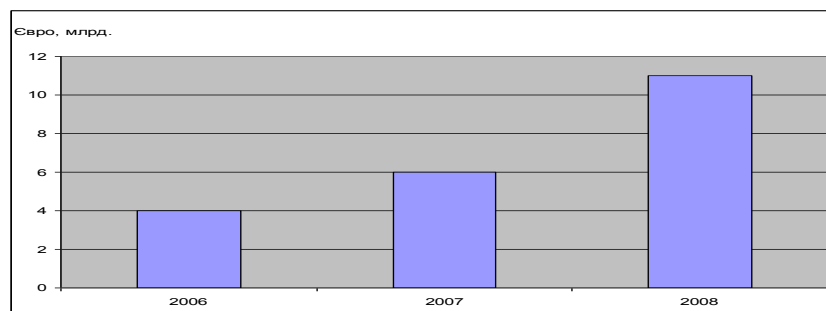


Рис. 3. Випуск інфраструктурних китайських облігацій Міністерством залізничних шляхів у 2006-2008 рр., млрд євро [18]

Підтримка держави особлива важлива в період економічного спаду. Так, якщо до кризи обсяги державного фінансування залізниць Китаю становили 22-26 млрд євро на рік, в 2008 р. – зросли до 43 млрд євро, а в 2009-2010 рр. були прийняті ще більш масштабні заходи щодо підтримки залізниць: сформовано стимулюючий антикризовий пакет у розмірі 65 млрд євро на рік, з урахуванням якого сумарні державні витрати на залізничний транспорт досягають 91 млрд євро [13].

Таким чином, інвестиції в залізничну інфраструктуру – один з ключових інструментів економічної стабілізації, що підтверджує економічна політика багатьох країн світу в період кризи. При цьому динамічне зростання обсягів інвестування в розвиток залізничного транспорту, в т. ч. за рахунок збільшення державного субсидування, є однією з найважливіших умов економічного зростання. За даними компанії SCI Verkehr GmbH, роль держави в розвитку залізниць посилюється, за 2004-2008 рр. державне фінансування збільшилось майже вдвічі: з 70 до 133 млрд євро, що становить 30 % загальних обсягів інвестицій у розвиток залізниць світу [14].

Слід підкреслити, що інфраструктурно-комунікаційні властивості потенціалу транспорту України, характеризують, перш за все, показники шляхів сполучення. В таблиці 1

представлені показники довжини і щільності шляхів сполучення у порівнянні з провідними країнами Європи.

Таблиця 1

Довжина і щільність шляхів сполучення у деяких країнах Європи

Країна	Площа країни, тис. км	Автошляхи		Залізниця	
		довжина, тис. км	щільність, км/тис. км ²	довжина, тис. км	щільність, км/тис. км ²
Україна	603,7	169,5	274,7	21,7	35,9
Польща	312,6	424,0	1355,9	22,3	71,4
Франція	551,6	951,5	1749,1	29,2	53,7
Німеччина	357,0	644,5	1805,3	41,9	117,4
Іспанія	307,6	681,2	1349,5	15,3	30,3
Італія	301,2	487,7	1618,7	19,7	65,5

Аналіз представлених даних приводить до висновку, що Україна, маючи найвищий коефіцієнт транзитивності в Європі, суттєво відстає за рівнем забезпеченості шляхами. Крім того, транспортно-експлуатаційний стан автодоріг є незадовільним: 51,1 % не відповідає вимогам за рівністю, 39,2 % – за міцністю. Середня швидкість руху на автодорогах України у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах. Низький рівень функціонування транспортної мережі проявляється, перш за все, в різних темпах будівництва автомобільних доріг загального користування, з одного боку, і темпів автомобілізації країни – з іншого.

Необхідно зазначити, що поштовхом для активізації інфраструктурних проектів на транспорті виявився потужний чинник – проведення в Україні фіналу чемпіонату з футболу Євро-2012.

Так, на період 2009-2013 рр., за даними Міністерства інфраструктури, було заплановано 13 інвестиційних проектів у залізничній галузі на загальну суму 21,1 млрд. грн, з яких 8 проектів у межах підготовки до проведення чемпіонату, які вже частково завершено (табл. 2). При цьому проекти здійснювались переважно за рахунок власних коштів Укрзалізниці – 20,8 млрд. грн, або 73 %, залучених коштів – на суму 6,4 млрд. грн (з урахуванням відсотків), або 24 %, коштів державного бюджету – 0,6 млрд. грн, або 3 %.

Таблиця 2

*Фінансування проектів залізничного транспорту на період 2009-2013 рр.,
за джерелами надходження коштів [1]*

Проекти залізничного транспорту	Період (стан виконання)	Загальна вартість проекту, млн. грн	У т. ч. за джерелами фінансування:			
			залучені кошти	власні кошти	місц. бюджет	держ. бюджет
1	2	3	4	5	6	7
1. Впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів	2009-2012 рр.	9 203	924 (кошти ЄБРР)	8 279	-	-
2. Модернізація залізничного напрямку Полтава – Кременчук – Бурти – Користівка (Євро-2012)	2009-2012 рр. (перша черга – завершена в 2011 році)	3 331,1	930,6 (кошти ЄБРР)	2 400,5	-	-
3. Підвищення пропускної спроможності залізничного напрямку Знамен'янка – Долинська – Миколаїв – Херсон – Джанкой	2009-2012 рр.	8 932	5 390 (кредит Світового банку)	3 542	-	-

Продовження табл. 2

1	2	3	4	5	6	7
4. Будівництво залізнично-автомобільного мостового переходу через Дніпро в м. Києві	Частково завершено у 2011 р.	6 397	3 808 (кредит Дойче-Банку АГ)	2 589	-	-
5. Будівництво пасажирського вокзального комплексу на станції Дарниця в м. Києві	2009-2012 рр.	3 675,9	2 506,5	486,2	-	683,2
6. Реконструкція вагонної дільниці ВДЧ-1 Київ-пасажирський з винесенням ремонтної бази (Євро-2012)	2009-2012 рр.	180,0	-	180,0	-	-
7. Ремонт вокзальних комплексів у межах Київського залізничного вузла (Євро-2012)	2009-2012 рр.	132,0	-	132,0	-	-
8. Реконструкція пункту відстою туристичних поїздів на ст. Київ-Дніпровський (Євро-2012)	2009-2012 рр.	20,0	-	20,0	-	-
9. Реконструкція існуючого вокзалу станції «Донецьк» (Євро-2012)	2009-2012 рр.	200,0	200,0			
10. Будівництво технічної станції, реконструкція депо (Євро-2012) (реконструкція пунктів технічного огляду на станціях залізниць України)	2009-2012 рр.	400,0	-	400,0	-	-
11. Закупівля швидкісних поїздів (Євро-2012)	Проект здійснено	2 016,6	-	2 016,0	-	-
12. Закупівля рухомого складу для потреб залізничного транспорту України (закупівля залізничного рухомого складу Укрзалізниці – 2 800 напіввагонів та 200 пасажирських вагонів)	2009-2012 рр.	1 925,0	1 925,0 (кошти ЄБРР і ЄІБ)	-	-	-
13. Впровадження системи бронювання та продажу залізничних квитків через мережу Internet (Євро-2012)	Проект здійснено	45,0	-	45,0	-	-
Разом		21 129	6486,1	20 090		683,2

Стан автомобільних доріг можна покращувати на засадах активнішого використання концесії під час їх будівництва та експлуатації. Для активізації цього процесу та впровадження світового досвіду щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг на принципах державно-приватного партнерства до Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [1] внесені зміни, що дозволяють співучасть концесіодавця (держави) у фінансуванні будівництва та експлуатації доріг, що підтверджується укладанням спеціальних угод. Водночас, в Україні процес будівництва автодоріг на основі концесії не набуває поширення. Основним стримуючим фактором для інвесторів є низька економічна ефективність інфраструктурних проектів і відсутність практичних механізмів надання гарантій з боку держави щодо повернення інвестицій.

У зв'язку з проведенням в Україні фінальної частини Європейського чемпіонату з футболу у 2012 р., опубліковано детальну схему розбудови та ремонту автомобільних доріг в Україні. Основними проектами є:

- модернізація автомобільних доріг: Кіпті – Бачівськ; Київ – Чоп, Київ – Харків – Довжанський, Київ – Одеса, Київ – Ковель – Ягодин, Львів – Кіровоград – Знам'янка, Херсон – Сімферополь, Харків – Сімферополь – Севастополь;

- будівництво нових автомагістралей на умовах концесій та державно-приватного партнерства: Львів – Броди, Львів – Краківець, Вінниця – Київ.

Спираючись на Концепцію розвитку ТДК України до 2020 р. і подальший період, першочерговим слід вважати завдання щодо створення відповідних міжнародним вимогам транспортних коридорів та придорожньої інфраструктури з доведенням якості автомобільних шляхів, їх пропускної спроможності до показників, що відповідають європейським стандартам, розширення будівництва нових автодоріг першої та другої категорії (в 2011 р. необхідно було збудувати не менше 380 км нових доріг, а з 2012 р. щорічно будувати до 700 км та здійснювати своєчасний ремонт доріг, мостів, переходів).

Для організації таких масштабних робіт та їх належного фінансування доцільно залучати кошти додаткового акцизного збору на паливо, який запроваджено після скасування щорічного стягнення транспортного збору. Це дозволить щорічно накопичувати близько 4 млрд. грн; з них четверта частина витратиться на ремонтні роботи, облаштування пунктів пропуску на митному кордоні, а 3 млрд. грн можуть бути спрямовані на нове шляхове будівництво.

Орієнтовний обсяг фінансування Програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 р. становить 57 млрд 900 млн. грн, у тому числі за рахунок державного бюджету – 2 млрд 500 млн. грн, інших джерел – 55 млрд 400 млн. грн. Державний бюджет у змозі забезпечити фінансування розвитку автомобільного транспорту не більш ніж на 4,32 %, а решта – не заборонені законодавством джерела є основою фінансового забезпечення розвитку.

У контексті цього дослідження не може бути залишено поза увагою сформована на території країни мережа міжнародних транспортних коридорів (МТК), яка визначена деклараціями транс'європейських конференцій з питань транспорту. Слід зауважити, що Україна веде активну політику підтримки європейських ініціатив з міжнародних транспортних коридорів, пропонує свої варіанти Європейському Співтовариству. Проте на сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури країни ще досить низький. Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом у розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Територією України проходять пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА) [6]. Виконуючи роль основних з'єднувачів у глобальному транспортному просторі, міжнародні транспортні коридори (МТК) отримали виключне значення у вирішенні транспортних проблем, пов'язаних із забезпеченням міждержавних зв'язків, з доцільністю створення міжнародної транспортної інфраструктури, технічні характеристики якої узгоджені та дозволяють застосування сучасних сумісних технологій перевезень, що безпосередньо впливає на залучення транзитних вантажопотоків.

З посиленням значення в економічному житті Азіатсько-Тихоокеанського регіону (АТР) нарощується обсяг перевезень між цим субрегіоном і Європою. Виникла необхідність створення інтермодального транспортного коридору «Схід-Захід» у вигляді трансконтинентального шляху, що з'єднує Тихий і Атлантичний океани.

До теперішнього часу існують дві залізничних магістралі, здатних з'єднати Тихий і Атлантичний океани. Одна проходить переважно через територію Росії (Транссиб) з відгалуженнями на Китай і Корею, друга – через Китай, Казахстан, Росію й Україну.

Для України особливо привабливим є трансконтинентальний шлях, базований на використанні магістралей, що з'єднує Китай через Казахстан з європейською частиною Росії й далі – з українськими залізницями. За допомогою міжнародних транспортних

коридорів: Берлін – Вроцлав – Краків – Київ; Венеція – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львів, а також Гельсінкі – Санкт-Петербург – Москва – Київ – Бухарест (з подальшим відгалуженням на Новоросійськ і Астрахань), які заходять на територію України, цей трансконтинентальний шлях одержує вихід до найважливіших промислових і торгових центрів Європи. Відтак, Україна з її транспортними вузлами (Київ, Харків, Львів і ін.) стає важливою ланкою трансконтинентального шляху «Схід-Захід». Впровадження його в життя на основі новітніх досягнень науки й техніки дасть змогу країні одержувати істотні доходи.

Транспортний комплекс країни потенційно може забезпечити стале зростання транзитних перевезень. Проте невідповідність показників транзитних перевезень в Україні міжнародним вимогам і стандартам щодо швидкості, неперервності, цілості вантажів, тарифів і цін на послуги не забезпечує не тільки їх зростання, а й стабілізації в існуючих обсягах. Окрім цього, збільшення обсягів транзитних перевезень неможливе без розвитку транспортної мережі, що, у свою чергу, визначається масштабами інвестування цієї сфери.

Фахівці Ради по вивченню продуктивних сил України провели дослідження, в результаті якого були встановлені фактичні та розраховані потенційно можливі обсяги транзитних перевезень у межах транспортних коридорів (табл. 3).

Таблиця 3

Порівняльна таблиця фактичних і потенційно можливих обсягів транзитних перевезень у межах транспортних коридорів, що проходять територією України

Коридори	Обсяги транзитних перевезень, тис. т		
	Фактичні	Потенційно можливі	Додаткові
МТК № 3	20722	201759	181037
МТК № 5	11163	38416	27253
МТК № 9	17928	100073	82145
МТК “Балтика – Чорне море”	4060	92891	88831
МТК “Європа – Азія”	30556	204350	173794
Разом	84429	457489	373060

Результати досліджень свідчать, що обсяги транзиту можуть бути збільшені з 84,4 млн. т до 457,5 млн. т, або у 5,4 рази, що дозволило б одержати більше 3 млрд. дол США. Але для цього необхідно створити умови, які б зробили транзитні перевезення через Україну більш привабливими для клієнтури, ніж перевезення іншим шляхом, наприклад, морським або в обхід країни.

Залучення додаткового транзиту вимагатиме значних капітальних вкладень на будівництво, реконструкцію та сервісне обслуговування доріг (2-3 млрд. дол США). Тим не менш, віддача від залучення додаткових транзитних вантажопотоків очікується велика. В економічному плані це додаткові валютні надходження в розмірі 3-3,5 млрд. дол США, в соціальному – десятки тисяч нових робочих місць. Розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів буде сприяти залученню транзитних вантажів в Україну, покращенню інвестиційного клімату та активізує процеси інтеграції економіки України в ЄС.

Реалізації транспортно-ресурсного потенціалу морського транспорту України сприятиме поступове відновлення повномасштабного суднобудування, яке в останні 20 років перебуває у довготривалій кризі. Новий Податковий кодекс України звільняє суднобудування на 10 років (нарівні з літакобудуванням) від податку на прибуток, що створює умови для технічної модернізації суднобудівних підприємств. За розрахунками на повне осучаснення підприємств суднобудування знадобиться від 5-6 до 10 років.

На сьогодні основними інвестиційними інфраструктурними проектами є:

- впровадження системи супутникової радіонавігації «Галілео»;

- модернізація судноплавних шлюзів на Дніпрі;
 - будівництво другої черги каналу Дунай – Чорне море;
 - будівництво та реконструкція контейнерних терміналів у морських портах Іллічівськ, Маріуполь, Одеса та ряду інших;
 - створення логістичних центрів на станціях Чоп, Усатово, Дніпропетровськ і Харків.
- Шляхи реалізації потенціалу авіаційного транспорту полягають у наступному:
- зміцнення матеріально-технічної бази вітчизняних авіаперевізників;
 - впровадження нових форм надання послуг з перевезення авіапасажирів;
 - розвиток міжобласних перевезень авіапасажирів і вантажів;
 - розбудова авіаційних хабів на базі аеропортів Борисполя та Сімферополя.

До найважливіших завдань вітчизняної авіації належать також посилення безпеки перевезень, лібералізація умов виконання міжнародних авіаційних польотів між Україною та ЄС, у т. ч. на підставі формування єдиного повітряного простору. Важливими завданнями для України у контексті проведення фіналу Євро-2012 є розбудова та модернізація аеропортів Бориспіль, Харків, Львів, Донецьк та інших, які мають статус міжнародних.

Вагомою складовою у розвитку інфраструктури транспортного ринку є поглиблений розвиток міжнародного співробітництва у цій сфері; найважливішими напрямами міжнародної співпраці є:

- участь України в розробці загальної стратегії розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів, що проходять у європейських і азіатських напрямках, у рамках формування нових транзитних магістралей континентального значення;
- подальший розвиток логістичних технологій, інформаційних систем, всієї інфраструктури транзитних перевезень з метою прискорення доставки транзитних вантажів, забезпечення гарантій їх збереження, загального підвищення якості сервісу;
- удосконалення нормативно-правового забезпечення співробітництва в галузі транспорту та інші.

Основним інструментом сталого розвитку інфраструктурної складової транспортного ринку є активна інвестиційна діяльність на основі [2; 3]:

- запровадження державно-приватного партнерства з метою концентрації ресурсів для змішаного фінансування розвитку транспортної інфраструктури, перш за все – автомобільних доріг, поєднання державних капітальних вкладень та приватного капіталу вітчизняних й іноземних інвесторів;
- запровадження механізмів довгострокового пільгового кредитування інвестицій у ресурсо- та енергозберігаючу техніку й технології;
- переоцінки основних фондів і запровадження механізму прискореної амортизації;
- розширення елементів платності користувачів транспортної інфраструктури (автостради, залізнична мережа) на принципах самоокупності. Встановлення ставок плати, які дозволяють максимально відшкодовувати експлуатаційні витрати та збитки за шкоду, нанесену природному середовищу; сформувати ресурси для стійкого розвитку інфраструктури, підтримання її на високому технічному та технологічному рівнях;
- запровадження механізму облігаційних позик: емісія цінних паперів у вигляді корпоративних облігацій, єврооблігацій, інфраструктурних облігацій під конкретні проекти, вексельних позик тощо.

Подальший розвиток потенціалу транспортного ринку України є передумовою позитивних зрушень у соціально-економічному житті. В кінцевому підсумку структурні перетворення, що відбуваються на транспорті, розвиток транспортної інфраструктури направлені на прискорення руху товарів, зниження транспортних витрат у ціні продукції, забезпечення надійних і доступних внутрішніх і міжрегіональних зв'язків, розвиток

ринку праці тощо. При цьому вирішення завдань перспективного розвитку інфраструктури ринку транспортних послуг повинно відбуватися у взаємозв'язку зі встановленими пріоритетами підвищення якості життя, перспективними сценаріями зростання продуктивних сил, розвитком промисловості й інших інфраструктурних галузей економіки – енергетики, зв'язку та соціальної інфраструктури. Спорудження ж інфраструктурних об'єктів багатоцільового призначення дозволить досягти економії ресурсів, координувати функціонування різних сфер економіки та видів транспорту.

Висновки та пропозиції. В останні роки істотно загострилась проблема невідповідності рівня розвитку транспорту та його інфраструктури до потреб економіки. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище. Це знижує якість транспортного обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави та в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг.

В умовах постійного зростання транснаціональних потоків, збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України, а також враховуючи значний транзитний потенціал, все більшої ваги набуває розвиток інфраструктурної складової транспортного ринку країни в реалізації геополітичного потенціалу. Тому сьогодні першочерговими завданнями виступає прискорений розвиток транспортної інфраструктури: розбудова сумісної в контексті технічного та нормативно-правового забезпечення загальноєвропейської транспортної системи; створення відповідно до міжнародних стандартів національної мережі транспортних коридорів, а також її інтегрування в транспортні системи Європи й Азії, Балтійського та Чорноморського регіонів. Модернізація та розвиток транспортної інфраструктури вимагає великих інвестицій, можливість залучення яких може відбутися на основі диверсифікації джерел інвестування. Це також вимагає від держави активної участі в спільних транспортно-інфраструктурних проектах, потребує уцільнення міждержавної взаємодії тощо.

Досягнення позитивних соціально-економічних результатів, підвищення ефективності інвестицій у транспортній сфері можливо за умови використання нових прогресивних підходів до постановки загальнотранспортних цілей та пріоритетів перспективного розвитку ринку транспортних послуг: повне та якісне забезпечення потреб економіки країни у транспортних послугах; зниження частки транспортних витрат у ціні товару; підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту в умовах СОТ; розвиток транзитного потенціалу України й інтеграції вітчизняного транспорту в європейську транспортну мережу; підвищення рівня безпеки та забезпечення стійкого розвитку ТДК країни.

Прискорення вирішення проблем оновлення транспортної інфраструктури має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому, ефективного функціонування виробничої та соціальної сфер, що в кінцевому рахунку позитивно вплине на соціально-економічне становище країни та буде сприяти підвищенню її конкурентоздатності.

Список використаних джерел

1. Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг: Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 3. – С. 21.
2. Бойко О. В. Концесія в системі ефективних форм залучення інвестицій у розвиток транспорту / О. В. Бойко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2008. – № 33. – С. 166-171.

3. Бойко О. В. Організаційно-економічні особливості концесій в системі формування партнерських відносин держави з приватним сектором економіки / О. В. Бойко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2008. – № 32. – С. 210-214.
4. Бойко О. В. Потенціал ринку транспортних послуг як об'єкт наукових досліджень / О. В. Бойко, І. В. Дідовець // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: наук зб. – 2010. – № 41. – С. 93-105.
5. Бойко О. В. Структура транспортного ринку / О. В. Бойко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: наук зб. – 2010. – № 44. – С. 71.
6. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс] / Міністерство транспорту і зв'язку України. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/show/transports.html#>.
7. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. – К.: НІМБ, 2003. – 494 с.
8. Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>.
9. Режим доступу: http://www.president.gov.ua/docs/Programa_reform_FINAL_2.pdf.
10. Сич Є. М. Закони економіки транспорту: монографія / Є. М. Сич, В. М. Кислий. – Ніжін: Аспект-Поліграф, 2009. – 160 с.
11. Сич Є. М. Розвиток монопрофільних виробничих структур ринку: транспортно-економічний аспект: монографія / Є. М. Сич, О. В. Бойко, О. В. Шишкіна. – К.: Логос, 2011. – 220 с.
12. Старых С. А. Мировые тенденции инвестирования в развитие железных дорог / С. А. Старых, Т. С. Сулакшин // Экономика железных дорог. – 2012. – № 1. – С. 64-75.
13. Статистичний бюлетень "Капітальні інвестиції в Україні" за 2008 рік [Електронний ресурс]. – К.: Державний комітет статистики України, 2010. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.
14. Стратегія розвитку транспортної галузі України, підготовка до Євро 2012, інвестиційний потенціал. Презентація Міністерства інфраструктури. Відділ з питань підготовки транспортно-дорожньої галузі та сфери інформатизації до проведення Євро-2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/show/strategiya-potencial_evro-2012-ukr.html.
15. Транспорт і зв'язок України 2010: статистичний збірник / за ред. Н. С. Власенко. – К.: ТОВ «Август Трейд», 2011. – 266 с.
16. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>.
17. Україна 2020: стратегія національної модернізації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uspishnaukraina.om.ua/pict_mod/pages/33_item_file_prezent2020.ppt.
18. Railway funding and investment budgets – global trends 2011. Financial resources, investments and economic stimulus packages [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sci.de/uploads/tx_edocuments/110909_MCInvestII_MarketingKit_LN_engl.pdf.