

УДК 338.49

Гудима Р. Р.

Буковинський державний фінансово-економічний університет

СВІТОВИЙ ДОСВІД ВИКОРИСТАННЯ ДІЄВИХ МЕХАНІЗМІВ ДЛЯ ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПРИКОРДОННОГО РЕГІОНУ

Визначено основні проблеми, що перешкоджають ефективному розвитку транспортної інфраструктури країни та регіонів. Запропоновано використання окремих заходів для їх вирішення, з урахуванням світового досвіду та за рахунок використання переваг транскордонного співробітництва. Визначено ключові питання, що пов'язані зі створенням передумов ефективної реалізації механізму державно-приватного партнерства в Україні та її прикордонних регіонах.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, автотранспортна інфраструктура, прикордонне співробітництво, державно-приватне партнерство.

Постановка проблеми. Світове зростання виробництва прискорюється з відповідним зростанням попиту на послуги інфраструктури, необхідні для підтримки цього зростання. З глобалізацією виробництва і розподілу товарів невідривно пов'язані процеси створення системи ефективної транспортної інфраструктури, оптимізації розміщення транспортних вузлів, формування єдиної логістичної мережі.

Транспорт являє собою один з найбільш важливих видів людської діяльності в усьому світі. Він є незамінним компонентом економіки і відіграє важливу роль у просторових відносинах. Транспорт створює цінні зв'язки між регіонами та господарською діяльністю, між людьми і рештою світу.

В останні десятиліття риси глобалізації, такі як розширення торгівлі, розвиток інформаційних та комунікаційних технологій, а також значне збільшення продуктивності сприяли значному зниженню одиниці транспортних витрат, тим самим відбувається звуження економічної відстань між джерелами сировини, виробників, і споживачів. У результаті країни стали краще пов'язані між собою, як всередині, так і з сусідами. Відстань, розмір, природні багатства і конкретні навички більше не представляють перешкоди для економічного розвитку, за умови, що в країні є достатні людські навички, інфраструктура та інститути, щоб скористатися можливостями, які можуть забезпечити глобалізацію. Розвиток транспортної інфраструктури є каталізатором економічного зростання держави та її регіонів. Цілком очевидно, що забезпечення ефективного функціонування транспортної інфраструктури має велике економічне і соціальне значення як один із факторів посилення національної конкурентоспроможності країн, а особливо її прикордонних регіонів, в умовах інтенсивного розвитку інтеграційних процесів, розходження в ступені розвитку національних господарств і різного рівня їхньої відкритості [6].

Провідну роль в акумулюванні коштів у розвитку транспортної інфраструктури країни та регіонів відіграє держава. У цілому розвиток сектору стримується неефективним регулюванням та відсутністю дієвих регуляторів для транспортних галузей, що, врешті-решт, позначається на якості транспортних послуг. Очевидно, що наявна інфраструктура потребує кардинальної модернізації, проте досі не вирішено, хто та в який спосіб повинен її фінансувати. Зіткнувшись з посиленням обмежень у фінансуванні транспортної інфраструктури, уряди повинні знаходити методи оцінки проектів, які дозволяють розподілити їх ресурси найбільш ефективним способом, тобто з максимальною користю для суспільства в цілому.

Завдання прискорення економічного розвитку України можливо виконати лише шляхом ефективного використання транспортної інфраструктури та її динамічного розвитку. Розвинена інфраструктура була і є однією з головних вимог до держав, які вступають в ЄС, необхідною передумовою, яка дала б їм змогу конкурувати на відкритому європейському рівні. Зважаючи на те, що Україна сьогодні знаходиться на безповоротному шляху до ЄС, їй необхідно врахувати, крім основних вимог щодо діяльності кожного окремого сектору економіки, і досвід провідних держав даної структури в тій чи іншій галузі. Особливо актуальності набирає дане питання щодо розвитку транспортної інфраструктури прикордонних регіонів України, які є активними учасниками різних форм інтеграції та реалізації транзитного потенціалу країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам дослідження різноманітних чинників та інструментів впливу на ефективне функціонування транспортної інфраструктури регіону та країни присвячені роботи таких вітчизняних вчених: Бондар Н.М., Засадко В., Фреяк А.В., Кондратьєв В. Б. та ін. [1; 2; 4; 8]. Аспекти посилення інтернаціоналізації і глобалізації виробництва транспортних систем розглядаються в науковій праці Полякової О.М. [6].

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. У той же час в умовах трансформації світового господарств питання функціонування транспортної інфраструктури і проблем ефективності транспортного обслуговування ще потребує подальшого обґрунтування і дослідження.

Мета статті. Саме тому метою статті є стислий аналіз сучасного стану транспортної інфраструктури України та її західних прикордонних регіонів, виявлення основних перешкод на шляху успішного її виходу на світовий транспортний ринок та дослідження світового досвіду використання дієвих інструментів для ефективної роботи галузі.

Виклад основного матеріалу. Сучасний транспортний комплекс піддається впливу суперечливих тенденцій. Будучи інфраструктурною галуззю, транспорт перебуває в залежному положенні від галузей виробництва матеріальних благ. У той же час, будучи галуззю економіки, транспорт впливає на регіональний розподіл виробничих потужностей, бере участь у процесі відтворення і виступає важливою складовою частиною системи економічних відносин, як цілої країни та і окремих територій [6].

Основними проблемами, які обтяжують ступінь інтегрованості країни та її конкурентоспроможність на світовому ринку послуг пов'язані з недостатнім бюджетним фінансуванням програм

модернізації й будівництва об'єктів інфраструктури (4,4 млрд. грн.). Сьогодні в Україні витрати, зокрема, на дорожню галузь в кілька разів, а то й на порядок менше, ніж у розвинених країнах. Наприклад, у США і Великобританії на один кілометр доріг витрачається у 8 разів більше коштів, ніж в Україні, в Німеччині – більш ніж у 15 разів, у Швейцарії – більш ніж у 23 рази, в Японії – більше ніж у 28 разів. Найближчі наші сусіди, Білорусь і Росія, виділяють відповідно в 2 і в 3 рази більше коштів, ніж ми. Крім того, у розвинених країнах на будівництво нових і реконструкцію існуючих доріг виділяється від 50 до 85% коштів. В Україні через недостатнє фінансування дорожнього господарства більше 80% коштів використовується на підтримку існуючої мережі доріг і штучних споруд, зберігаючи їх від руйнування. Транзитний потенціал країни використовується тільки на чверть: вантажопотік між Європою й Росією через Білорусь у 5 разів вищий, ніж через Україну. Україна втрачає близько 3,0 млрд. грн. від невикористання транзитного потенціалу, маючи найбільший в Європі коефіцієнт транзитності [3]. У результаті не створюються робочі місця, а державний бюджет не одержує додаткові доходи. Існує загроза втрати національної переваги в транзитності за рахунок направлення пасажиро- і, в першу чергу, вантажопотоків через сусідні країни.

Основними причинами згаданих проблем є: недостатнє державне фінансування, що не покриває потреби утримання й розвитку транспортної інфраструктури; слабкість механізмів залучення приватних інвестицій в інфраструктурні проекти; адміністративні обмеження на підвищення тарифів залізничного транспорту, що не дозволяє накопичувати кошти для капітальних інвестицій; недосконалість законодавчої і нормативно-правової бази; нереалізованість програми реформування залізничного транспорту та Укрзалізниці; концентрація активів транспортної інфраструктури місцевого значення під управлінням центральних органів влади [7].

Велику роль для реалізації транзитного потенціалу України відіграє західний регіон України, який межує з 6 європейськими країнами, 4 з яких є членами ЄС. Територією західних прикордонних областей проходить міжнародний транспортний коридор № 3: Берлін–Дрезден–Львів–Київ, який закінчується в Україні та міжнародний транспортний коридор № 5: Трієст–Любляна–Будапешт–Чоп–Львів, який з'єднує західно- і східно-європейські автодорожні, залізничні та річкові національні мережі й забезпечує інтерконтинентальні транзитні вантажні перевезення в напрямку Європа–Азія [2].

Для вирішення існуючих проблем та для здійснення транзитних функцій держави і покращення показників їх реалізації необхідно насамперед забезпечити належне фінансування галузі транспортування. Фінансова підтримка транспортного сектору регіонів забезпечується як на рівні держави так і за участю ЄС шляхом впровадження відповідних проектів і секторальних програм [8].

Водночас технологічні потужності транспортної інфраструктури Карпатського регіону країни дозволяють щороку перевозити понад 40 млрд. т вантажів та доставляти в пункти призначення більше 497 млн. пасажирів. Значна частина цього потенціалу може забезпечувати транзитні перевезення. Ці потенційні потужності використовуються не в повну міру, а затяжний період спаду

промислового й сільськогосподарського виробництва та адекватне зниження доходів і обумовлені ними скорочення обсягів перевезень призвели до значного погіршення відтворювального процесу на транспорті і стану його виробничо-технічної бази, яка не зможе в перспективі у повному обсязі та з потрібною якістю забезпечити потреби як у внутрішніх, так і в міжнародних перевезеннях. Подібна ситуація стосується також міжнародних перевезень, де на ринку транспортних послуг йде жорстка конкурентна боротьба.

Варто зазначити, що важливою складовою політики ціноутворення є транспортна складова, і тому багато сучасних нових індустріальних країн займаються реалізацією інфраструктурних проектів у транспортній сфері. Так, зокрема Китай активно інвестує усі можливі об'єкти транспортної інфраструктури як автомобільного, так і залізничного сектору з метою активізації окремих сфер національного відтворювального процесу. В Індії також планується будівництво 7 тис. км автошляхів. У Мексиці реалізується шестирічний інфраструктурний план, згідно з яким 270 млрд. дол. буде використано на будівництво 20 тис. км автодоріг та 1,5 тис. км нових залізничних колій [4].

В країні та регіонах, для усунення таких прогалин, необхідно поліпшити якість наявних і збудувати нові об'єкти транспортної інфраструктури для потреб економічного розвитку й підвищення якості життя громадян. Зокрема рекомендується звернути увагу на такі заходи:

- збільшити фінансування розвитку інфраструктури, що перебуває у державній власності;
- створити привабливі умови для залучення приватних інвестицій;
- поліпшити управління на залізничному транспорті і в автодорожньому секторі;
- підвищити відповідальність місцевої влади за стан інфраструктурних активів місцевого значення.

Реформи транспортного сектору за кордоном органічно вписуються в глобальну тенденцію лібералізації економіки. Для окремих регіонів і країн існує і свій конкретний набір причин, які спонукали проводити відповідні реформи. Влада і бізнес в розвинених країнах постійно мотивують розвиток високоефективної термінально-транспортної інфраструктури і рухомого складу на користь оптимальних логістичних технологій закінченого транспортного циклу, який може організувати перевізник і вантажовласник тільки в поєднанні з експедиторськими технологіями головним чином через те, що частка транспортних витрат складає значну частину структури собівартості будь-якого товару, точність за часом і доставок є одним з основних критеріїв, що забезпечують конкурентоспроможність товарів на ринку, а рівень ефективності технологій, що забезпечують товарні потоки, є одним з головних критеріїв, що впливають на інфляційні процеси і рентабельність транспортних систем.

Зважаючи на те, що лівову частку як пасажирських, так і вантажних перевезень у Карпатському регіоні виконують залізничний та автомобільний види транспорту, варто розглянути іноземний досвід використання дієвих механізмів для ефективного функціонування транспортної інфраструктури регіону саме в цих підгалузях.

В світі існують різноманітні моделі реформування і управління залізничним транспортом. Незважаючи на все їх різноманіття, можна розділити на два основних типи. Зокрема це:

- «американська модель», що передбачає наявність декількох вертикально-інтегрованих компаній, які поєднують взаємозв'язок інфраструктури та експлуатації, і які володіють і інфраструктурою, і рухомим складом, тобто оперують на своїх інфраструктурах, з виділенням пасажирських перевезень в окрему компанію. Дана модель функціонує в США, Канаді, Японії;

- «Європейська модель» передбачає відділення інфраструктури від операторів або перевізників. Європейську модель, у свою чергу, можна розділити на два різновиди, позначивши їх умовно як французьку та німецьку, хоча розрізняють ще шведську і англійську [5].

Європейська модель в сукупності передбачає об'єднання (досвід Німеччини, Франції – за роки проведення реформ вони змогли добитися збільшення об'єму пасажирських перевезень і зниження витрат на персонал) або чіткий розподіл обов'язків між декількома суб'єктами в залізничній галузі (практика Швеції: в основу реформи покладено розділення сфер інфраструктури та експлуатації), або більш «радикальний» варіант – реформа залізниць у Великобританії – галузь була приватизована.

Польща в реформуванні залізниць пішла шляхом акціонування. Нова структура в залізничній галузі зараз має назву *Polskie Linie Kolejowe* (Польські залізниці) і не є приватною фірмою. Це акціонерне товариство, акції якого закріплені в держвласності, проте господарською діяльністю займаються приватні структури. Після реформування відпала необхідність створення спільних підприємств із залізницею, натомість є чітке розділення відповідальності і функцій, які закріплені за різними об'єктами господарювання.

Дещо подібним до польського є досвід Росії, де реформа залізничного транспорту пройшла шляхом поділу міністерства шляхів сполучення на дві складові: регулювання залишилося в держорганах, а основні функції з перевезення пасажирів і вантажів дісталися «Російським залізницям». До 2010 року росіяни залишили в держвласності тільки інфраструктуру і управління рухом потягів, а все інше перейшло або до акціонерних компаній за участю держави, або до повністю приватних структур. З моменту початку реформ, виручка РЗ збільшилася з 100 млрд. руб. до 1,154 трлн. крб., чистий прибуток з 20 млрд. руб. до 152,2 млрд. руб., а об'єми вантажоперевезень – з 834,3 млн. тонн до 1108 млн. тонн [5].

Отже, в системі управління сучасними інфраструктурними комплексами більшості країн світу закладена суперечність між володінням державою основними об'єктами виробничої інфраструктури та користування ними з боку приватного капіталу. Процес приватизації інфраструктурної мережі признається недоцільним з точки зору соціально-економічних причин, які зумовлені обмеженістю державного та муніципального фінансування окремих сфер інфраструктури [1]. У зв'язку з цим, використовуючи сучасні форми державного регулювання економіки, є реальна можливість залучення ресурсів приватного сектора з метою будівництва, експлуатації та модернізації різноманітних інфраструктурних об'єктів. Щодо України, можна відзначити, що роль приватного сектора в наданні управління інфраструктури вздовж транзитних коридорів, як і раніше обмежена.

Однією з таких інноваційних та ефективних форм, що активно використовують в дорожній інфраструктурі, є механізм державно-приватного

партнерства, при якому усі учасники отримують певну вигоду. Так, держава частково знімає з себе інвестиційні зобов'язання перед інфраструктурним комплексом, приватний сектор – отримує повноваження щодо будівництва та експлуатації відповідних об'єктів, а в суспільстві будуть усунуті суперечності, пов'язані із залишковим фінансуванням соціальних потреб. Загалом така форма співпраці держави та приватного сектору стимулює розвиток інфраструктурної мережі.

Щорічні інвестиції по всьому світу через механізм ДПП залучаються в обсязі від 7,5-9 млрд. євро, близько 40% цих коштів оперує в Сполученому Королівстві. Європейський інвестиційний банк активно підтримує цю тенденцію з самого початку і до теперішнього часу фінансується близько 60 проектів ДПП в Європі з загального обсягу кредитів [9].

Успішними прикладами державно-приватного партнерства стали проекти у сфері залізничного транспорту: Tunnel Rail Link (Великобританія), високошвидкісна магістраль HSL Zuid (Нідерланди), лінія Oresund (Данія – Швеція). Із застосуванням механізму державно-приватного партнерства були закінчені й такі складні проекти, як Євротунель під проливом Ла-Манш, Сіднейський портовий тунель, міст Конфедерації у Канаді, національні аеропорти в Гамбурзі та Варшаві, Центральний парк в Нью-Йорку, окремі гілки метрополітену у Лондоні та інші.

Досвід експлуатації платних автомагістралей мають практично всі країни-сусіди України: Білорусь (з 1996 р., що дало змогу погасити кредит ЄБРР та забезпечити фінансування від 75% до 98% витрат на поточний ремонт і утримання платної автомагістралі М1/Е30), Республіка Польща, Словацька Республіка, Угорська Республіка, Російська Федерація. У бюджеті України на один квадратний кілометр обслуговування та утримання автодороги виділяється близько трьох тисяч доларів, тоді як у Республіці Франція ця сума складає 30 тисяч, у Федеративній Республіці Німеччина – 27, у Російській Федерації – 12 тисяч доларів США [3]. Таким чином, враховуючи сучасний стан дорожньої інфраструктури, її розбудова в Україні може здійснюватись лише за рахунок залучення приватного капіталу.

Досвід роботи з використанням ДПП у Великобританії, Нідерландах, Іспанії, Португалії та Греції показує, що існує потенційна економія близько 10-20%, в порівнянні з вартістю інфраструктури, що встановлюється і експлуатується під егідою держави [9].

Ще однією формою вдосконалення роботи транспортної мережі є забезпечення підтримки створення транспортних кластерів на регіональному рівні. Позитивний досвід Республіки Польща та інших країн свідчить, що одним з основних і реальних інноваційних потенціалів регіонів є створення кластерів в транспортному секторі. Однак, створення та функціонування поодиноких кластерів, навіть при підтримці уряду їх регіонального формування, в Україні має спонтанний характер і не стає інструментом розвитку регіональної економіки.

Не слід забувати й про те, що області Карпатського регіону України беруть участь у європейських транскордонних ініціативах, що сприяють вирішенню існуючих проблем у сфері транспорту та прикордонної інфраструктури та розширюють перспективи збільшення транзитних потоків через українські західні кордони.

Необхідні заходами покращення роботи транспортної інфраструктури регіонів країни, з урахуванням іноземного досвіду трансформаційних процесів даної галузі, повинні бути наступні:

Для збільшення фінансування розвитку інфраструктури необхідним є [7]:

- затвердження інфраструктурних проектів національного масштабу, забезпечення їх фінансування з боку держави, а також Світового банку, ЄБРР, інших донорів і приватних інвесторів;

- збільшення бюджетного фінансування програм модернізації й розвитку об'єктів транспортної інфраструктури на 10 % щорічно;

- розширення джерел фінансування Дорожнього фонду;

- ліквідація галузевих знижок на вантажні залізничні перевезення та впровадження регульованих тарифів, що забезпечують покриття економічно обґрунтованих витрат та інвестиційну складову.

Необхідними кроками для поліпшення управління на базових секторах транспортних перевезень в Карпатському регіоні є: розділення та оптимізація функцій державного і господарського управління на залізничному транспорті, Укрзалізниці, Укравтодорі; реформування залізничного транспорту з урахуванням попиту на послуги з боку галузей економіки та населення та специфіки його функціонування; створення сучасного механізму управління реалізацією інфраструктурних проектів національного масштабу, з урахуванням можливостей потенціалу регіонів; виділення непрофільних активів і їх подальша повна або часткова приватизація в сегментах галузі, які не відносяться до природних монополій; забезпечення рівноправного доступу приватних операторів до участі у розбудові транспортної інфраструктури.

Висновки і пропозиції. Критичний стан бюджету країни на всіх його рівнях, дає підставу засто-

совувати нові моделі фінансування і тим самим заповнити прогалини в бюджеті і наявне відставання в інвестиційних проектах.

Для підвищення відповідальності місцевої влади за інфраструктурні активи місцевого значення необхідним є делегування їм повноважень і відповідальності щодо управління місцевими дорогами й іншими інфраструктурними об'єктами місцевого значення, надання самостійності у виборі пріоритетних транскордонних проектів та можливості спільного фінансування їх за рахунок коштів, передбачених відповідними статтями місцевого і державного бюджетів. До завдань регіональних органів на найближче майбутнє варто віднести й визначення місця регіональних транспортних кластерів у регіональних стратегіях розвитку та створення сприятливих умов для забезпечення можливості участі іноземних транспортних компаній на концесійних засадах чи у формі створення державно-приватного партнерства у розбудові транспортної інфраструктури регіону.

Також важливим кроком в процесі реформування системи управління транспортною інфраструктурою регіону є залучення банків в процес такого планування на ранній стадії. Банки будуть брати участь у фінансуванні ДПП, при умові чітко визначених ризиків. Тоді достатня кількість зовнішніх ресурсів можуть бути мобілізовані у процесі підвищення розвитку транспортної мережі. Для того щоб механізм ДПП працював успішно, необхідно мати високий ступінь координації, співпраці та обміну досвідом між приватним і державним секторами, а також між різними державними органами.

Транспортні мережі повинні сприяти розвитку міжнародної торгівлі, обслуговувати міську і периферійну інфраструктуру, задовольняючи тим самим потреби суспільства в цілому.

Список літератури:

1. Бондар Н. М. Світовий досвід приватно-державного партнерства у транспортній галузі [Електронний ресурс] / Н. М. Бондар // Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка». – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=241>.
2. Засадко В. Чинники розвитку транскордонного співробітництва регіону [Електронний ресурс]: Регіональний філіал НІСД у м. Львові. – Режим доступу : <http://old.niss.gov.ua/Monitor/November09/12.htm>.
3. Інтерв'ю начальника служби автодоріг у Кіровоградській області [Електронний ресурс]: Кіровоградська газета «Вечірня газета» 16.05.2006 р. – Режим доступу: www.Vechirka.com.ua.
4. Кондратьев В. Б. Инфраструктура и экономический рост / В. Б. Кондратьев // МЭ и МО. – 2011. – № 3. – С. 18-24.
5. На «Укрзалізницю» очікує докорінне реформування [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://economics.unian.net/ukr/news/79889-ukrzaliznitsyu-ochikue-korinne>.
6. Полякова О. М., Глобалізація транспортно-логістичних систем у світовій економіці / О. М. Полякова // Вісник економіки транспорту і промисловості УкрДАТ. – 2009. – Вип. 26. – С. 32-34.
7. Програма економічних реформ на 2010-2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.president.gov.ua/docs/Programa_reform_FINAL_2.pdf.
8. Фреяк А. В. Вплив транскордонного співробітництва на розвиток транзитної спеціалізації прикордонних регіонів (на прикладі Західного регіону України) / А. В. Фреяк // Ученые записки Таврического национального университета имени В. И. Вернадского. Серия: Экономика и управление. – 2012. – Т. 25 (64), №.1. – С. 194-204.
9. Schlitt, Rainer, 2003, «Public-private partnerships for public infrastructure projects? – Objectives and experiences in Germany and Europe» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.eib.org/about/press/2003/2003-037-public-private-partnerships-objectives-and-experiences-in-germany-and-europe.htm>.

Гудыма Р. Р.

Буковинський державний фінансово-економічний університет

**МИРОВОЙ ОПЫТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДЕЙСТВЕННЫХ МЕХАНИЗМОВ
ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИГРАНИЧНОГО РЕГИОНА**

Резюме

Определены основные проблемы, препятствующие эффективному развитию транспортной инфраструктуры страны и регионов. Предложено использование отдельных мер для их решения, с учетом мирового опыта и за счет использования преимуществ трансграничного сотрудничества. Определены ключевые вопросы, связанные с созданием предпосылок эффективной реализации механизма государственно-частного партнерства в Украине и ее приграничных регионах.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, автотранспортная инфраструктура, приграничное сотрудничество, государственно-частное партнерство.

Hudyma R. R.

Bukovina State Finance and Economics University

**WORLD EXPERIENCE OF THE USE OF EFFECTIVE MECHANISMS IS FOR THE EFFECTIVE
FUNCTIONING OF A TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF BORDER REGION**

Summary

Basic problems that prevent the effective development of transport infrastructure of country and regions are defined. The ways of their solution are offered due to taking advantage of cross-border cooperation and international experience. The article characterizes the key issues which are associated with the creation of preconditions for the effective realization of implementation of public-private partnership in Ukraine and its border regions.

Key words: transport infrastructure, Transport infrastructure, cross-border cooperation, public-private partnerships.