

Нынешнее состояние транспортной инфраструктуры тормозит экономический рост

Проблема низкого качества транспортной инфраструктуры Украины присутствует во всех ее составляющих. Ситуация осложняется недостаточным взаимодействием между различными отраслями транспортного сектора, низким притоком инвестиций, устаревшей системой регулирования и высокой степенью износа основных фондов.

Инфраструктура является одним из ключевых конкурентных преимуществ украинских регионов. Именно так её определили более трети респондентов опроса руководителей предприятий (далее - Опрос). Доля руководителей бизнеса, выделивших неразвитую инфраструктуру среди наиболее проблемных факторов для ведения бизнеса, существенно меньше, в том числе в ключевых отраслях экономики (рисунок 4.1).

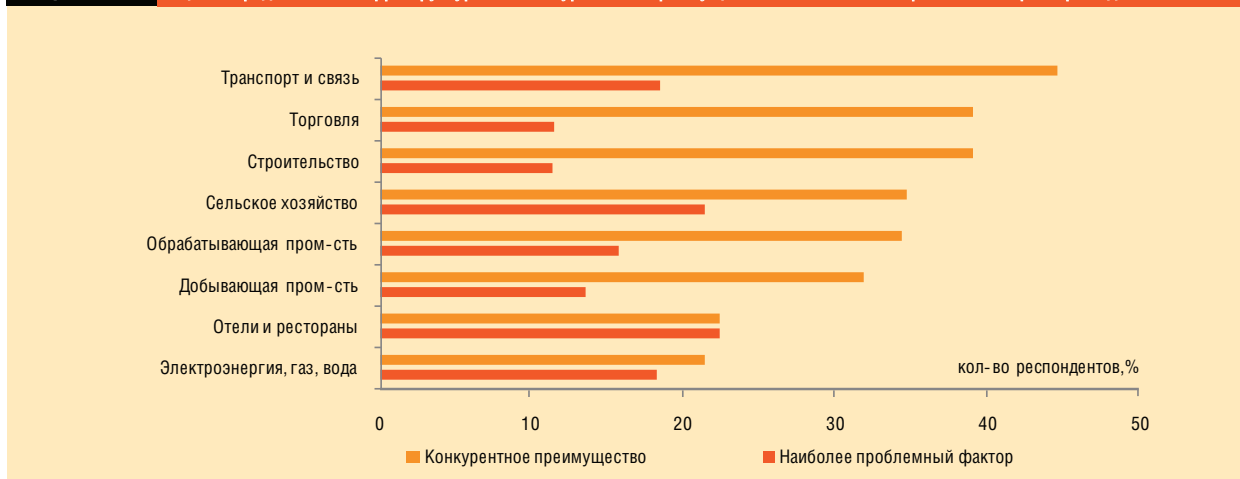
Сегодня особое внимание должно уделяться развитию инфраструктуры, учитывая, что в этом секторе существует еще много не решенных проблем. Как показывает исследование конкурентоспособности Украины, наиболее проблемной составляющей инфраструктуры является транспортная инфраструктура; далее рассматривается именно этот сектор.

Особенная роль инфраструктуры для Украины определяется тем, что экономика страны крайне транспортно-затратная. Так, чтобы заработать 1 условный доллар ВВП, в Украине в среднем требуется перевезти 6 тонно-км грузов. В то же время, в Евросоюзе (ЕС—25) данный показатель составлял 0,3 тонно-км, то есть в 20 раз меньше [1, 2]. В Украине такое соотношение определяет зависимость экономики от поставок продукции в основном низкой степени обработки («commodities»): таких, как металлы, руды, зерновые. Помимо этого, доля транспорта и связи в ВВП страны составляет 13%.

Экономический кризис конца 2008 – начала 2009 гг. привел к существенному спаду экономики. Ввиду этого, существующей инфраструктуры оказалось достаточно для удовлетворения текущих потребностей. Это выражено в недостаточно критических оценках её как проблемного фактора, особенно в тех секторах, где спад был наибольшим (рисунок 4.1). Одновременно кризис сдерживал рост спроса на транспортные услуги, что привело даже к незначительному улучшению (в баллах) оценок качества инфраструктуры (таблица 4.1). Впрочем, такое улучшение преждевременно называть устойчивым, ведь весьма низкими остаются оценки для автодорог, нет улучшения в оценках портовой инфраструктуры.

С начала 2010 года в экономике и, как следствие, в секторе транспорта, начался процесс восстановления. Прирост по перевозкам и грузообороту для всех видов наземного и водного транспорта в 2010 году находился в интервале 11—14%, что превышало даже темпы роста ВВП. Постепенный выход мировой экономики из рецессии создает не только условия для восстановительного роста украинской экономики, но и дополнительный спрос на транзит. В связи с этим, требования к транспортной инфраструктуре Украины возрастают.

Рисунок 4.1 Оценки предложения инфраструктуры как конкурентного преимущества и как наиболее проблемного фактора ведения бизнеса



Источник: Опрос руководителей бизнеса, 2011.

Разрывы между предложением инфраструктуры и спросом на её услуги существенно увеличиваются из-за значительного износа и недостаточного инвестирования. Уровень износа основных фондов транспортной инфраструктуры составляет около 70%, в связи с чем, инвестирование становится крайне актуальным для ее развития. Это подтверждается и результатами опроса бизнеса: 27% руководителей компаний транспортно-коммуникационного сектора выделили доступ к финансированию как один из наиболее проблематичных факторов для ведения бизнеса.

В настоящее время сектор не получает инвестиции в необходимом объеме. Капитальные инвестиции в транспорт (исключая трубопроводный) и транспортную инфраструктуру составили примерно 14,2 млрд грн (1,8 млрд долл. США) в 2009 г., что соответствует 1,55% объема ВВП¹. Более того, из-за кризиса приток инвестиций в транспортный сектор сократился, о чем свидетельствует динамика ввода в действие новых основных фондов, которая вернулась на уровень середины первого десятилетия после 2000-го года (рисунок 4.2).

Изменить ситуацию может привлечение частных инвесторов, однако в транспортном секторе существует ряд барьеров, прежде всего, регулятор-

ного характера, которые сдерживают их приход. Это заметно по динамике прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в транспортном секторе: по итогам 2008 года произошел отток ПИИ (на 20 млн долл. США), а в 2009 г. суммарный приток составил лишь 43 млн долл. США.

Значительными инвесторами в развитие транспортной системы являются международные финансовые институты, прежде всего, ЕБРР, что объясняется важностью роли Украины в качестве «транзитера» в транспортной стратегии Евросоюза. В этой связи значительная часть средств идет на развитие ограниченного числа участков дорог транзитных направлений. Данный процесс сопровождается приростом внешнего долга страны².

У государства остается ведущая роль в стимулировании инвестиций в транспортную инфраструктуру, но пока что не определены приоритетные элементы транспортной системы, инвестиционная поддержка которых позволила бы разгрузить транспортную систему в целом. Очевидно, что существующая инфраструктура нуждается в кардинальной модернизации, но до сих пор не решено, кто и как должен её финансировать.

В целом развитие сектора сдерживается неэффективным регулированием и отсутствием дей-

Таблица 4.1 Оценки конкурентоспособности украинской инфраструктуры и ее составляющих для Украины

Показатель	2011 (из 142)		2010 (из 139)		2009 (из 133)		2008 (из 134)	
	Рэнкинг	Балл	Рэнкинг	Балл	Рэнкинг	Балл	Рэнкинг	Балл
2-я составляющая: Инфраструктура	71	3,9	68	3,8	78	3,4	79	3,1
Качество инфраструктуры в целом	71	4,2	70	4,1	79	3,5	86	3,1
Качество дорог	138	2,1	136	2,0	125	2,2	120	2,2
Качество ж/д инфраструктуры	27	4,4	25	4,4	30	4,1	30	4,0
Качество портовой инфраструктуры	96	3,7	94	3,6	80	3,7	87	3,5
Качество инфраструктуры воздушных перевозок	101	3,9	110	3,6	101	3,6	105	3,6

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

¹ Примерно такое же соотношение в России, однако в странах Центральной Европы оно уже выше (до 2%), а в развитых странах ЕС — в 2 раза выше [7]. Инвестиции вдобавок отличаются и большим региональным разбросом, например, от \$2 до \$166 на душу населения (соответственно Черновицкая и Одесская обл.), а их использование часто является неэффективным – треть тратится не на обновление, а на ремонт.

Таблица 4.2 Оценки транспортной и логистической инфраструктуры для Украины и стран-соседей.

Страны	Индекс глобальной конкурентоспособности, 2011		Индекс способствования торговли (ЕТИ) и инфраструктура, 2010		Индекс эффективности логистики (LPI), 2010	
	Рэнкинг	Балл	Рэнкинг	Балл	Рэнкинг	Балл
Венгрия	46	4,52	41	4,14	52	2,99
Россия	48	4,52	48	4,00	94	2,61
Словакия	57	4,23	32	4,69	38	3,24
Польша	74	3,87	51	3,97	30	3,44
Румыния	95	3,37	59	3,81	59	2,84
Молдова *	96	3,32	58	3,46	104	2,57
Беларусь **	н/д	н/д	н/д	н/д	74	2,53
Украина	71	3,87	71	3,56	102	2,57

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

Примечания: * ИСТ/ЕТИ для 2009;

** ИЭЛ/LPI для 2007; в ИСТ из 125 стран, максимальный балл 7; ИЭЛ из 155 стран, максимальный балл 5

н/д – нет данных

ственных регуляторов для транспортных отраслей, что в итоге сказывается на качестве транспортных услуг. Согласно опросу, 48% представителей руководства в транспортном и коммуникационном секторах выделили нестабильность государственной политики, а 31% - неэффективную госбюрократию, в числе основных проблематичных факторов для ведения бизнеса.

Автомобилизация обнажила низкое качество автодорог

Проблемы с качеством автодорожной сети дали о себе знать в период высокой динамики автомобилизации Украины в начале 2000-х годов. Сейчас менее 2% автодорожной сети можно считать действительно качественными современными дорогами, а около половины дорог не соответствуют базовым критериям. Низкое качество автодорог приводит к существенным потерям — около 3% ВВП ежегодно. Отрасль критически нуждается в масштабных инвестициях.

Украина стабильно занимает одну из худших позиций в Индексе глобальной конкурентоспособности по оценке качества автодорог. Несмотря на то, что оценки, которые даются бизнесом по качеству дорог в отдельных регионах, могут быть достаточно неплохими, количественные и качественные показатели дорожной сети в целом по стране — крайне низки по европейским меркам.

Качество дорог: четыре группы регионов

Все регионы можно поделить на четыре группы, в зависимости от оценок качества дорог. Регионы с наивысшими оценками, начиная от Киевской и заканчивая Харьковской и Полтавской областями (таблица 4.3), отличаются сочетанием высокой

плотности автодорог и их не слишком большим износом. В них относительно высокая для Украины плотность дорог 1-й категории (не менее четырех полос) и зачастую неплохие показатели сопутствующей инфраструктуры (например, плотность АЗС). Зато дороги отличаются высокой интенсивностью грузо- и пассажиропотоков.

Во второй группе четыре региона к западу от столицы с оценками выше среднего. У них средняя плотность дорог, недостаточная сопутствующая инфраструктура (плотность АЗС) и невысокие показатели грузовых и пассажирских потоков. Это, по сути, регионы внутреннего транзита. В третьей группе — в основном несколько промышленных восточных и южных областей, которые выделяются относительно низкой плотностью автодорог, подчас большим износом, но также и строительством новых дорог.

Наконец, в последнюю группу с самыми низкими оценками входят аграрные регионы: отдельные западные области и несколько областей в центре страны. Во многих из них низкая плотность дорог 1-й категории, неудовлетворительный уровень сопутствующей инфраструктуры и зачастую невысокие показатели грузовых перевозок. Регионы четвертой группы – аутсайдеры по уровню автомобилизации на душу населения, тогда как в первую и в третью группу входят почти все регионы-лидеры по данному показателю.

Взрывной рост темпов автомобилизации в Украине начался с конца 90-х годов. За десятилетие автопарк вырос на 22%, средний прирост составлял более 140 тыс. автомобилей в год, и 90% такого прироста обеспечивали легковые автомобили. Пик пришелся на 2007 и 2008 годы, когда прирост автопарка составил 12%, или 0,9 млн автомобилей. Однако показатели обеспеченности автомобилями в Украине всё ещё

² Всего в 1998—2008 гг. ЕБРР вложил в транспортную инфраструктуру Украины 965 млн долл. США (52% на ж/д и 39% на автодороги). Эти средства являются целевыми кредитами, а не технической помощью, подобно проектам в странах, ставших членами ЕС. В итоге «Укравтодор» оценивает объем средств, необходимых в 2011 году для обслуживания обязательств по кредитам (ЕБРР и т.п.), в более чем 7 млрд гривен (более 870 млн долл. США).

низкие: примерно в три раза меньше, чем в Польше, и в четыре раза меньше, чем в Испании — довольно больших, но не самых богатых странах Евросоюза.

В Украине темпы развития сети автодорог существенно отстают от темпов автомобилизации. Украина отличается низкой плотностью дорог по сравнению с развитыми странами Евросоюза. Например, во Франции, сравнимой с Украиной по площади, плотность автодорог в 6 раз больше. При этом технические стандарты автодорог в Украине не соответствуют стандартам ЕС по качеству. В стране лишь 2,6 тыс. км дорог 1-й категории — таких, которые обладают обязательной разделительной полосой и двумя-четырьмя полосами движения в одном направлении³.

Что касается остальных дорог (2-5-й категорий), то их качество очень низкое: только 40% из них имеют дорожную разметку, от 40% до 50% не соответствуют другим базовым критериям (твердость, ровность покрытия). Особого развития требует придорожная инфраструктура, например, распределение АЗС имеет существенные диспропорции (таблица 4.3), в последние годы происходит сокращение стоянок для отдыха и противоэрозийных насаждений.

Низкое качество дорожной сети приводит к большому числу дорожно-транспортных происшествий⁴. В настоящее время потери Украины от ДТП оцениваются в 1,5% — 3,5% от ВВП (оценки Международного транспортного форума при ОЭСР), а «Укравтодор» оценивает убытки от плохого состояния дорог в 32 млрд гривен в год (почти 3% от ВВП).

Расчеты показывают: чтобы соответствовать современным требованиям, в стране необходимо ежегодно ремонтировать 37,6 тыс. км и строить 400 км новых автодорог [3]. В реальности же, в последние годы средние объемы введения в действие новых автодорог были в четыре раза меньше. Модернизация дорожной сети происходила в 2010 году, когда было открыто движение по примерно 1 тыс. км построенных и отремонтированных дорог. Более половины таких работ проведено в рамках подготовки к Чемпионату Евро—2012, что объясняет концентрацию улучшенных участков (Киев, Харьков, Донецк, западное направление). Кроме того, автодороги пока недостаточно задействованы в транзите грузов.

Таким образом, даже отдельные улучшения автодорожной инфраструктуры во многом не соответствуют темпам автомобилизации. Разрыв между спросом и предложением, особенно в качественных характеристиках автодорог, остается одной из серьезнейших проблем, снижающих конкурентоспособность украинской транспортной инфраструктуры.

Количество железных дорог не переходит в качество

Украина обладает одной из наиболее протяженных железнодорожных сетей в Европе. Высокие объемы ж/д перевозок позволяют разгрузить другие транспортные отрасли. Однако большая часть ж/д сети крайне изношена и морально устаревшая. Диспропорции в нагрузках на маршруты не позволяют развивать ключевые направления. Модернизация отрасли возможна при создании условий для привлечения частного капитала.

Высокие оценки качества железнодорожной (ж/д) инфраструктуры Украины в Индексе глобальной конкурентоспособности выводят страну на 27-е место в мире. Согласно опросу бизнеса, по ряду регионов были получены более высокие локальные оценки качества ж/д инфраструктуры — на уровне развитых стран Европы и ведущих стран Юго-Восточной Азии.

Качество железных дорог в регионах

По оценкам качества ж/д инфраструктуры регионы можно объединить в три группы. К первой относятся регионы основных ж/д потоков. У них — высокие оценки качества ж/д инфраструктуры (более 5 баллов), в сочетании с высокой плотностью путей, насыщенным пассажиропотоком (но умеренным грузооборотом) и при этом с высокой степенью износа (таблица 4.4). Это области с городами-«миллионниками» (где количество населения превышает миллион), кроме Одессы, и два региона-города, а также регионы между двумя основными транзитными узлами (Киевом и Харьковом) и те, через которые идет основной транзит.

Вторую группу составляют регионы «внутреннего транзита». Они отличаются высокими оценками качества инфраструктуры и средними показателями плотности путей и пассажирооборота, в сочетании с высокой скоростью и весом поездов, но также с большим износом железнодорожного полотна. Они включают в себя регионы между столицей и приграничными западными областями, два восточных региона между городами-«миллионниками», а также Одесскую область, где порты часто являются пунктом для дальнейшей перевозки.

В третьей группе — остальные регионы. Их характеризует низкая плотность железных дорог и, как правило, малый объем пассажиропотоков.

Развитие железнодорожной инфраструктуры в основных промышленных и приграничных регионах объяснимо важностью ж/д перевозок для дальних расстояний: среднее расстояние перевозки 1 тонны груза в 2009 году превышало 500 км для железных дорог, но лишь 46 км для автотранспорта.

³ Протяженность дорог 1-й категории — менее 1,6% от всей сети дорог общего пользования с твердым покрытием (165,8 тыс. км, не включая улиц в городах, находящихся в ведении местных органов власти). Причем всего лишь 280 км представляют собой скоростные дороги, которые отвечают всем международным нормам.

⁴ В среднем в Украине ежегодно происходит 46,6 тыс. ДТП, включая 6,1 тыс. со смертельным исходом. На дорогах страны гибнет до 20 человек ежедневно. В Украине показатель количества погибших на число автомобилей превышает аналогичный во Франции — в 5-6 раз, в Польше — в 2,5 раза.

По длине железных дорог (21,65 тыс. км) Украина среди лидеров в Европе уступает лишь ж/д сетям России, Германии, Франции. 46% ж/д сети электрифицировано, что не уступает среднеевропейским показателям. По объемам ж/д перевозок грузов Украина — четвертая в Евразии — уступает лишь странам БРИК⁵. Однако в данном случае количество не переходит в качество: показатели грузонапряженности украинских железных дорог в 3-5 раз выше, чем в развитых странах ЕС, зато скорость движения — существенно ниже. В Украине по одним путям едут и товарные поезда со средней скоростью 39 км/час, и скоростные пассажирские поезда, скорость которых из-за этого ограничена.

Значительная часть путей в Украине устарела морально и физически. Две трети ж/д путей — одноколейные. Всего около 60% путей оборудовано автоматическим регулированием движения и имеет бесстыковые колеи. За последние пять лет средняя величина износа полотна составила 67%, а в регионах с высокой интенсивностью перевозок — более 74%. Устаревшей является и недорожная инфраструктура — большинство станций, складских мощностей, систем управления движением. Средний износ основных фондов «Укрзалізниця» за последние пять лет составил 89%.

Особая проблема — некачественная инфраструктура у грузоотправителей (например, угля), из-за которой увеличивается простой и износ вагонов. По несколько сотен вагонов у региональных железных дорог повреждается в портах при использовании грейферных кранов [4].

С другой стороны, бюрократизированная организация перевозок заставляет грузоотправителей создавать собственные вагонные парки. Сейчас в их собственности — от 30 до 40 тыс. грузовых вагонов, при этом парк грузовых вагонов «Укрзалізниця» — около 130 тыс. единиц [5].

Существенной проблемой остается высокая концентрация грузоотправителей. Основные экспортные товары и необходимая для их производства продукция (уголь и кокс, руды и металлы, удобрения, зерно) составляют две трети ж/д перевозок. Концентрация по товарной номенклатуре задает высокую нагрузку на маршруты. В Украине главные участки железных дорог образуют «стратегическую железнодорожную сеть», объединившую 45% общей протяженности путей, и почти 90% ж/д перевозок приходится на эту сеть [5]. Зато другие участки ж/д путей используются недостаточно интенсивно.

В то же время, высокую ж/д долю в объемах грузовых перевозок в Украине (24%) стоит оценивать положительно. К примеру, в Евросоюзе (с долей грузовых ж/д перевозок 8%) обеспокоены чрезвычайной автомобилизацией (44% грузовых перевозок) и для снижения инфраструктурной асимметрии внедряют программы развития ж/д перевозок. При этом в Украине производятся попытки внедрения проектов комбинированных контейнерных и контейнерных перевозок, что позволит снизить нагрузку на автодороги, однако пока такие проекты ната-

квиваются на регуляторные барьеры.

Значительной проблемой в ж/д перевозках в западном направлении является различная ширина колеи в Украине и в Европе. Украина пытается активнее использовать ответвления «широкой» колеи вглубь Польши, участвует в проекте ширококолейного коридора до Вены. Однако внутриукраинская инфраструктура с «европейской» колеёй используется не в полной мере.

Таким образом, хотя украинские железные дороги и развиты в количественном выражении, они не обеспечивают необходимый уровень качества. Их модернизация сдерживается отсутствием реформ, направленных на создание конкурентного рынка ж/д перевозок и современной системы регулирования.

Низкая диверсификация портов оставляет за бортом средний и малый бизнес

В Украине есть ряд мощных морских портов, однако из-за низкого уровня развития логистики и недостаточного взаимодействия между различными видами транспорта бизнес в большинстве регионов не может эффективно использовать это конкурентное преимущество. Средний и малый бизнес проигрывает из-за плохих возможностей для контейнерных перевозок, портовая инфраструктура почти не задействована для внутренних перевозок. Исправить ситуацию могло бы развитие комплексной мультимодальной логистической инфраструктуры.

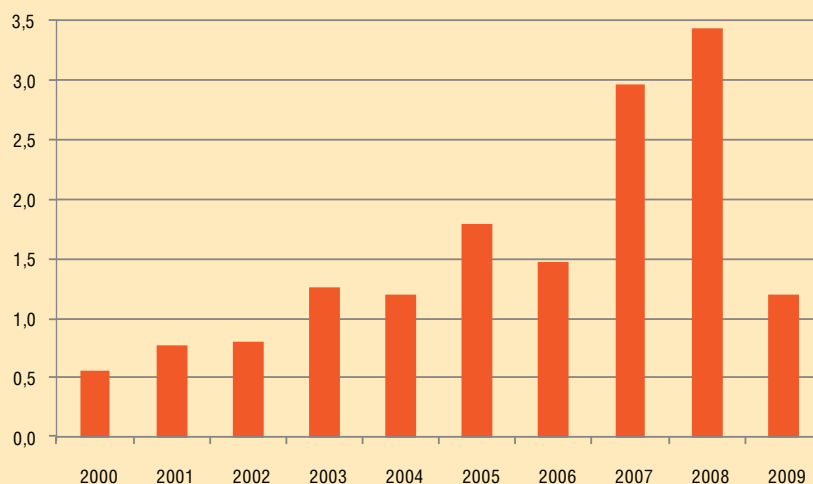
Оценки показателя качества портовой инфраструктуры для регионов Украины отличаются большим разбросом. Значения у южных приморских регионов выше значений у западных областей в четыре раза. Баллы первых соответствуют оценкам развитых стран, а баллы последних ниже даже самых худших оценок Индекса глобальной конкурентоспособности. Поскольку в Опросе при оценке портовой инфраструктуры регионов, не имеющих доступа к морю, можно было оценить возможность доступа к портам за счет другой инфраструктуры, то крайне низкие оценки для таких регионов означают также неразвитость транспортной инфраструктуры как комплексной взаимосвязанной системы.

Высокая концентрация грузопотоков создает ряд проблем. В течение последних лет не менее двух третей перевозок морского транспорта обеспечивают отправку ключевых экспортных товаров; такая же ситуация с железнодорожной структурой грузопотоков. Однако, доля грузов в контейнерах, поставки которых часто осуществляются средним и малым бизнесом, невысока и сокращается: с 9% в середине 2000-х до 1,3% в 2009 году.

Среди причин ограниченности контейнерных поставок — относительно высокие затраты средств и времени. Затраты возникают из-за неразвитости контейнерной инфраструктуры в терминалах морских портов и в целом мультимодальной инфраструктуры для последующей обработки контейнеров. Контей-

⁵ БРИК — Бразилия, Россия, Индия и Китай.

Рисунок 4.2 Ввод в действие новых основных фондов в транспортном секторе Украины, млрд долл. США



Источник: Транспорт и связь Украины, Государственная служба статистики Украины, 2010.

нерные перевозки даже через ведущие украинские порты ориентированы на не самые большие контейнеровозы, с нагрузкой от 500 до 1500 TEU (хотя с 2007 г. стали заходить суда с нагрузкой до 5000 TEU, «twenty-foot-equivalent units»).

Концентрация контейнерных перевозок определена возможностями развития глубоководных портов. Это особо выделяет Одесскую область, порты которой обеспечивают почти все контейнерные перевозки. Поскольку контейнерами доставляется преимущественно продукция импортеров, такие перевозки существенно упали из-за кризиса, с 1,25 млн TEU в 2008 до 0,52 млн TEU в 2009 г., при том, что максимально украинские порты могут обслужить до 2 млн TEU в год. Зависимость от импорта приводит к тому, что в обратном направлении (экспорт) суда часто на четверть загружены пустыми контейнерами [1].

Доля внутренних (каботажных) перевозок крайне мала, на уровне 3—4%. Хотя в речных портах доля внутренних грузов составляет примерно две трети, в абсолютном выражении она сопоставима с морскими портами.

Чтобы максимально соответствовать потребностям бизнеса, портовая инфраструктура в Украине должна быть более диверсифицирована. Для этого необходимо развитие новых глубоководных портов, возрождение внутренних маршрутов, создание мультимодальной логистической инфраструктуры.

Авиаперевозки как пример монополизации рынка

Большая доля авиаперевозок Украины приходится на менее чем десять аэропортов. Практически вся остальная авиатранспортная инфраструктура находится в стагнации и зачастую не соответствует международным отраслевым требованиям. Диверсификация и дальнейшее развитие отрасли воз-

можно при повышении покупательной способности населения и создании привлекательных правил для инвесторов.

Оценки показателя качества инфраструктуры воздушных перевозок отличаются между лидерами и аутсайдерами в четыре раза. При рассмотрении структуры аэропортов этот разброс становится понятен. Из 36 сертифицированных Госавиаадминистрацией аэропортов регулярные рейсы обеспечивают до полутора десятка из них, из которых менее десяти – аэропорты общеукраинского значения. Причем только семь ведущих аэропортов обеспечивают почти все воздушные перевозки – 97% отправок пассажиров (включая почти все международные) и 83% грузов (в 2010 г.). На один ведущий аэропорт (Борисполь) приходится две трети пассажиропотоков и три четверти грузопотоков.

Серьезная проблема в развитии авиатранспорта – несоответствие международным стандартам. Большинство аэропортов страны в той или иной степени не соответствуют требованиям Международной организации гражданской авиации и Международной ассоциации воздушного транспорта. В большинстве случаев растет физический и моральный износ аэродромов – покрытия взлетно-посадочных полос, наземной техники и оборудования. Серьезная реконструкция пока дала результаты в Борисполе (терминалы F, D) и в Харькове, где применялись механизмы государственно-частного партнерства. Реконструкция также идет в Донецке и во Львове. Однако проект международного «хаба» в Борисполе ещё далёк от реализации.

Остаются нереализованными и возможности воздушного транспорта для внутреннего сообщения. Единичные случаи возрождения внутренних рейсов – скорее исключение из правил. Проблемы отрасли усугубляются и тем, что монополизация проявляется не только среди аэропортов, но и среди авиакомпаний и их альянсов.

Украина проигрывает в конкуренции за транзит

Развитие транзита способствует развитию инфраструктуры Украины в целом. Однако одного выгодного географического расположения не достаточно, чтобы компенсировать проблемы внутренней инфраструктуры (особенно в логистике и «узких местах» маршрутов) и преграды, связанные с архаичной и непрозрачной таможенной политикой. Пока что Украина проигрывает в конкурентной борьбе транзитных маршрутов.

Украина обладает высоким транзитным потенциалом. Через её территорию проходят 3 из 10 Панъевропейских транспортных коридоров, основные магистрали Европейских автомобильных маршрутов, как по широтному направлению (E40 и E50), так и по меридианному (E85, E95 и E105), а также основные шесть коридоров Организации сотрудничества железных дорог. Общие оценки инфраструктуры существенно выше у регионов, через которые проходят такие международные транзитные маршруты.

Однако транзитные возможности нивелируются рядом проблем. Украина уступает большинству своих соседей как по качеству инфраструктуры вообще, так и транзитной инфраструктуры в частности. Например, оценки составляющей «Инфраструктура» в Индексе глобальной конкурентоспособности ВЭФ у соседей Украины выше (таблица 4.2). По оценкам инфраструктуры в субиндексе «Транспортная и коммуникационная инфраструктура» Индекса способствования торговли (также рассчитывается ВЭФ) Украина уступает почти всем странам-соседам. В оценках Индекса эффективности логистики (от Мирового банка) Украина имеет довольно низкий показатель: 102-е место из 155.

Транзиту в Украине, так же, как и инфраструктуре в целом, мешает развиваться излишняя концентрация и по товарной номенклатуре, и по узлам грузопотоков. Развитие транзитных маршрутов ограничено рядом «узких мест», например, слишком загруженными внутренними маршрутами (от Харькова и Донецка в направлении Львова и Одессы), ж/д туннелями (Бескидский в Закарпатье) или пропускными способностями ж/д станций близ портов в Одессе, Южном, Ильичевске.

Кроме того, нацеленность на транзит может привести к ограничению использования инфраструктуры для внутренних нужд. Данная ситуация прослеживается по некоторым морским портам, где в 2009 году при сохранении транзита переработка грузов внутренних маршрутов прекратилась вовсе.

Часть транзитного потенциала страны можно задействовать довольно быстро, решив проблемы в таможенно-приграничной и логистической инфраструктуре. Однако в долгосрочной перспективе гармоничное развитие транзитных возможностей потребует большого количества ресурсов, что характерно для сектора транспортной инфраструктуры в целом.

Выводы

Чрезмерная концентрация предложения инфраструктурных ресурсов, так же, как и спроса на них, неравномерность маршрутов, внутренних и транзитных, низкая инвестиционная активность определяют существенные разрывы в уровне транспортной инфраструктуры по регионам. Это, в итоге, не позволяет заработать мультипликаторам и на региональном, и на отраслевом уровнях.

Множество нерешенных проблем накопилось в регуляторной сфере. Они касаются, прежде всего, законодательства по морским портам и по железной дороге, в сфере инвестиций, транзитных и таможенных вопросов. Реформированная система регулирования транспорта должна соответствовать международным требованиям и стандартам.

Из-за вышеперечисленных проблем развитие транспортной инфраструктуры сдерживается, а это, в свою очередь, тормозит экономический рост всей страны. Поэтому развитие данной инфраструктуры остается приоритетом в повестке дня экономических реформ. В конечном счете, именно транспортная инфраструктура соединяет регионы, предприятия, граждан Украины в единую страну, а украинскую экономику интегрирует в мировую.

Ссылки:

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

Таблица 4.3 Оценки автодорожной инфраструктуры по регионам

Регионы	Качество дорог балл	Плотность автодорог с твердым покрытием общего пользования км на одну тыс. км ²	Износ автодорог общего пользования в среднем за 5 лет (2006-2010 гг.) %	Доля автодорог 1 кат. в сети всех дорог с твердым покрытием общего пользования %	Отношение протяженности автодорог с твердым покрытием общего пользования к числу АЗС км на одну АЗС
Украина (27 регионов)	3,29	275	47	1,6	25
Киевская	4,29	295	55	4,8	22
Севастополь	4,11	391	27	2,8	5
Донецкая	4,01	303	42	3,1	13
Киев	3,89	н/д	н/д	н/д	н/д
Винницкая	3,75	338	34	1,1	35
АР Крым	3,71	245	20	0,5	18
Харьковская	3,58	298	35	1,9	23
Полтавская	3,58	308	64	1,2	34
Житомирская	3,54	278	30	2,8	46
Закарпатская	3,47	261	51	0,6	15
Волынская	3,42	285	49	0,8	37
Ровенская	3,32	252	45	2,2	35
Запорожская	3,29	251	72	0,5	24
Одесская	3,26	242	26	2,4	22
Сумская	3,23	282	51	0,1	48
Луганская	3,18	217	49	1,3	23
Черкасская	3,15	283	39	1,9	28
Днепропетровская	3,10	287	44	3,0	23
Херсонская	3,10	175	39	0,8	23
Черновицкая	3,00	354	55	0,6	25
Хмельницкая	2,97	346	51	0,6	37
Черниговская	2,93	226	74	1,8	54
Львовская	2,84	376	42	0,6	23
Ивано-Франковская	2,69	300	46	0,8	24
Николаевская	2,67	195	51	1,6	24
Тернопольская	2,52	361	74	0,4	32
Кировоградская	2,38	252	47	0,6	31

Источник: Расчеты Фонда «Эффективное управление», в т.ч. на основе данных Государственной службы статистики Украины и Министерства инфраструктуры (за 2009 год, если не указано иначе)

Таблица 4.4 Оценки ж/д инфраструктуры по регионам

Регионы	Качество ж/д инфраструктуры	Плотность ж/д путей км на одну тыс. км ²	Пассажирыоборот млрд пас. км	Грузооборот млрдткм	Износ полотна, в среднем за 5 лет (2006 - 2010 гг.) %
	балл				
Украина (27 регионов)	4,92	36	48,3	196,2	67
Харьковская	5,54	48	6,4	18,3	74
Полтавская	5,44	30	6,4	18,3	74
Днепропетровская	5,33	48	9,4	41,1	61
Закарпатская	5,31	47	5,3	15,6	58
Киев	5,30	н/д	16,3	37,8	72
Донецкая	5,28	60	3,7	32,1	71
Львовская	5,20	59	5,3	15,6	58
Сумская	5,17	31	11,4	28,1	73
Севастополь	5,07	н/д	9,4	41,1	61
Ровенская	5,00	29	10,8	26,7	65
Запорожская	4,98	36	9,4	41,1	61
Одесская	4,92	32	7,2	51,3	68
Луганская	4,92	41	3,7	32,1	71
Житомирская	4,91	34	16,3	37,8	72
Хмельницкая	4,83	36	16,3	37,8	72
Тернопольская	4,82	41	5,3	15,6	58
Киевская	4,81	26	16,3	37,8	72
Черкасская	4,79	28	7,2	51,3	68
Винницкая	4,75	41	11,8	44,6	70
АР Крым	4,71	23	9,4	41,1	61
Ивано - Франковская	4,68	36	5,3	15,6	58
Кировоградская	4,65	36	7,2	51,3	68
Николаевская	4,59	29	7,2	51,3	68
Херсонская	4,59	16	8,3	46,2	64
Волынская	4,56	30	5,3	15,6	58
Черниговская	4,44	27	16,3	37,8	72
Черновицкая	4,26	51	5,3	15,6	58

Источник: Расчеты Фонда «Эффективное Управление», в т.ч. на основе данных Государственной службы статистики Украины и Министерства инфраструктуры (за 2009 г. , если не указано иначе)