

ІНВЕСТИЦІЙНІ ПОТРЕБИ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Розглянуто взаємозв'язок інвестицій і обсягів перевезень різних видів транспорту з використанням економетричного інструмента аналізу – лінійного коефіцієнта кореляції.

Рассмотрена взаимосвязь инвестиций и объемов перевозок разных видов транспорта с использованием эконометричного инструмента анализа – линейного коэффициента корреляции.

Intercommunication of investments and the operation volumes of different modes of transport has been considered with the use of econometric analysis instrument – the linear coefficient of correlation.

Транспорт є однією з найважливіших галузей матеріального виробництва. Матеріальний характер транспортного виробництва – це те загальне, що об'єднує транспорт з іншими галузями народного господарства. Україна має всі види транспорту, а саме: залізничний, автомобільний, авіаційний, морський, річковий і трубопровідний, які тісно взаємодіють між собою і з усіма галузями народного господарства і соціальною сферою суспільства. Надійне інвестиційне забезпечення транспортної інфраструктури є одним з обов'язкових умов успішного функціонування економіки.

Проблемою інвестування транспортної інфраструктури України займаються Міністерство транспорту та зв'язку, Укрзалізниця, окремі вчені й практики.

Метою статті є визначення інвестиційних потреб транспортної інфраструктури України.

За експертним оцінюванням, досягнення Україною основних соціально-економічних показників розвинутих європейських держав до 2020 року можливо за умови забезпечення середньорічних темпів зростання ВВП України в розмірі 6...8 %. У 2000–2001 рр. ці темпи відповідно склали 5,9 і 9,1 %, що, безумовно, позначилося і на потребах у перевезеннях [2].

Економічне зростання країни забезпечується в тому випадку, якщо капіталовкладення складають 20...30 % від ВВП, що вважається індикатором економічної безпеки. В Україні починаючи з 2000 року зросли капіталовкладення (у 2000 році – на 14,4 %, у 2001 році – на 17,2 %), збільшився обсяг зовнішніх інвестицій. Проте сумарні капіталовкладення з внутрішніх і зовнішніх джерел у 2001 році не перевищували 13,24 % від ВВП, тобто дефіцит інвестиційних ресурсів в Україні складає як мінімум 6,76 % від ВВП [6; 8]. Відповідно до концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на період до 2020 року визначено основи інвестиційної політики, що здатна забезпечити реалізацію за-

дач, що виникають перед галуззю в умовах по-жвавлення виробництва і відновлення реального сектора економіки, збільшення попиту на транспортні послуги й активізації процесів інтеграції в європейську і світову транспортні системи.

В останні роки (2000–2002) спостерігалось уповільнення темпів скорочення обсягів перевезень вантажів. У той же час істотного збільшення інвестицій на усіх видах транспорту не відзначається (табл. 1).

Розглянемо взаємозв'язок інвестицій і обсягів перевезень окремими видами транспорту з використанням економетричного інструмента аналізу – лінійного коефіцієнта кореляції r ; при цьому вимір такого взаємозв'язку базується на визначенні тісноти ознак X (перевезення) і Y (інвестиції):

$$r = \frac{n \sum XY - \sum X \sum Y}{\sqrt{[n \sum X^2 - (\sum X)^2] [n \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

де \bar{X} , \bar{Y} – середні значення ознак X і Y ; X_i і Y_i – значення ознак X і Y в об'єкті спостереження; n – кількість спостережень X і Y .

Зокрема, обсяги перевезень на морському транспорті мають позитивний зв'язок з обсягом інвестицій, вирішальний чинник для яких – старіння морських суден. Коефіцієнт кореляції склав 0,21637. На кінець 2001 року термін експлуатації переважної більшості суден України перевершив оцінку 20 років. Наприклад, вантажних наливних суден з терміном експлуатації від 15 до 19 років нараховувалося 54 %, а 20 років і більш – 41 %; суховантажів – відповідно 38 і 54 %; пасажирських і вантажно-пасажирських суден – 19 і 80 %; рибальських суден – 49 і 40 % [8]. Відповідно зменшилися й обсяги перевезень морським транспортом (табл. 2).

Таблиця 1

Інвестиції в основний капітал за усіма видами транспорту, млн грн

Вид транспорту	Роки				
	1996	1997	1998	1999	2000
Залізничний	108	347	519	597	443
Морський	108	84	85	181	240
Річковий	3	3	14	18	8
Автомобільний	71	54	68	49	81
Авіаційний	43	14	166	124	152
Трубопровідний	216	447	677	619	579
Усього	1 254	1 169	1 786	1 873	1 866

Таблиця 2

Вантажоперевезення за видами транспорту, млн т

Вид транспорту	Роки							
	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Залізничний	1020	274	360	343	341	335	335	357
Морський	56	53	21	14	10	9	7	6,3
Річковий	57	66	13	8	9	9	8	8,3
Автомобільний	4 727	4 897	1 816	1 254	1 250	1 081	955	939
Авіаційний	0,3	0,2	0	0,017	0,013	0,015	0,013	0,0195
Трубопровідний	254	296	246	246	237	239	233	218
Усього	6 118	6 286	2 456	1 865,017	1 847,013	1 673,015	1 538,013	1 528,62

Основна увага на морському транспорті може бути сконцентрована на прийнятті державних цільових програм розвитку цього виду транспорту, їхньому виконанні і забезпеченні безпеки судноплавства. Необхідно також створити правові основи діяльності морських і річких портів у нових економічних умовах. У першу чергу варто здійснити поділ адміністративних і господарських функцій управління і визначити основи судноплавної політики держави, забезпечивши плідну взаємодію різних видів транспорту в транспортних вузлах.

Останні роки країни СНД не здатні запропонувати ринку достатній обсяг власної продукції, тому наголошують на переробленні транзитних вантажів. У Чорноморському басейні зіштовхуються інтереси України, Грузії, Росії, Болгарії, Румунії та Туреччини. Наприклад, українська компанія СК «Укрфері», яка базується в порту Іллічівськ, за допомогою нової поромної лінії до порту Деріндже (передмістя Стамбула) перехоплює вантажопотоки, що раніш направлялися з Туреччини до Болгарії. У

2001 році на лінії Іллічівськ–Поті–Батумі перевезено 473,8 тис. т вантажів, що на 40 % більше, ніж у 2000 році. Це досягнуто завдяки впровадженню мінімальних тарифів на перевезення. Зросли постачання з України в країни Закавказзя металу, шин, різноманітного устаткування, автотехніки, зерна, солі, вино-горілчані вироби, пива, м'яса і молочних продуктів, що позитивно вплинуло на роботу українських підприємств. Напрямок перевезень Північна Європа–Закавказзя–Іран–Центральна Азія–Китай складає серйозну конкуренцію російському проекту Північ–Південь.

Проблема конкурентних відносин підприємств морського транспорту не має однозначного рішення. Держави-конкуренти Чорноморського басейну одночасно є і партнерами в ГУУАМ, і учасниками проекту ТРАСЕКА, що фактично повторює Великий Шовковий Шлях до Китаю через Кавказ і Центральну Азію. Із Росією, наприклад, пов'язаний інвестиційний проект на суму 100 млн євро, що передбачає перетворення залізничного комплексу в Іллі-

чевському порту на мультимодальний термінал. У той же час Росія проектує виходи міжнародних транспортних коридорів до своїх портів на Азовському і Чорному морях [7].

Відновлення роботи морського транспорту визнано одним із пріоритетних питань у відродженні транспорту. У грудні 2001 року завершилося будівництво другого залізничного під'їзду до порту Іллічівськ. Було прокладено 3,6 км додаткових залізничних колій, що дозволять скоротити доставляння вантажів на 1,5 год. Вартість будівництва – 12 млн грн. Іллічівський морський порт переробив у 2001 році 13262 тис. т вантажів, що на 6 % більше, ніж у 2000 році.

Установлено функціональну залежність між обсягами перевезень річковим транспортом і обсягами інвестицій у них. Коефіцієнт кореляції склав 1,1782.

На річковому транспорті, як і на морському, необхідне удосконалення державного регулювання діяльності [2] шляхом розроблення нових і перегляду чинних законодавчих і нормативно-правових актів, що передбачають однакові підходи до правовідносин підприємств різних форм власності; державне і галузеве підтримання судноплавних компаній України шляхом забезпечення в законодавчому порядку паритетної участі суден під національним прапором в експортно-імпортних перевезеннях вантажів; забезпечення міжгалузевої та міжрегіональної координації розвитку транспортної інфраструктури. Це дозволить створити єдиний транспортний простір, раціонально використовувати існуючі транспортні комунікації.

За останні роки в Україні помітно збільшився попит на перевезення вантажів та інші послуги морського і річкового транспорту. Їхній прогнозований обсяг буде щорічно зростати на 4...5 %. При цьому прискореними темпами будуть зростати міжнародні перевезення. Але для цього буде потрібне збільшення обсягів інвестицій. Так, за інформаційними даними Укрморрічфлоту, на будівництво українськими суднобудівними заводами судів для ВАТТ «Українське Дунайське пароплавство» необхідно інвестувати 65 млн дол. США; для створення глибоководного суднового ходу «Дунай–Чорне море» у Новостамбульському усті ріки Дунай необхідні інвестиції в сумі 24,9 млн дол. Слід зазначити, що, відповідно до даних Державного комітету статистики України за період з 1991 по 2000 рр. капітальні вкладення в річковий транспорт склали лише 123 млн грн, чи 22,36 млн дол.

На відміну від водного транспорту, обсяги перевезень на залізницях не мають тісного взаємо-

зв'язку з обсягом інвестицій. Розрахунки показали, що коефіцієнт кореляції тут дорівнює 0,77.

Одним із ключових чинників, що впливають на обсяг перевезень залізничним транспортом, є стабільність роботи підприємств, які поставляють товари. Ще недавно основною причиною наявності негативного зв'язку між обсягами перевезень і інвестиціями на залізничному транспорті була велика частка бартерних операцій (у 1999 році дорівнювала 92 %). Належна технічна модернізація основних виробничих фондів та інфраструктури залізниці не велася. У 2000 році вдалося скоротити бартерні операції до 16 % і залучити на рахунки Укрзалізниці 4 млрд грн.

Аналіз показав, що для економічного відродження галузі необхідно в ряді випадків проводити тверду дезінвестиційну політику, а саме – скорочення кількості зайнятих працівників і зменшення фізичних обсягів застарілих основних фондів. Зокрема, скорочено 106 тис. чол., закрито 159 залізничних станцій і виведено з експлуатації 178 електровозів і 739 магістральних тепловозів. У той же час проведені заходи щодо модернізації тепловозобудівних і ремонтних заводів, що дозволить створити нові робочі місця і впровадити у виробництво нові технології. Необхідний обсяг інвестицій для нормалізації роботи залізничного транспорту складе 1547 млн дол. США, у тому числі на реконструкцію тунелю на ділянці Бескид–Скотарське 30 млн дол.; на модернізацію парку пасажирських вагонів – 272 млн дол.; на закупівлю нових пасажирських вагонів – 945 млн дол.; на відновлення парку електровозів сучасними магістральними вантажо-пасажирськими електровозами перемінного струму – 104 млн дол.; на відновлення парку дизель- і електропоїздів – 45 млн дол.; на створення компанії – оператора з перевезення рудно-металургійних вантажів у Донецько-Придніпровському регіоні – 21,8 млн дол.; на створення автоматизованої системи обліку і контролю вантажної роботи в товарних конторах станцій на залізницях України – 15 млн дол.

На об'єктах залізничного транспорту в 2001 році освоєно капітальних вкладень за рахунок власних коштів 252,3 млн грн, що в 3,7 разу більше, ніж у 2000 році (з них на об'єктах виробничого призначення – 156,9 млн грн). Введені в дію основні фонди на суму 96,6 млн грн, у тому числі на об'єктах виробничого призначення – 93,8 млн. Придбано й оновлено рухомий склад на суму 77,2 млн грн чи 53,1 % від загальної суми освоєних капітальних вкладень виробничого призначення.

Необхідно вказати, що період 2000–2002 рр. характеризувався пожвavlенням ділової активності, збільшенням обсягу ВВП і обсягів вантажних перевезень в Україні. Стабілізація економічної ситуації позитивно вплинула на обсяг інвестицій у транспортно-дорожній комплекс України. Поліпшення інвестиційної політики визначено як один із пріоритетів діяльності Міністерства транспорту та зв'язку України на 2003 рік, особливо в сфері відновлення рухомого складу й основних фондів (спрацьованість яких складає 50,5...79 %), реконструкції автомобільних доріг, відновлення флоту, аеропортів.

На 2002 рік у транспортну галузь України було заплановано залучити інвестиції в сумі понад 1,1 млрд дол., що більше ніж на 40 млн дол. перевищує сумарний обсяг інвестицій за два попередні роки. Основні інвестиції повинні бути спрямовані на відродження національного морського перевізника за рахунок коштів транспортних підгалузей, без залучення коштів держбюджету.

На період до 2010 року мінімальні обсяги інвестування в розвиток транспортної галузі оцінюються в 19,3 млрд дол., зокрема на рухомий склад – 7,74 млрд дол., на транспортну інфраструктуру – 11,56 млрд дол. Частка залізничного транспорту оцінюється в 6,3 млрд дол., морського – 2,2 млрд, річкового – 0,2 млрд, повітряного – 3,6 млрд, автотранспорту – 7 млрд дол. (рис. 1).

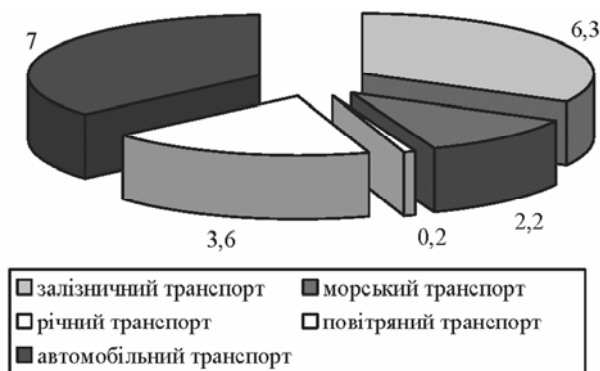


Рис. 1. Обсяги інвестування в розвиток транспортної галузі на період до 2010 року

Відповідно до даних Міністерства транспорту та зв'язку України, основні показники роботи підприємств автотроїного господарства свідчать про істотний приріст інвестицій за 8 місяців 2002 року у порівнянні з аналогічним періодом 2001 року (154,9...179,4 млн грн). На жаль, додаткові капіталовкладення не привели до кількісного збільшення відремонтованих шляхів. Так, у січні – жовтні 2001 року автотроїні підприємства ввели в експлуатацію 70,3 км доріг, а за аналогічний період 2002 року –

лише 41 км. За 10 місяців 2001 року відремонтовано 8473,3 км шляхів, а за аналогічний період 2002 – лише 5003,7 км. Автотрої України практично вичерпали свій ресурс міцності. Це означає, що на їхній щорічний ремонт необхідно буде витратити усе більше і більше коштів. В основному це стосується внутрішніх обласних автотрої, віддалених від стратегічних автотрої і трансєвропейських автотранспортних коридорів. Україна на сучасному етапі робить усе можливе для інтеграції в Європу. Таким чином, головна увага зараз приділяється таким автотроїам:

1. Південно-трансєвропейська магістраль Західний кордон – Київ (будівництво ділянки Вінниця–Київ протяжністю 146 км, трансєвропейський коридор № 3); потрібна сума інвестицій – 450 млн дол. США (на концесійних основах).

2. Автомобільна дорога Львів–Краковець протяжністю 84 км; потрібна сума інвестицій – 88,35 млн дол. (ділянка віддана в концесію).

3. Ділянка протяжністю 48,7 км від границі з Росією до нової платної автомагістралі 1 категорії Київ–Харків–Довжанський (Харківська область); потрібна сума інвестицій – 134 млн дол. (на концесійних основах).

4. Ділянка нової платної автомагістралі 1 категорії Львів – Броди (Львівська область) протяжністю 80,2 км; потрібна сума інвестицій – 99,6 млн дол. (на концесійних основах).

5. Автомобільна дорога Київ–Одеса (удосконалення дороги і дорожнього сервісу на умовах кредиту); потрібна сума інвестицій – 66 млн дол. кредиту і 15 млн дол. власних коштів Укравтодору.

6. Комплекс дорожнього сервісу на автомобільній дорозі Київ–Одеса (смт. Гребінки, Київська область); потрібна сума інвестицій – 3,6 млн євро (на концесійних основах).

7. Комплекс дорожнього сервісу на автомобільній дорозі Київ–Ковель (місто Олевськ, Житомирська область); потрібна сума інвестицій – 1,3 млн євро (на концесійних основах).

Підприємствами автомобільного транспорту загального користування, що входять у сферу управління Міністерства транспорту та зв'язку, у 2001 році освоєно 1,7 млн грн власних коштів, що на 1 млн грн більше, ніж у 2000 році.

Введено у дію основних фондів на суму 0,4 млрд грн; кошти були спрямовані на придбання оснащення і рухомий склад, на будівництво авто-терміналів у пунктах пропуску через державний кордон України в Ужгороді, Керчі й у Нових Яриловичах (Чернігівська область).

Транснаціональний капітал, що є присутнім в українській економіці, виконує функцію своєрідного соціального амортизатора. Проблема полягає в тому, що в Україні відсутня обміркована урядова політика щодо залучення інвестицій. Транснаціональні компанії досить часто не виконують взяті на себе в період приватизації інвестиційні зобов'язання, а також рішення щодо проектів системної модернізації підприємств, розташованих на території України [1].

До особливої категорії належать інфраструктурні об'єкти і підприємства, що мають стратегічне значення для української економіки, у тому числі українська газотранспортна система (ГТС). Підприємства цієї галузі, як правило, є природними монополістами і «стратегічним резервом влади». Але проте ступінь деградації інфраструктури і пов'язаних з нею галузей, на думку ряду експертів, наближається до критичного порога, після якого в будь-який момент може статися системний колапс всієї економіки. Запобігти зростаючій деградації інфраструктури можна лише шляхом формування інтегрованої моделі управління, з урахуванням геополітичних інтересів України при транснаціоналізації вітчизняної транспортної інфраструктури [3]. І крім того збільшення потреб України в енергоресурсах передбачається забезпечувати за рахунок росту власного видобутку. Так, до 2020 року передбачається збільшення видобування газу до 23,5 млрд м³ за рік, до 2030 року видобуток нафти передбачається до 5,0 млн т, газу – до 26 млрд м³ за рік. Зараз видобуток нафти складає 3,7 млн т, газу – 18 млрд м³. Україна, намагаючись підтримувати технічний стан своєї газотранспортної системи на сучасному рівні, щороку інвестувала в неї до 250 млн дол. США. З 1996 року ведеться внутрішньотрубна діагностика транзитних газопроводів із застосуванням так званого інтелектуального поршня німецької фірми «Розен Інжиніринг». Це дає можливість виявляти дефекти, що вимагають ремонту і можуть становити потенційну небезпеку. Виконується програма реконструкції магістралей і компресорних станцій, де зосереджено понад 800 різних газоперекачувальних агрегатів загальною потужністю 5,6 млн кВт. Передбачається до 2005 року замінити до 200 застарілих газоперекачувальних агрегатів на нові, українського виробництва (на транзитних магістралях «Союз», «Слець–Кременчук–Кривий Ріг» і «Київ–Західний кордон України»). Це не тільки підвищить надійність системи, але і дасть можливість Україні щорічно заощаджувати до 1 млрд м³

газу завдяки зменшенню технологічних утрат. Крім того, поживається робота українського машинобудівного комплексу.

Крім реалізації проектів з реконструкції вітчизняної ГТС, існують плани щодо збільшення її потужності для щорічного постачання Європі 160 млрд м³ газу. Для транснаціональних корпорацій цей проект є економічно вигідним, на відміну від будівництва обхідних газопроводів [4].

Коефіцієнт кореляції між обсягом перевезень та інвестицій у трубопровідному транспорті складає 2,74. Це свідчить у першу чергу про наявність технологічних особливостей даного виду транспорту: незалежно від обсягів перекачування газу, нафти і нафтопродуктів нафтогазовий комплекс повинний підтримуватися в належному технічному стані для забезпечення його безперебійної роботи. Варто мати на увазі, що ресурс технологічної стійкості і довговічності засобів трубопровідного транспорту набагато менше, ніж на інших видах транспорту.

Установити взаємозв'язок між обсягом інвестицій і перевезень на повітряному транспорті не удалося в зв'язку з їх незначним обсягом. Але відповідно до концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2020 року внутрішні і міжнародні авіалінії повинні забезпечувати попит на повітряні перевезення і якісне обслуговування маршрутів.

Для виконання цих задач діяльність може здійснюватися в таких напрямках:

- завершення побудови системи державного регулювання і розроблення національної нормативної бази в частині, що стосується авіатранспорту;
- продовження ринкових перетворень авіапідприємств, у першу чергу виділення аеропортів у самостійні підприємства;
- створення сильного, конкурентноздатного національного повітряного перевізника;
- впровадження повітряних судів вітчизняного виробництва АН-140, АН-70, АН-74 і сучасних авіалайнерів закордонного виробництва;
- створення ефективної системи лізингу повітряних судів;
- впровадження гнучкої тарифної політики, зниження собівартості перевезень і послуг;
- забезпечення ефективної діяльності об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху;
- здійснення заходів щодо впровадження супутникової системи організації повітряного руху;

– поетапний перехід до використання в повітряному просторі України ешелонів ІСАО і створення єдиної мережі аеронавігаційного зв'язку;

– забезпечення безпеки польотів з використанням сучасних механізмів наглядавання і контролювання.

Таким чином, привабливість інвестування в інфраструктуру, найбільш помітна в сфері міжнародних транспортних перевезень, є цілком закономірною, у зв'язку з зацікавленістю міжнародних корпорацій у транзиті вантажів через територію України. Така зацікавленість пояснюється також можливістю вивозу з території України дешевої сировини і напівфабрикатів. Недостатня увага до розвитку регіональної транспортної інфраструктури може привести до системного колапсу економіки України. Необхідно прийняти радикальні заходи щодо реалізації концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України [2].

БИБЛИОГРАФИЧНИЙ СПИСОК

1. Баранник В. Что делать, когда исчерпаем ресурсы // Инвестиции: практика и опыт. – 2002. – № 6. – С. 5–7.
2. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період і до 2020 року // Транспорт. – 2001. – № 29. – С. 27–32.
3. Лукаций В. Кризис жанра // Инвестиции: практика и опыт. – 2002. – № 3. – С. 22–23.
4. Минус шесть миллиардов гривен каждый год // Голос Украины. – 2002. – № 184. – С. 1,4.
5. Транспорт і зв'язок України: Статистичний збірник – К.: ДЕРЖКОМСТАТ України, 2002. – 195 с.
6. Сухоруков А. Проблемы повышения инвестиционной активности регионов // Экономика Украины. – 2002. – № 8. – С. 26.
7. Юрченко А. Наши порты способны на большее // Инвестиции: практика и опыт. – 2002. – № 14. – С. 15–18.
8. Україна в цифрах у 2001 році: Короткий статистичний довідник / За ред. О. Г. Осауленка. – К.: Техніка, 2002. – 262 с.

Надійшла до редколегії 08.08.2006.