

Конкуренентоспроможність транспортної інфраструктури України в умовах інтеграції до ЄС¹

Дорофєєва Х.М.

кандидат економічних наук,
старший викладач кафедри міжнародної економіки та туризму
Донецького національного університету економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського

У статті розглянуто стан та загальні тенденції функціонування транспортної інфраструктури України. Особливу увагу приділено рівню конкурентоспроможності транспортної інфраструктури країни, виявленню проблем та напрямів її підвищення в контексті інтеграції до єдиного транспортного простору Європейського Союзу.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, конкурентоспроможність, Глобальний індекс конкурентоспроможності, конкурентна перевага, конкурентоспроможність транспортної інфраструктури.

Dorofieeva K.M. КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ В ЕС

В статье рассмотрены состояние и общие тенденции функционирования транспортной инфраструктуры Украины. Особое внимание уделено уровню конкурентоспособности транспортной инфраструктуры страны, выявлению проблем и направлений ее повышения в контексте интеграции в единое транспортное пространство Европейского Союза.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, конкурентоспособность, Глобальный индекс конкурентоспособности, конкурентное преимущество, конкурентоспособность транспортной инфраструктуры.

Dorofieieva K.M. COMPETITIVENESS OF UKRAINE'S TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN TERMS OF EU INTEGRATION

The article discusses the condition and functioning of the common trends of transport infrastructure of Ukraine. Particular attention is paid to the level of competitiveness of the country's transport infrastructure, identifying of problems and directions of its improvement in the context of integration into the European Union common transport space.

Keywords: transport infrastructure, competitiveness, the Global Competitiveness Index, a competitive advantage, the competitiveness of the transport infrastructure.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Транспортні послуги є найбільш значущими в економіці України, їх питома вага у ВВП держави становить близько 12%. Однак темпи зростання галузі є помірними: згідно з даними Державної служби статистики України, за період 2000–2015 рр. обсяг транспортних послуг збільшився в чотири рази, а в 2008–2015 рр. спостерігалось незначне скорочення (на 0,04%). Необхідно зазначити, що світова фінансова криза зробила негативний вплив на розвиток української економіки в цілому, однак практично не вплинула на виробництво транспортних послуг. Так, у 2009 р. ВВП України зменшився на 34,8%, при цьому обсяги транспортних послуг збільшилися на 8%, що пов'язано зі збільшенням мобільності виробників і споживачів послуг, а

також загальносвітовою тенденцією до скорочення транспортних витрат [1]. Необхідно зауважити, що нині конкурентоспроможність транспортної інфраструктури України знаходиться на незадовільному рівні, що пов'язано із комплексом політичних, економічних та соціальних проблем.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню різних аспектів розвитку транспортної інфраструктури присвячено роботи таких учених, як О.Б. Чернега, А. Шафер, Д. Падалкіна, О.В. Бойко та З.П. Двудіт, П. Фоурак, О.О. Фастовець, Г.А. Жовтяк та ін. Однак більшість досліджень присвячена проблемам підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури конкретних видів транспорту, не беручи до уваги загальні тенденції та комплексний підхід щодо підви-

¹ Публікація містить результати досліджень, проведених за грантової підтримки Державного фонду фундаментальних досліджень за конкурним проектом 20538

щення конкурентоспроможності транспортної системи держави.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. У літературних джерелах досить фрагментарно розглянуто комплексне поняття конкурентоспроможності транспортної інфраструктури, що дає змогу виокремити не розглянуті раніше напрями, проблеми підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є дослідження рівня конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України в контексті євроінтеграції з визначенням основних проблем та концептуальних засад підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури країни.

Виклад основного матеріалу дослідження. Аналіз показників розвитку транспортної системи України демонструє, що протягом останніх п'яти років темпи зростання галузі є помірними, а структура системи – незмінною. Залізничний транспорт має питому вагу – 24% від загального обсягу перевезень та є найбільш розвиненим в Україні (за обсягом перевезень він має найбільшу частку – від 40% до 60%). Протягом останніх п'яти років показники вантажообігу на різних видах транспорту зазнали значних змін (табл. 1). Вантажообіг на автомобільному виді транспорту є найбільш сталим показником, лише в 2011 р. спостерігалось незначне скорочення на 0,7%, проте в 2012 та 2014 рр. наявне збільшення показника в середньому на 2%. Хоча в 2014 р. обсяг вантажообігу майже за всіма видами транспорту скоротився, однак порівняно з 2009 р. вантажообіг на залізничному транспорті збільшився на 14,3%, або на 28 038,9 млн. т/км, на автомобільному – на 19,5%, або на 6 620,5 млн. т/км, тоді як на водному транспорті вантажообіг скоротився на 41,8%, або на 3 311,9 млн. т/км у 2013 р. порівняно з 2009 р., на трубопровідному – на

22,7%, або на 32 228,7 млн. т/км, на авіаційному – на 22,1%, або на 77,3 млн. т/км.

Скорочення вантажообігу на морському та авіаційному транспорті зумовлюється підвищенням тарифів на перевезення, на трубопровідному транспорті – скороченням кількості діючих газо– та нафтопроводів у зв'язку з їх зношеністю [3].

Відповідно до Глобального звіту конкурентоспроможності, Україна посідає 68-е місце за рівнем розвитку інфраструктури (2014–2015 рр.); порівняно з 2013–2014 рр. цей показник не змінився [4]. Стосовно розвитку транспортної інфраструктури, то за якістю розвитку залізничної інфраструктури Україна входить до 30-ти найкращих країн (кількісні показники, такі як довжина, щільність залізничних колій, осьове навантаження дають Україні змогу входити в 10–15 найкращих країн). Так, у період з 2009 по 2013 р. рейтинг якості залізничної інфраструктури покращився на шість позицій (з 30-го до 24-го місця); у 2014–2015 рр. спостерігається незначне погіршення показника, однак саме цей сектор транспортної інфраструктури держави нині дає змогу втримувати певну конкурентну перевагу. У незадовільному стані знаходиться розвиток автошляхів, ранг яких у 2014–2015 рр. був знижений на дві позиції порівняно з 2012–2013 рр., якість портової інфраструктури – зниження рейтингу на 32 позиції та якість авіаційної інфраструктури – зниження рейтингу на 14 позицій (табл. 2).

Таке скорочення показників рейтингу пов'язане з політичною ситуацією в країні, що проявляється у неможливості використання інфраструктурних об'єктів частини Донецької, Луганської областей та Автономної Республіки Крим.

В умовах реформування транспортної інфраструктури України в контексті інтеграції до Європейського Союзу та загострення конкуренції на ринку транспортних послуг, за невідповідності технологічного рівня перевезень

Таблиця 1

Динаміка вантажообігу в Україні в 2009–2014 рр., млн. т/км

Вид транспорту	2009 р.	2010 р.	Темп росту, %	2011 р.	Темп росту, %	2012 р.	Темп росту, %	2014 р.	Темп росту, %
Залізничний	195978	218037	111,26	243556	111,70	237274	97,42	224017	94,41
Автомобільний	33866,7	38697,2	114,26	38438,9	99,33	39194	101,96	40487	103,30
Водний	7927,1	9014,5	113,72	7365,2	81,70	5324,8	72,30	4615,2	86,67
Трубопровідний	141880	138445	97,58	136700	98,74	112505	82,30	109651	97,46
Авіаційний	350,3	378,2	107,96	366,8	96,99	349,5	95,28	273,0	78,11

Джерело: складено автором на основі [2]

зростаючим потребам суспільства і стандартам якості надання транспортних послуг пріоритетного значення набуває проблема підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури за рахунок підвищення якості послуг, що надаються, та доступності транспортних мереж.

Першочерговим завданням щодо підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України має стати вдосконалення державного регулювання її формування та розвитку.

Нині головною проблемою розвитку транспортної інфраструктури будь-якого з видів транспорту є недостатній обсяг інвестицій, що могли бути спрямовані не тільки на створення нових об'єктів інфраструктури відповідно до світових та європейських стандартів, а й на модернізацію наявних. Таким чином, головним важелем підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури є вдосконалення законодавства про інвестиції з посиленням важелів активної політики іноземних капіталовкладень. Не менш важливими проблемами залишаються нестача кваліфікованих кадрів у транспортній галузі та низький рівень зацікавленості у фундаментальних дослідженнях щодо розвитку транспорту, що потребує додаткового стимулювання з боку державних агенцій. Особливої уваги також потребує мотивація підприємств, що працюють у транспортній галузі, до підвищення якості послуг та впровадження інноваційних технологій. Варто зазначити, що представлені аспекти підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури є лише загальними векторами, що дадуть змогу спрямувати дії державних та ринкових акторів у напрямі підвищення якості та результативних показників об'єктів транспортної інфраструктури. Конкретні механізми реалізації процесу підви-

щення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України потребують подальшого дослідження.

Під процесом забезпечення підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури розуміється якнайкраще використання природних, трудових, інвестиційних, інноваційних ресурсів та територіальної організації країни. Кінцевим етапом такого процесу формування стане алгоритм, використання якого забезпечить підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури.

Для забезпечення конкурентоспроможності, транспортна інфраструктура України на сьогоднішній день вирішує важливе завдання щодо залучення додаткових обсягів перевезень за всіма видами транспорту за рахунок збільшення швидкості перевезень. Однією з основних причин незадовільного стану національного транспортного комплексу є встановлена протягом останніх двох десятиріч років невідповідність масштабів фінансування нормативним правилам процесів простого відтворення основних виробничих фондів та майже повна відсутність інвестиційних вкладів, які б сприяли інноваційно-інвестиційному процесу розвитку транспортної інфраструктури. У результаті транспорт має цілу низку проблем, а саме [5]: значне старіння основних фондів, їх фізичний та моральний знос; поганий ступінь організації перевізного процесу; майже повна відсутність транспортного сервісу; незначний рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки.

У зв'язку з обмеженістю фінансування надійна робота всієї галузі ставиться під загрозу через зниження показників безпеки руху та надійності інфраструктурних об'єктів.

Значна частина конкурентних переваг у транспортній галузі, як і в інших галузях еко-

Таблиця 2

**Оцінка сектору «транспортна інфраструктура» України
в Глобальному індексі конкурентоспроможності**

Показники розвитку транспортної інфраструктури	Рейтинг у 2012–2013 рр.	Рейтинг у 2013–2014 рр.	Рейтинг у 2014–2015 рр.
Якість інфраструктури в цілому	56	70	75
Якість автошляхів	137	144	139
Якість залізничної інфраструктури	24	25	25
Якість портової інфраструктури	75	94	107
Якість авіаційної інфраструктури (пасажирських перевезень)	85	105	99
Доступний кілометраж посадкових смуг	58	58	61

Джерело: складено автором на основі [4]

номіки, на даному етапі розвитку набула Україною за рахунок дешевої робочої сили, заниженого курсу національної валюти, прямого чи прихованого субсидування галузей, отримання «тіньових» прибутків, експлуатації природних та екологічних ресурсів тощо. Сучасні методи конкурентної боротьби базуються на застосуванні гнучких, універсально прийнятних інструментів економічного регулювання та стимулювання, інтенсивному поширенні інформаційно-комунікаційних технологій, першочерговому розвитку «економіки знань».

Оновлення бачення проблеми стійкої конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України в контексті євроінтеграції створює потенційну можливість для прискорення просування країни до впровадження сучасних чинників конкурентоспроможності національної економіки, водночас посилюючи відкритість економіки та використовуючи значну частину «штучних» засобів досягнення конкурентоспроможності. Ключове завдання політики держави формується за допомогою інструментарію, притаманного сучасній ринковій економіці, а ресурси, набуті завдяки попередній моделі розвитку, спрямовуються на створення засад нової якості економічного розвитку та конкурентоспроможності на основі стійкого розвитку.

Загальні рекомендації щодо концепції підвищення стійкої конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України представлено на рис. 1, де головну увагу приділено реформуванню державної політики у сфері підвищення якості та безпеки перевезень.

Якщо перейти від конкурентних засад визначення стратегічних шляхів забезпечення стійкої конкурентоспроможності транспортної інфраструктури до визначення реальних напрямів її вдосконалення, то необхідно сконцентрувати увагу на можливостях повноцінної реалізації національних конкурентних переваг, що існують та формуються з урахуванням прогнозних тенденцій світового економічного розвитку.

Саме виходячи із цих позицій, за стратегічними оцінками фахівців, одним із найперспективніших напрямів формування та забезпечення стійкої конкурентоспроможності України має стати мобілізація інфраструктурного потенціалу держави, який спирається на геоекономічні переваги України та є ресурсом динамічного розвитку інтеграційних процесів у всіх регіонах світу.

Важливим є вивчення транспортно-інфраструктурного потенціалу України та обґрунтування необхідності його розвитку для підви-

щення конкурентоспроможності держави на світовій арені. Особливе географічне положення України визначає її високий транзитний потенціал як держави, що об'єктивно має відігравати роль геополітичного мосту у транспортних зв'язках, що формуються на провідних напрямках міжнародної торгівлі Європа – Азія, Північна Європа – Близький Схід, країни Африканського континенту [5].

Модернізація транспортної інфраструктури, підвищення якості організації доставки вантажів можуть істотно збільшити обсяги міжнародних перевезень, які є основним джерелом експорту транспортних послуг. Україна має густу мережу транспортних шляхів, розвинутий сучасний рухомий склад усіх видів транспорту. За коефіцієнтом транзитності (тобто за ступенем розвитку всіх видів транспортних зв'язків та відповідної їм інфраструктури) Україна посідає перше місце в Європі [6, с. 9]. Транспортний комплекс України за обсягами та тоннажем пасажирських і вантажних перевезень, пропускною спроможністю та оформленням транзитних вантажів, наявністю потужних магістральних газо- та нафтопроводів, міжнародних енергосистем посідає одне з провідних місць в Європі (у перші роки незалежності Україна за обсягом перевезень посідала четверте місце у світі після Росії, США та Канади).

Нині український транспортний комплекс має 6 залізниць, 3 морські пароплавства та АТ «Укррічфлот», 67 авіакомпаній, 800 підприємств автомобільного транспорту, 50 тис. км трубопроводів (газо-, нафто- та продуктопроводів), комплекс науково-виробничих підприємств. У сфері транспорту зайнято нині 20% населення та 30% основних фондів. Кожну добу кордон перетинає в середньому понад 150 тис. громадян та 40 тис. одиниць транспорту [2], що свідчить про значний потенціал розвитку транспортної інфраструктури, однак, як уже зазначалося вище, головною проблемою розвитку транспортної галузі є недосконала державна політика. Основними причинами, що стримують підвищення рівня конкурентоспроможності транспортної інфраструктури є:

– неузгодженість українського законодавства із законодавством західноєвропейських країн (із восьми конвенцій щодо спрощення процедур в управлінні, торгівлі й на транспорті Україна як незалежна держава приєдналася лише до однієї Митної конвенції з міжнародного перевезення вантажів із використанням книжки МДП 1975 р. (ЕЕК ООН));

- несумісність національної нормативно-правової бази з міжнародним транспортним правом, зокрема в частині перетинання кордонів, організації перевезень і переробки вантажів на терміналах;
- відсутність єдиної державної транзитної політики;
- недостатня якість перевезень через недосконалість транспортної інфраструктури

(низька швидкість, організаційно-технічні бар'єри на кордонах, незбереження вантажів, низький рівень сервісу);

- відставання розвитку сучасної мережі автомобільних шляхів, терміналів, їх невідповідність технічним параметрам і техніко-експлуатаційним вимогам до транспортних комунікацій міжнародного значення, рухомого складу та інших об'єктів;



Рис. 1. Концепція підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України

– недостатній розвиток інформатизації.

З метою вдосконалення організаційно-правової основи системи функціонування транспортної інфраструктури для підвищення конкурентоспроможності України необхідно створити правові, економічні, технічні, організаційно-технологічні, екологічні умови, максимально наближені до європейських. Необхідно впровадити комплексні заходи, спрямовані на становлення України як транзитної держави та на нормативно-правове забезпечення транзиту територією України. Для цього потрібно провести:

– удосконалення принципів положень законодавства про інвестування з посиленням важелів активної політики залучення іноземного капіталу;

– фінансування фундаментальних та прикладних досліджень у сфері розвитку транспортної інфраструктури та інновацій у транспортній галузі;

– моніторинг національного та європейського ринків транспортних послуг, а також аналіз стану транспортної інфраструктури, своєчасні корегувальні та превентивні заходи на етапі формування транспортних мереж;

– стимулювання впровадження новітніх екологічних та ефективних технологій, що сприяють підвищенню рівня безпеки, якості та рентабельності транспортної інфраструктури;

– упровадження інтелектуальної транспортної системи та визначення її економічної ефективності;

– упровадження мотиваційних важелів для транспортних підприємств щодо прискорення

переходу на європейські стандарти надання транспортних послуг та розбудови інфраструктурних об'єктів.

Контроль над реалізацією програмних інструментів підвищення стійкої конкурентоспроможності транспортної інфраструктури й їх коригування мають бути постійними й спиратися на додержання цільової орієнтації транспортної інфраструктури на досягнення необхідної (запланованої) соціальної й економічної результативності в контексті євроінтеграції. У разі виникнення тих чи інших відхилень від стратегічної мети (вдосконалення організаційно-правової основи системи функціонування транспортної інфраструктури) потрібно робити відповідні коригування. При цьому можливі їх модифіковані варіанти, усунення й заміна новими, що задовольняють вимоги загальної (базової) стратегії та цільову спрямованість соціально-економічного розвитку транспортної інфраструктури.

Висновки з цього дослідження. Нині конкурентоспроможність транспортної інфраструктури України знаходиться на незадовільному рівні, що пов'язано з комплексом політичних, економічних та соціальних проблем. Головним важелем підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури в контексті євроінтеграції є вдосконалення державних механізмів регулювання окремих аспектів інфраструктурного розвитку, що стане першим кроком на шляху залучення іноземних інвестицій, упровадження інноваційних технологій та підвищення якості послуг, що надаються.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Дорофєєва Х.М. Аналіз показників роботи транспортної системи України / Х.М. Дорофєєва // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2015. – Вип. 1. – С. 64–69.
2. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
3. Задворный Ю.В. Критерии оценки развития транспортной инфраструктуры региона / Ю.В. Задворный // Российское предпринимательство. – 2011. – Вип. 1(175). – С. 168.
4. The Global Competitiveness Report. Official web-site of World economic forum. Available at : <https://www.weforum.org/reports>.
5. Хумаров О.А. Підвищення конкурентоспроможності України: мобілізація транзитного потенціалу / О.А. Хумаров [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://old.niss.gov.ua/book/StrPryor/11_2009/23.pdf.
6. Філіпенко А.С. Україна і світове господарство: взаємодія на межі тисячоліть / А.С. Філіпенко, В.С. Будкін, А.С. Гальчинський [та ін.]. – К. : Либідь, 2002. – 470 с.