

## МОДЕРНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПРИКОРДОННИХ РЕГІОНІВ: ФІНАНСОВІ ТА УПРАВЛІНСЬКІ АСПЕКТИ

*Анотація.* У статті коротко дано оцінку стану транспортної інфраструктури України та її Карпатського регіону, визначено основні проблеми, що перешкоджають ефективній реалізації транспортно-транзитних функцій територій, та запропоновано шляхи їх вирішення за рахунок введення в дію нових механізмів фінансування та управління транспортною інфраструктурою на основі використання переваг транскордонного співробітництва.

**Ключові слова:** транспортний потенціал, прикордонні регіони, транспортна мережа, фінансові та управлінські важелі.

R. Hudyma

## MODERNIZATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF BORDER REGIONS: FINANCIAL AND MANAGERIAL ASPECTS

*Abstract.* The transport infrastructure of Ukraine and the Carpathian region is briefly assessed in the article, the main problems that prevent the effective implementation of transport and transit functions of areas are determined and the ways to solve them through the introduction of new financing mechanisms and management of transport infrastructure through the use of cross-border cooperation benefits are offered.

**Keywords:** transport potential, border regions, transport network, financial and managerial tools.

### 1. Вступ

Необхідність забезпечення стабільного економічного зростання, структурних зрушень у національній економіці висуває на перший план проблему генерування ресурсів та її правильне спрямування у відповідний сектор. Однією з важливих передумов оптимізації економічного розвитку в прикордонних регіонах є наявність достатньої мережі транспортних шляхів. Розвиток транспортних мереж є пріоритетним для всіх регіонів країни. Особливо актуальним він є для західних прикордонних регіонів України. Адже наявність транспортної магістралі значно підвищує інвестиційну привабливість регіону, дає перспективу інтенсифікації виробничої діяльності, розвитку соціальної інфраструктури, підвищує стан життя населення, посилює міжрегіональний обмін здобутками праці та створює передумови запозичення передового досвіду сусідніх країн.

Ефективна розбудова транскордонної та внутрішньої транспортної інфраструктури може знизити торговельні витрати і призвести безпосередньо до збільшення торгівлі та інвестицій. Зменшення торговельних витрат може також опосередковано індукувати збільшення прямих іноземних інвестицій, в основному за рахунок внутрішньофірмової вертикальної інтеграції через кордони, що використовують порівняльні переваги географічного розташування, і, в свою чергу, таке збільшення обсягу прямих іноземних інвестицій може ще більше збільшити обсяги надходжень в інших видах діяльності регіону. Це породжує “трикутник взаємод-

повнюючих ефектів” між транскордонним розвитком інфраструктури, торгівлі та інвестицій, кінцевий результат від яких - збільшення економічного зростання.

Розширення наявних фінансових ресурсів для регіону дозволяє розглядати нові варіанти транспортної політики (в контексті її модернізації). Пріоритетом під час реформування транспортної галузі регіону передусім повинні бути модернізація інфраструктури та покращення доступу громадян та підприємств до транспортних послуг. Найкращим шляхом досягнення цієї мети є трансформація фінансового та управлінського механізмів розвитку та функціонування транспортної інфраструктури прикордонних регіонів.

В останні роки тема розвитку інфраструктури, організації фінансування її створення, модернізації та розширення, а також подальшої експлуатації стала особливо популярною в усьому світі.

Оскільки в Україні більшість об'єктів транспортної інфраструктури вкрай зношені, фактор часу діє все сильніше. Саме тому створення нових, реконструкція та модернізація існуючих об'єктів інфраструктури стає особливо актуальною, однак власний досвід інвестування в інфраструктуру значною мірою втрачено. Фінансові проблеми функціонування галузі проявляються у невідповідності обсягів фінансування нормативним вимогам процесів відтворення основних виробничих засобів внаслідок зниження ролі амортизаційного механізму та низького рівня інвестиційної активності. Недолік власного досвіду організації розвитку даного виду

інфраструктури може бути компенсований успішною адаптацією кращих моделей, вироблених найбільш досвідченими в даній галузі країнами.

## 2. Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблемам дослідження різноманітних важелів та інструментів впливу на ефективне функціонування транспортної інфраструктури регіону та країни присвячені роботи таких вчених: Варнавський В., Позамантір Е. [1, 7] та ін.

У той же час в умовах посилення транскордонної співпраці питання дослідження вітчизняних проблем розвитку транспортної інфраструктури прикордонних регіонів та зміни механізму її функціонування потребує подальшого обґрунтування і дослідження.

Саме тому *метою* статті є стислий аналіз сучасного стану транспортної інфраструктури України та її західних прикордонних регіонів, виявлення основних перешкод її розвитку та дослідження світового досвіду використання дієвих фінансово-управлінських інструментів для ефективної роботи галузі.

## 3. Виклад основного матеріалу

Нездатність України модернізувати залізничну і автодорожню мережу, внутрішні водні шляхи, портове господарство, аеропорти значною мірою знижує ефективність національної економіки. Неякісна транспортна інфраструктура практично унеможливує деякі виробничі процеси. Міжнародна торгівля, наприклад, значною мірою залежить від щільності транспортної інфраструктури.

Інфраструктура є основою процесу промислової агломерації, при якому нові галузі концентруються навколо вже сформованих індустріальних кластерів [10].

Будівництво нових автомобільних доріг і залізниць, а також по-справжньому комплексна модернізація вимагають суттєвих інвестицій, у випадку яких питання, пов'язані з прийняттям рішень, підготовкою та виконанням, особливо складні. Фінансування транспортної інфраструктури стимулює сукупні приватні інвестиції, створюючи мультиплікаційний ефект на ВВП та інші соціально-економічні параметри розвитку країни. Провідні країни світу (долучаються до них і окремі країни, що розвиваються) вкладають величезні кошти в розвиток першокласної транспортної інфраструктури. Для того, щоб не відстати, Україні необхідно інвестувати значні капітали практично в усі сектори транспортної інфраструктури, починаючи від універсальних високошвидкісних ширококоштових систем до якісної дорожньої та придорожньої інфраструктури сільської місцевості.

Транспортне фінансування історично розглядалось як сфера діяльності держави, головним чином у зв'язку з необхідністю значних капіталовкладень. Проте з кінця 1970-х років усе більше уваги стало приділятися підвищенню ролі в цьому процесі приватного сектора.

У сучасній економічній літературі активно ведуться дискусії щодо ролі приватного сектора в

транспортній інфраструктурі [1, 8, 9]. Науковці схиляються до пріоритету інвестицій приватного сектора над державними, за винятком випадків "національної монополії", тобто підгалузей, в яких інвестиції можуть забезпечувати прибуток лише тоді, коли весь ринок контролює одна компанія. Тобто вони визначають, що не існує однієї універсальної ефективної системи регулювання структури власності для інфраструктурних проектів та інвестицій. Оскільки громадська думка схиляється до переважної ролі приватного сектора, необхідні державні організаційні структури, що займаються регулюванням участі приватного капіталу в розбудові транспортної інфраструктури, а також відповідна державна політика, здатна реалізувати таке регулювання на практиці. Це потрібно насамперед для забезпечення конкурентного тиску на приватизовані інфраструктурні об'єкти, щоб не відбулася проста заміна державної монополії на приватну [12].

Проблемним, на нашу думку, є дане питання й для України, оскільки у транспортному секторі склалося неоднорідне конкурентне середовище: від повністю приватизованого автомобільного та річкового транспорту до повної державної власності на залізничному транспорті, дорожньому господарстві та у морських портах. Така ситуація перешкоджає залученню приватних інвестицій.

Хоча основною проблемою є фінансування (бюджетні кошти, доступ до іноземних ресурсів, можливість почати брати плату за проїзд автошляхами, можливість залучати приватний капітал), досвід показує, що покращення ситуації щодо фінансування не перетворюється відразу на швидший темп модернізації інфраструктури. Вагомим чинником впливу на даний процес є управлінські аспекти, в прикордонних регіонах вони стосуються розподілу повноважень та фінансування між державними та місцевими органами.

До того ж, при визначенні рівня сучасного розвитку транспортної інфраструктури варто звернути увагу не тільки на кількісні, а й на якісні параметри наявної мережі: її доступність, безпеку перевезень тощо. Дана оцінка дає можливість регіонам побудувати власний механізм впливу на формування транспортної інфраструктури.

Загалом існують два основних підходи до вимірювання транспортної інфраструктури: фізичний (або натуральний) і фінансовий (вартісний). Фінансові показники вимірюють акумульовані інвестиції або накопичений капітал у конкретних галузях інфраструктури (наприклад, вартість доріг). Натуральні показники вимірюють широкий спектр характеристик: довжину доріг із твердим покриттям, середню відстань та обсяги перевезень, вантажо- та пасажирооборот тощо. Оскільки єдиний натуральний індекс, що охоплює різні підвиди інфраструктури, побудувати практично неможливо, на практиці натуральні показники використовуються при дослідженні окремих сегментів інфраструктури.

## Окремі показники роботи транспорту в Карпатському регіоні України за 2011 р.

Регіон	Частка транспорту у ВВП країни, %	Частка транспорту у ВВП регіону, %	Частка реалізованих транспортних послуг ВВП регіону, %	Частка працівників транспорту у заг. кількості зайнятого населення, %	Частка транспортних підприємств, %	Інвестиції в транспорт (у % до загального обсягу інвестицій)
Україна	10,2	-	6,2*	12,0	4,2	13,6
Львівська область	0,5	14,7	12,3	19,4	4,2	20,3
Закарпатська область	0,2	11,7	5,4	6,3	4,7	10,7
Івано-Франківська область	0,2	10,5	3,8	5,9	3,0	6,5
Чернівецька область	0,1	8,7	3,3	6,2	4,3	3,0

\*Узагальнені дані по Україні  
Складено автором за даними [2-6].

Який внесок інфраструктури транспорту, зокрема кожного з його видів (автомобільного, залізничного та ін.) у ВВП, сьогодні однозначно ніхто сказати не може. Е. І. Позамантір запропонував варіанти розвитку транспорту давати на основі зіставлення досягнутого приросту новоствореної вартості (національного доходу, чистої продукції, валового продукту) з обсягами витрачених ресурсів. При цьому в складі новоствореної вартості повинна враховуватися як створена безпосередньо на транспорті, так і відповідна частина вартості, створеної в економіці регіону (країни) в цілому, за участю транспорту [7]. Оскільки офіційна статистика в нашій державі не публікує дані щодо обсягів транспортних витрат у розрізі регіонів, спираючись на доступну інформацію, ми можемо визначити внесок транспорту в розвиток економіки регіону за показниками поданими, в табл. 1.

Аналізуючи дані табл. 1, можна стверджувати наступне:

- транспортний сектор відіграє важливе стратегічне значення у створенні ВВП кожної області;
- обсяги наданих транспортних послуг та кількість працюючих у галузі є значними (12,3%) для Львівської області, інші області демонструють помітно нижчі результати, що можна визначити як недостатнє використання потенціалу;

- в умовах посилення попиту на транспортні послуги, погіршення стану рухомого складу, зношеності дорожнього полотна визначається проблема нестачі інвестиційних ресурсів для їх усунення в усіх областях (показник для Львівської області – 20,3 % номінально зріс за рахунок виділення коштів на модернізацію мережі під час підготовки до Євро-2012).

На підставі аналізу взаємозв'язку між станом транспортної інфраструктури і економічним розвитком регіонів можна виділити 4 аспекти, що стосуються вибору варіантів державної (регіональної) транспортної політики щодо ефективної розбудови наявної мережі (рис. 1).

Той чи інший вид транспортної інфраструктури може опинитися в певний період часу особливо важливим. У цьому зв'язку велике значення має оптимальне поєднання різних видів транспортної інфраструктури на різних етапах економічного розвитку.

Кожна країна, що розробляє стратегію розвитку та модернізації транспортної інфраструктури, стикається з чотирма головними проблемами: вибір пріоритетів, оцінка фінансових можливостей, вибір оптимальної моделі розвитку та ставлення до інфраструктури.

Для прикордонних регіонів вибір пріоритетів має особливе значення, тому ключовими завдання-

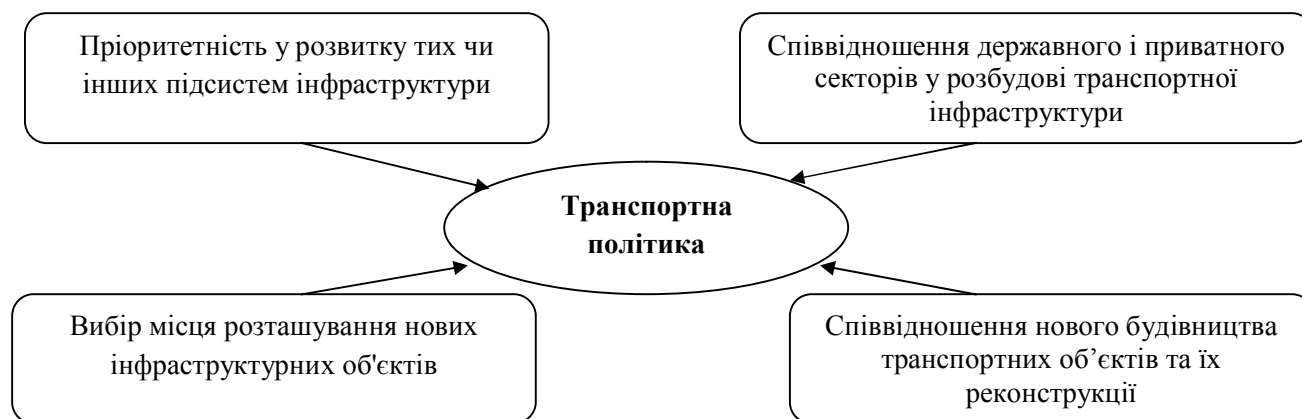


Рис. 1. Базові елементи побудови транспортної політики

ми при формуванні регіональної політики розвитку транспортної інфраструктури повинні бути:

- ✓ дослідження інфраструктурних потреб регіону;
- ✓ оцінка наявних фінансових можливостей та порядок їх розподілу;
- ✓ аналіз можливостей застосування різних форм фінансування розвитку транспортної мережі;
- ✓ узгодження інтересів транспортної політики з сусідніми транскордонними регіонами;
- ✓ визначення і розподіл обов'язків та відповідальності за здійснювані інфраструктурні проекти тощо.

Зараз популярним механізмом фінансування важливих інфраструктурних проектів, у т.ч. на транспорті, є державно-приватне партнерство. Різні країни рухаються до такої моделі різними шляхами. В Іспанії, наприклад, із 1996 р. розпочався процес створення потужних інжинірингових і будівельних компаній – національних чемпіонів, які виступають надійними партнерами як іноземних, так і іспанських кредитних інститутів. Їх норма прибутку в середньому становить 12%, в той час як у аналогічних американських компаній – 7%. На відміну від Іспанії, Бразилія сконцентрувалася на посиленні ролі державного сектора, активізації місцевих органів влади та участі їх у капіталі інфраструктурних проектів.

Варто зазначити, що, виступаючи суспільним товаром, транспортна інфраструктура, незалежно від форми контролю над її елементами і приватним або державним характером інвестицій, повинна насамперед максимально задовольняти суспільні потреби. Це відбувається тільки тоді, коли існує сильний державний нагляд над проектуванням, фінансуванням, будівництвом, функціонуванням і ремонтом інфраструктурних об'єктів [11].

#### 4. Висновки

Інфраструктура є найбільш важливим довгостроковим об'єктом інвестування будь-якої країни. Відбір і здійснення таких інвестицій визначає ефективність бізнесу і якість життя населення на кілька років вперед. Сьогодні прямим механізмом стимулювання розвитку регіонів, у т.ч. розвитку транспортної мережі, залишається державна фінансова підтримка, яка кожного року надається регіонам із різних джерел фінансування. Так, наприклад, Мінрегіон у 2013 році здійснює реалізацію та супровід 23 бюджетних програм та субвенцій на загальну суму понад 2,7 млрд. грн. за такими напрямками: будівельні роботи на пріоритетних об'єктах державного значення (276,1 млн. грн.); об'єкти розвитку транспортної інфраструктури (356 млн. грн.) [13].

Вважаємо, що при визначенні програми розвитку регіонального транспорту необхідно перейти від моделі опори на виключно приватні іноземні інвестиції до збалансованої змішаної моделі державних нагляду та організації, за участю приватного сектора в проектуванні, будівництві інфраструктурних об'єктів та їх експлуатації. Така модель може спиратися на внутрішні джерела фінансування (приватний бізнес, пенсійні фонди, банки розвитку),

національні та місцеві інжинірингові та будівельні компанії, в якій іноземні учасники відіграють істотну, але не провідну роль. Крім того, проводити фінансування капітальних вкладень тільки за рахунок бюджетних коштів важко – прямі інвестиції з бюджету бувають утруднені у своїй направленості інституційно, а іноді й політично.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Варнавский В. Г. Государственно-частное партнерство Т. 1-2 / Варнавский В. Г. – М. : ИМЭМО, 2009.
2. Підсумки роботи транспорту області за 2011 р. [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Чернівецькій області. – Режим доступу: <http://www.cv.ukrstat.gov.ua>.
3. Підсумки роботи транспорту області за 2011 р. [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Закарпатській області. – Режим доступу: <http://www.uz.ukrstat.gov.ua>.
4. Підсумки роботи транспорту області за 2011 р. [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Івано-Франківській області. – Режим доступу: <http://stat.if.ukrtel.net>.
5. Підсумки роботи транспорту області за 2011 р. [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Львівській області. – Режим доступу: <http://lv.ukrstat.gov.ua>.
6. Підсумки роботи транспорту України за 2011 р. [Електронний ресурс] / Державний комітет статистики. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Позамантір Э. И. Методы оценки эффективности перспективных прогнозов и программ развития транспорта / Позамантір Э. И. // Моделирование систем и процессов управления на транспорте. – М. : 1991. – С. 32-34.
8. Guasch J. Granting and Renegotiating Infrastructure Concession. Doing It Right. Wash., DC: World Bank Institute, 2004.
9. Kessidies I. Reforming Infrastructure: Privatisation, Regulation and Competition. Wash. DC, World bank Institute and Oxford University Press. 2004.
10. Mayer J. "Export Dynamism and market Access." World Institute for development Economics Research Discussion Paper 2003, No 2003/42.
11. Russia's Infrastructure at the Crossroad – The Key to Modernization. USRBC White Paper. Wash. DC 2010, pp. 8-9.
12. Stern J. "Electricity and telecommunications Regulatory Institutions in Small and Developing Countries." Utilities Policy, 2000, Vol. 9, No 3, pp. 131-157.
13. У 2013 році Мінрегіон здійснює реалізацію та супровід 23 бюджетних програм та субвенцій [Електронний ресурс] / Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України. – Режим доступу: <http://minregion.gov.ua/news/u-2013-roci-minregion-zdiysnyue-realizaciyu-ta-suprovid-23-byudzhetnih-program-ta-subvenciy/>.