

УДК. 658.152:656.2.001.73

І.В. ПАЛАМАРЧУК, к.е.н. УкрДАЗТ, Харків
У.Л. СТОРОЖИЛОВА, к.е.н. УкрДАЗТ, Харків

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПОТРЕБНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

Для нормальной работы и развития транспортной инфраструктуры необходимо привлечение инвесторов, что в свою очередь позволит обновить изношенные и морально устаревшие основные фонды. Данные обновления позволят транспорту стать привлекательным для Европейских стран.

For normal operation and development of transport infrastructure it's necessary to attract investors, which in turn will update the worn-out and moral obsolete capital assets. These updates allow transport to be attractive for European countries.

Ключевые слова: инвестиции, железнодорожный транспорт, основные фонды.

Вступление. Роль железнодорожного транспорта в системе транспортных коммуникаций Украины усиливается и тем, что через территорию государства пролегают основные транспортные трансевропейские коридоры: Восток-Запад, Балтика-Черное море. В частности, трансевропейская железнодорожная магистраль E-30, берущая начало в Берлине, пересекает Украину по маршруту Мостиска - Львов - Киев и идет дальше до Москвы. Она же на территории Польши пересекается со скоростными магистралями E-59 и E-65 и создает возможность скоростного железнодорожного сообщения почти между всеми государствами Европы.

С вхождением Украины в европейское экономическое пространство, с увеличением в связи с этим объемов грузовых и пассажирских перевозок, значение железнодорожного транспорта возрастает.

Постановка задачи. По экспертным оценкам, достижение Украиной основных социально-экономических показателей развитых европейских государств до 2020 г. возможно при условии обеспечения среднегодовых темпов роста ВВП Украины в размере 6-8%. В 2008-2009 годах эти темпы, соответственно, составили 5,9% и 9,1%. Что, безусловно, сказалось и на потребностях в перевозках [2].

Экономический рост страны обеспечивается в том случае, если капиталовложения составляют 20-30% от ВВП, что считается индикатором экономической безопасности. В Украине, начиная с 2000 г., достигнут значительного прироста капиталовложений 14,4% - 17,2%, увеличился объем внешних инвестиций. Тем не менее, суммарные капиталовложения из внутренних

и внешних источников не превышали 13,24% от ВВП, то есть дефицит инвестиционных ресурсов в Украине составляет как минимум 6,76 % от ВВП [6, 8]. В соответствии с концепцией развития транспортно-дорожного комплекса Украины на период до 2020 г. определены основы инвестиционной политики, которая способна обеспечить реализацию задач, возникающих перед отраслью в условиях оживления производства и восстановления реального сектора экономики, роста спроса на транспортные услуги и активизации процессов интеграции в европейскую и мировую транспортные системы.

Методология. Железнодорожный транспорт является наиболее развитым в Украине, по общей длине путей он занимает четвертое место в мире (после США, России и Канады). По грузообороту он выполняет основные объемы перевозок – 40-50% (даже в год наибольшего спада - 1997 г. - свыше 40%), а по пассажирообороту является неоспоримым лидером — на него приходится 50-70% общего объема перевозок. При большой разветвленности путевой сети, большая половина которой - путевая сеть предприятий и организаций, значительный процент составляют электрифицированные участки (около 40%), двух- и многопутевые участки (почти треть общей длины).

Наряду с этим, железнодорожный транспорт имеет высокую долю изношенности основных фондов (по некоторым их главным видам – 80 - 90%), преобладающая часть путей смонтирована на деревянных шпалах, из которых 15-17% непригодны для дальнейшего использования. Значительную часть инфраструктурных объектов железной дороги необходимо признать устаревшими и не отвечающими современным требованиям по выполнению своих основных функций. Прежде всего это касается железнодорожных вокзалов, станций, гостиниц, средств связи и управления движением поездов. Техничко-экономические и эксплуатационные характеристики железной дороги снижаются также из-за того, что ширина колеи отличается от западноевропейской, что особенно отрицательно отражается на заграничных и транзитных перевозках. Это требует содержания на западных границах страны 14 специально оборудованных станций, 11 станций, где осуществляется перегрузка импортных грузов, и 8 пунктов перестановки вагонов на тележки западноевропейской колеи.

Структура и производственные мощности связанных с данной отраслью предприятий, перешедших под юрисдикцию Украины после распада СССР, которые должны поддерживать эффективное функционирование железной дороги, не обеспечивают ее пропорционального и гармоничного развития в перспективе необходима их реконструкция и переоснащение, частичное перепрофилирование, постепенное свертывание избыточных и строительство новых мощностей.

Результаты исследования. Анализ показал, что для экономического возрождения необходимо в ряде случаев проводить жесткую дезинвестиционную политику, а именно - сокращение количества занятых работников и уменьшение

физических объемов устаревших основных фондов. В частности, сокращено 106 тыс чел., закрыто 159 железнодорожных станций и выведено из эксплуатации 178 электровозов и 739 магистральных тепловозов. В то же время проведены мероприятия по модернизации тепловозостроительных и ремонтных заводов, которые разрешат создать новые рабочие места и внедрять в производство новые технологии. Необходимый объем инвестиций для нормализации работы железнодорожного транспорта составляет 1547 млн долл. США, в том числе на реконструкцию туннеля на участке Бескид-Скотарське 30 млн долл.; на модернизацию парка пассажирских вагонов - 272 млн долл.; на закупку новых пассажирских вагонов - 945 млн долл.; на обновление парка электровозов современными магистральными грузопассажирскими электровозами переменного тока - 104 млн долл.; на обновление парка дизель- и электропоездов - 45 млн долл.; на создание компании - оператора по перевозке рудно-металлургических грузов в Донецко-приднепровском регионе - 21,8 млн долл.; на создание автоматизированной системы учета и контроля грузовой работы в товарных конторах станций на железных дорогах Украины - 15 млн долл.

На объектах железнодорожного транспорта с 2005 г. освоено капитальных вложений за счет собственных средств 252,3 млн грн., что в 3,7 раза больше, чем в 2008 году (из них на объектах производственного назначения - 156,9 млн грн.). Введены в действие основные фонды на сумму 96,6 млн грн., в том числе на объектах производственного назначения - 93,8 млн. Приобретен и обновлен подвижный состав на сумму 77,2 млн грн., или 53,1% от общей суммы освоенных капитальных вложений производственного назначения.

Необходимо указать, что период 2004-2008 гг. характеризовался оживлением деловой активности, увеличением объема ВВП и объемов грузовых перевозок в Украине. Стабилизация экономической ситуации положительно повлияла на объем инвестиций в транспортно-дорожный комплекс Украины. Улучшение инвестиционной политики определено как один из приоритетов деятельности Министерства транспорта Украины на 2009 г., в особенности в сфере обновления подвижного состава и основных фондов (сработанность которых составляет от 50,5 до 79%), реконструкции автомобильных дорог, обновление флота, аэропортов.

В транспортную отрасль Украины было запланировано привлечь инвестиции в сумме свыше 1,1 млрд долл., что более чем на 40 млн долл. превышает суммарный объем инвестиций за два предшествующих года. Основные инвестиции должны были быть направлены на возрождения национального морского перевозчика, за счет средства транспортных подотраслей, без привлечения средств госбюджета.

На период до 2010 г. минимальные объемы инвестирования в развитие транспортной отрасли оцениваются в 19,3 млрд долл., в частности на подвижный состав - 7,74 млрд долл., на транспортную инфраструктуру - 11,56 млрд долл. Доля

железнодорожного транспорта оценивается в 6,3 млрд долл., морского - 2,2 млрд, речного - 0,2 млрд, воздушного - 3,6 млрд, автотранспорта - 7 млрд долл.(рис.1)

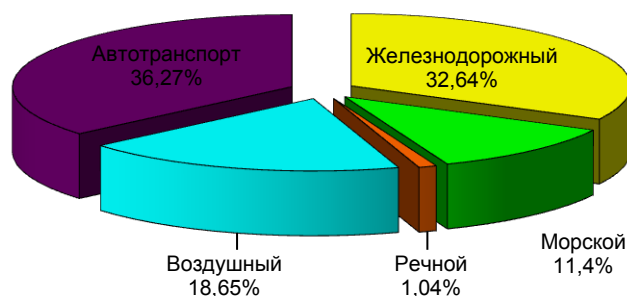


Рис 1 - Структура инвестиций до 2010 года по отраслям

Введены в действие основные фонды на сумму 0,4 млрд. грн., средства были направлены на приобретение оснащения и подвижного состава, на строительство авто-терминалов в пунктах пропуска через государственную границу Украины в Ужгороде, Керчи и в Новых Яриловичах (Черниговская обл.).

Транснациональный капитал, присутствующий в украинской экономике, выполняет функцию своеобразного социального амортизатора. Проблема состоит в том, что в Украине отсутствующая обдуманная правительственная политика относительно привлечения инвестиций. Транснациональные компании довольно часто не выполняют взятые на себя в период приватизации инвестиционные обязательства, а также решение относительно проектов системной модернизации предприятий, расположенных на территории Украины [1].

Новое руководство Минтранса видит решение накопившихся проблем в увеличении тарифов на перевозки и развитии лизинга. При министерстве уже создан совет инвесторов, на рассмотрение которого представлен проект создания отраслевой финансово-лизинговой компании по обслуживанию авиационной и железнодорожной отраслей.

Но внедрение лизинговых схем требует немало времени, которого у УЗ нет, ведь при таком высоком износе используемой техники аварии на железных дорогах возможны в любой момент. И это прекрасно понимают зарубежные партнеры, по мере возможности старающиеся обойти Украину.

Еще один вариант увеличения объемов вложений в железнодорожную инфраструктуру в министерстве связывают с существенным повышением тарифов. Так, например, по оценкам Министерства, для приведения пассажирских перевозок до уровня безубыточности, тарифы на них необходимо повысить в 2,6 раза, на пригородные перевозки - в 6,1 раза. Кроме этого, у железной дороги имеется механизм для повышения стоимости проезда - это система коэффициентов, которые предоставляются для "фирменных" поездов. Например, в августе текущего года в поездах "Харьков - Кривой Рог" и "Харьков - Симферополь" ("Южный экспресс") билеты подорожали на 40%. В идеале,

предоставление таких коэффициентов должно быть напрямую связано с улучшением обслуживания. На самом деле так происходит далеко не всегда, и некоторые дорогие "фирменные" поезда почти ничем не отличаются от обычных.

Чтобы сохранить конкурентоспособность, Украина уже сейчас должна начать реформирование своей транспортной инфраструктуры. Используя опыт соседних стран и привлекая к сотрудничеству частный капитал, наше государство может провести реформы максимально быстро. Это позволит привлечь инвестиции, необходимые для модернизации железных дорог и реализовать транзитный потенциал Украины.

Реформирование важно и для системы пассажирских перевозок. Пассажиры с пониманием отнесутся к повышению тарифов на проезд, если такое повышение будет обоснованным и приведет к улучшению качества обслуживания.

Вывод. Привлекательность инвестирования в инфраструктуру, наиболее заметная в сфере международных транспортных перевозок, есть целиком закономерной, в связи с заинтересованностью международных корпораций в транзите грузов через территорию Украины. Такая заинтересованность поясняется также возможностью вывоза из территории Украины дешевого сырья и полуфабрикатов.

Недостаточное внимание к развитию региональной транспортной инфраструктуры может привести к системному коллапсу экономики Украины.

Необходимо принять радикальные меры относительно реализации концепции развития транспортно-дорожного комплекса Украины [2].

Список літератури: 1. Баранник В. Что делать, когда исчерпаем ресурсы? // Инвестиции: практика и опыт. — 2002. — № 6. — С. 5-7. 2. Концепция развития транспортно-дорожного комплекса Украины на сред-ньостроковый период и до 2020 года // 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 № 184, 8 октября 2002 г. С. 1,4. 5. Транспорт и связь Украины: Стат. зб. — К.: Госкомстат Украины, 2002. — 195с. 6. Сухоруков А. Проблемы повышения инвестиционной активности регионов // Экономика Украины. — 2002. — № 8. — С.26. 7. Юрченко А. Наши порта способны на большее // Инвестиции: практика и опыт. — 2002. — № 14. — С. 15-18. 8. Украина в цифрах в 2001 году: Ко-рот. стат. довод. / За ред. О.Г.Осауленка. — К. Техника, 2002. — 262 с.

Подано до редакції 11.02.2011