



ИНФРАСТРУКТУРА

Как сняться с ручки

В отношении украинской инфраструктуры существуют два устоявшихся штампа. Первый: Украина — это мост между Востоком и Западом. Второй — наши дороги, трубы и прочие коммуникации либо изношены донельзя, либо вовсе отсутствуют. Это две крайности, которые приводят отечественных политиков и экспертов в состояние безудержной эйфории либо, напротив, служат основой для заявлений в духе “все пропало”.

Индекс глобальной конкурентоспособности (ИГК), рассчитываемый Всемирным экономическим форумом (ВЭФ), свидетельствует, что в отношении отечественной инфраструктуры крайние оценки неуместны. С показателем 4,2 балла по 7-балльной шкале Украина находится в середине списка из 144 стран, занимая 68-е место.

Причем стоит обратить особое внимание на тот факт, что еще недавно наблюдался заметный прогресс: по показателю конкурентоспособности инфраструктуры Украина поднялась в этом рейтинге с 86-го места в 2008 г. на 65-е в 2012 г. Быстрее всего страна росла по совокупному показателю “качество общей инфраструктуры”. Несомненно, такая динамика отвечала

усилиям государства в рамках подготовки к футбольному Евро-2012. Впрочем, экстенсивный характер реформ, как и ожидалось, себя не оправдал: стадионы и аэропорты не пользуются достаточным спросом, скоростное движение на железных дорогах потребовало значительной коррекции, реконструированные автодороги необходимо дорабатывать после Чемпионата, а в целом дорожная сеть продолжила свое качественное ухудшение.

Справедливости ради следует отметить, что масштабные инвестиции в проведение континентальных соревнований по одной из самых популярных игр редко приносили долгосрочный рост показателей логистики. Достаточно обратиться к Индексу эффективности логистики (LPI), который рассчитывает Всемирный банк. С 2007 г. по 2014 г. по инфраструктуре Украина поднялась с 74-го лишь на 71-е место, Польша (также принимала Евро-2012) — с 51-го на 46-е, Португалия (организатор Евро-2004) — с 32-го на 31-е. Но есть и более удручающие примеры влияния спортивных мероприятий: показатели Австрии и Швейцарии после Евро-2008 не только не выросли, а напротив, продемонстрировали регресс (с 8-е на 25-е и с 4-е на

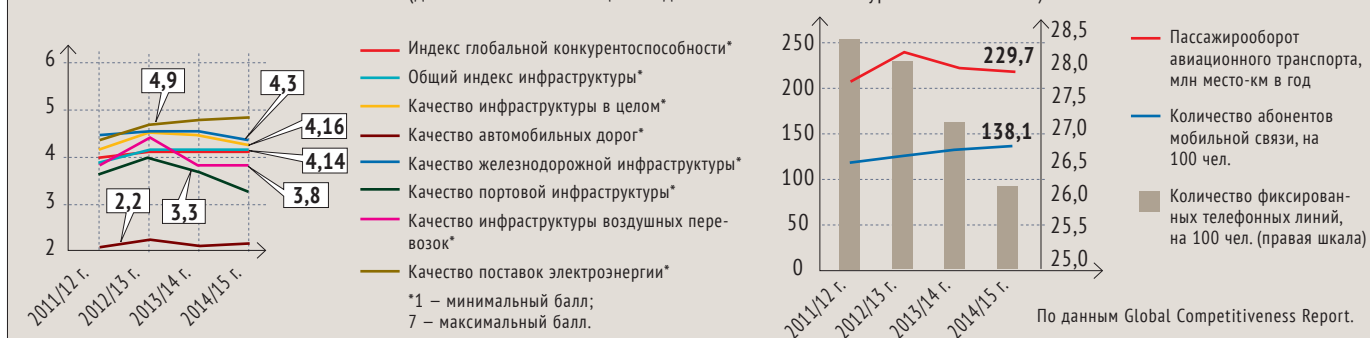
11-е место соответственно), а для Греции подготовка к Олимпиаде 2004 г. и вовсе обернулась разрушительным долговым кризисом.

Даже по самым оптимистичным оценкам, поступления от проведения Евро-2012 в Украине (\$1 млрд) не покрывают инвестиций в размере около \$5 млрд.

Инфраструктуру часто сравнивают с кровеносной системой экономики. Так, по данным Евростата, транспортный сектор приносит в экономику ЕС около 5%, еще почти 2% добавляет транспортное машиностроение. Проблемы, возникающие по ходу перевозок, в свою очередь оцениваются в 1% ВВП, а автомобильные аварии с человеческими жертвами наносят экономикам развитых стран ущерб в размере не менее 2% валового продукта.

Если смотреть более широко, то сфера инфраструктуры — это не только стоимость услуг, предоставленных контрагентам всех групп, но и гарант эффективности, мобильности и бесперебойности экономической деятельности, устойчивости связей с контрагентами во всем мире. Ведь если иностранные корабли отказываются работать с украинскими гаванями, то не только страдают порты, но и падает

Составляющая “Инфраструктура”
(динамика составляющих Индекса глобальной конкурентоспособности)





грузооборот сухопутного транспорта; а перебои с железнодорожными поставками руды и угля способны парализовать валютогенерирующие металлургические предприятия страны. Если обратиться к фундаментальным исследованиям, то работа группы ученых “Correlation between Transport Intensity and GDP in European Regions: a New Approach”, представленная на 8-й ежегодной конференции по проблемам транспорта в Швейцарии, дает основания утверждать, что динамика грузовых и пассажирских перевозок в странах Европы гораздо больше соответствует общим темпам экономического развития, чем, например, рост промышленного производства.

Индекс глобальной конкурентоспособности наглядно показывает, где сильны украинские инфраструктурные позиции, а где — нет. Железнодорожные перевозки и энергоснабжение выглядят нашей сильной стороной, в то время как состояние автомобильных дорог, портов и авиационной инфраструктуры можно считать слабыми местами.

У Украины существует очевидная проблема со стратегической линией развития. Актуальная редакция Транспортной стратегии Украины до 2020 г. хоть и носит комплексный характер, однако не содержит описания конкретных шагов в цифровых эквивалентах, системы ключевых показателей эффективности (KPI) для оценки качества ее выполнения. Например, в документе идет речь о ратификации международных конвенций и соглашений, но отсутствует их перечень и плановые сроки таких работ.

В связи с этим нет объективной возможности оценить эффект от таких реформ, а вопрос о координации работы разных видов транспорта не дает оснований предполагать существование реальной программы создания эффективных транспортных хабов, способных конкурировать с аналогами в странах СНГ и Восточной Европы. В условиях низкой инвестиционной привлекательности и ведения боевых действий на своей территории государство не имеет возможности “забросать” проблемы деньгами, их может хватить лишь на точечные инвестиции.

На следующих страницах проекта мы рассмотрим украинскую инфраструктуру по отраслям, обратив внимание в первую очередь на проблемные сферы и опыт наиболее успешных стран. ■

Евгений Тимошенко, аналитик Ассоциации “Инновационное развитие Украины”

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Транспортная повестка дня

Владимир Панченко, программный директор
Киевского международного экономического форума

В развитии Украины транспорт играет несколько ролей:

- бесперебойно действующей системы транспортных коммуникаций, внутренней инфраструктуры, являющейся основой внутренней интеграции страны и обеспечения эффективного развития бизнеса;

- инфраструктуры, позволяющей Украине встроиться в цепочки производства, прежде всего европейские, содействовать перемещению рабочей силы;

- инфраструктуры, встраивающей нашу экономику в целом во внешний мир: европейский (наземный транспорт) и глобальный (авиационный и морской транспорт);

- источника роста ВВП, бюджетных поступлений и экспортной выручки.

Все они важны и взаимосвязаны, хотя и имеют свои особенности. Самым эффективным методом существенного увеличения экспортных поступлений является интеграция украинской транспортной системы в международные транспортные коридоры. Для интеграции внутри страны важно строительство автомагистралей и маршрутов, на которых используются скоростные поезда. Для развития производственного бизнеса необходимо строить автодороги, железные дороги, логистические центры и морские порты.

Стратегическими приоритетами реформирования железнодорожного транспорта в Украине должны стать: разработка проекта закона “Об особенностях реформирования железнодорожного транспорта”, направленного на модернизацию, обновление подвижного состава железных дорог, поэтапное разграничение пассажирского и грузового железнодорожного движения. Кроме того, для углубления интеграции в рынок транспортных услуг ЕС в сфере железнодорожного транспорта целесообразно расширить

сотрудничество с Европейским агентством железных дорог (ERA) в рамках Организации сотрудничества железных дорог.

В сфере морского транспорта следует прежде всего разработать и реализовать национальную программу возрождения судоходной отрасли, определить перечень заказов отечественных государственных судоход-



ных компаний и морских торговых портов в судах на период до 2020 г.

В области автомобильного транспорта приоритетом является обеспечение строительства современной сети автодорог и разветвлений сети Международного транспортного коридора по территории Украины.

В сфере авиационного транспорта крайне важно изучить вопросы целесообразности внедрения вертикально интегрированных структур, усиления межгосударственного сотрудничества при создании новых моделей самолетов серии “Ан”, формирования мощностей по производству отечественных вертолетов, реализовать положения Программы развития авиационной отрасли Украины до 2020 г.

Для развития трубопроводного транспорта необходимо создать условия для инвестирования в реконструкцию газотранспортной системы, однако в связи с военным конфликтом перспективы инвестиций в газотранспортную систему пока неясны.