

дагогічних працівників вищої освіти». – К.: Аграр Медіа Груп, 2010. – С. 148–150.

10. Кальна–Дубінюк Т.П. Роль державної підтримки дорадництва в Україні / Т.П. Кальна–Дубінюк // Інноваційні напрями розвитку дорадництва: монографія. – Ніжин: ПП Лисенко М.М., 2011. – Розд. 2. – С. 66–69.

11. Кропивко М.Ф. До питання створення державної системи сільськогосподарського дорадництва в Україні / М.Ф. Кропивко, Н.М. Похиленко // Зб. с. міжнар. КС «Організація бізнес–шкіл в дорадництві для успішного впровадження інновацій». – К.: ВЦ НУБіП України, 2012. – С. 7–16.

В.М. КАРПОВ,  
к.е.н., Інститут економіки та прогнозування України НАН України

## Оцінка впливу заходів проведення Євро–2012 на подальший розвиток транспортної інфраструктури

*У статті проведено аналіз позитивних та негативних наслідків впливу підготовки та проведення Євро–2012 на розвиток транспортної інфраструктури та економіку країни.*

**Ключові слова:** чемпіонат Євро–2012, транспортна інфраструктура, очікувані результати, залізничний транспорт, аеропорти.

*В статье проведен анализ позитивных и негативных последствий влияния подготовки и проведения Евро–2012 на развитие транспортной инфраструктуры и экономики страны.*

**Ключевые слова:** чемпионат Евро–2012, транспортная инфраструктура, ожидаемые результаты, железнодорожный транспорт, аэропорты.

*In the article the analysis of positive and negative consequences of influence of preparation and realization of Euro–2012 on development of a transport infrastructure and economy of country.*

**Постановка проблеми.** Підготовка України до проведення чемпіонату Європи з футболу 2012 (далі Євро–2012) супроводжувалася значними очікуваннями щодо прискорення економічного розвитку України. Одним з пріоритетів у цьому відношенні вважається модернізація національної економіки, основними критеріями якої є збільшення частки сфери послуг та інноваційної діяльності, збільшення обсягів залучених іноземних інвестицій, удосконалення та розвиток виробничої та соціальної інфраструктури. У зв'язку з цим існує необхідність аналізу загрози й оцінки позитивних та негативних наслідків від проведення чемпіонату, визначення реальності сподівань на прискорення економічного розвитку країни.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** До підготовки та проведення Євро–2012 була прикута увага багатьох ЗМІ, державних діячів, експертів, науковців, пересічних громадян. Не менш їх стало і після проведення чемпіонату.

Основними питаннями після проведення чемпіонату стали: скільки витрачено коштів, раціональність їх використання та як це вплине на подальший розвиток країни. Публікації

з цього приводу різнопланові та досить суперечливі. В своїх оцінках автори використовують різні економічні та соціальні критерії ефективності чемпіонату та його впливу на економіку країни. Звичайно, оцінити всі наслідки проведення Євро–2012 в перспективі досить складно і це потребує ґрунтовних наукових досліджень, але попередні оцінки можна зробити вже зараз.

**Метою статті** є попередня оцінка впливу здійснення заходів по проведенню Євро–2012 на подальший розвиток транспортної інфраструктури як вагомої складової підвищення ефективності розвитку країни, визначення позитивних тенденцій та розробка пропозицій щодо мінімізації можливих негативних наслідків.

**Виклад основного матеріалу.** Підготовка та проведення Євро–2012 створила вагоме підґрунтя для подальшого розвитку транспортної інфраструктури. Підготовка до масштабного спортивного заходу виконала роль каталізатора для модернізації залізничного транспорту. Будівництва аеропортів та злітно–посадкових смуг, автомобільних шляхів, вокзалів, прикордонних пунктів пропуску.

У межах Державної цільової програми на період 2009–2012 років обсяги з планового фінансування заходів з підготовки та проведення Євро–2012 становили на проєктування, будівництво, реконструкцію і ремонт об'єктів транспортної інфраструктури 11,8 млрд. грн., у тому числі: аеропортів – 2,6 млрд. грн., залізничного транспорту – 3,6 млрд. грн., автомобільних доріг – 5,5 млрд. грн., пунктів пропуску через державний кордон – 143 млн. грн.

Фактично фінансування заходів по Євро–2012 було в цілому задовільним, забезпечило вагомий внесок у модернізацію транспортної інфраструктури, але за структурою та кількісними параметрами значно відхилилося від планового.

Зокрема, фінансування впровадження за напрямками транснаціональних коридорів швидкісного руху пасажирських поїздів перевищено на 27,8%, комплексної модернізації залізничного напрямку Полтава – Бурти – Користівка – на 49,6%, реконструкція вокзалу в Донецьку в 2 рази, вагонних депо – на 71,0%.

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Разом із тим недофінансовані: будівництво сучасного високотехнологічного центру з обслуговування швидкісних міжрегіональних електропоїздів в межах Київського залізничного вузла (недофінансування становить 100%), завершення будівництва пасажирського вокзального комплексу на станції Дарниця (на 98%) та будівництво сучасних шляхопроводів і огорожень станцій на напрямках транснаціональних коридорів між містами, приймаючими Євро-2012 (98,9%).

Планові обсяги фінансування розвитку транспортних об'єктів та їх інфраструктури в межах проектів підготовки до проведення Євро-2012 в Україні невиконані відносно будівництва та реконструкції міжнародних аеропортів у містах Києві, Львові та Харкові. Зокрема, загальний рівень виконання плану з фінансування цих об'єктів на кінець 2011 року становив 51,6%, по міжнародному аеропорту «Бориспіль» – 60,3%, по ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» – 41,3%, по Міжнародному аеропорту «Харків» – 48,2% (див. табл.).

Незважаючи на те, що, за даними Міністерства інфраструктури України, більшість об'єктів, фінансування яких було передбачено державною цільовою програмою, знаходяться на стадії завершення, залишається істотне недофінансування окремих об'єктів, а відтак і недовиконання запланованих обсягів робіт з реконструкції та будівництва Міжнародного аеропорту «Бориспіль» як за рахунок власних, залучених, так і коштів державного бюджету України. Аналогічними проблемами характеризується й реконструкція ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» (зокрема спостерігається недофінансування коштів з державного бюджету), де загальний відсоток виконання плану з фінансування становить 41,8% та є найнижчим за цими об'єктами.

На фінансування заходів з підготовки до проведення в Україні Євро-2012 було залучено значні обсяги кредитних коштів, зокрема міжнародних фінансових організацій. Це істотно збільшило витрати державного бюджету на їхнє об-

слуговування та накладатиме значні фінансові зобов'язання, що передбачатимуться у витратній частині державного і місцевих бюджетів в Україні на найближчі роки (див. табл.).

Із наближенням термінів проведення Євро-2012 в Україні постала гостра проблема вирішення питання із станом автомобільних доріг, у зв'язку з чим у державному бюджеті України на 2012 рік заплановані кредити на проекти покращення автомобільних доріг в сумі 2500,0 млн. грн., зокрема найбільша частка кредиту припадає на Проект покращення автомобільних доріг та безпеки руху, що фінансується Міжнародним банком реконструкції та розвитку (48,7%).

Крім того, «Укрзалізниця» придбала десять швидкісних поїздів Hyundai та Skoda Vagonka за рахунок кредиту Ексімбанку Республіки Корея терміном на 10 років під 4,8%.

За рахунок усіх джерел фінансування: державного та місцевих бюджетів, залучених коштів побудовані об'єкти транспортної інфраструктури: термінал D та F в аеропорту Бориспіль. У м. Києві пасажирський термінал Жуляни-2, відремонтовано 286,7 тис км шляхів. Львів – побудовано новий термінал та злітно-посадкова смуга в аеропорту, відремонтовано 31 км шляхів. Донецьк – побудовано новий термінал та злітно-посадкова смуга, реконструйований залізничний вокзал, відремонтовано 50 км шляхів. Харків – побудована злітно-посадкова смуга, три термінали в аеропорту, відремонтовано 92 км доріг, реконструйований залізничний вокзал.

Загальнодержавні траси: відремонтовано 16 автомобільних доріг міжнародного та міжрегіонального значення загальною протяжністю близько 1,7 тис. км (2% від загальної протяжності шляхів) [2].

Безсумнівно, такий масштабний проект розбудови об'єктів транспортної інфраструктури має дати позитивний поштовх до її подальшого розвитку та зростання економіки країни.

За оцінками Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, проведення Євро-2012 забезпечить ймовірне

### Кредити (позики), залучені до спеціального фонду Державного бюджету України у 2012 році від іноземних держав, банків і міжнародних фінансових організацій для реалізації інвестиційних програм з підготовки до проведення Євро-2012

Кредитори та інвестиційні програми (проекти), що реалізуються за рахунок кредитних коштів	Загальний обсяг кредиту	Обсяг залучених коштів у 2012 році, млн. грн.	Частка кредиту, залученого в 2012 році, %
<b>Кредитор – Міжнародний банк реконструкції та розвитку</b>			
Проект покращення автомобільних доріг та безпеки руху	\$400 млрд.	1 304,9	48,70
Другий проект покращення автомобільних доріг та безпеки руху	\$450 млрд.	202,5	7,60
<b>Кредитор – Європейський банк реконструкції та розвитку</b>			
Третій проект «Ремонт автомобільної дороги Київ – Чоп»	200 тис. євро	104,1	3,9
Проект «Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва»	450 тис. євро	444,2	16,6
<b>Кредитор – Європейський інвестиційний банк</b>			
Україна – Європейські дороги України II (Проект «Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва»)	450 тис. євро	444,2	16,6
<b>Кредитор – Японський банк міжнародного співробітництва</b>			
Проект розвитку Державного міжнародного аеропорту «Бориспіль»	19,9 млрд. ієн	180,0	6,7

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

зростання реального ВВП на 0,8% наступного року, що може становити близько 10 млрд. грн. [3].

Хоча огляд літературних джерел свідчить, що є й інші думки щодо реальних обсягів інвестицій (\$5 млрд.) і до їхньої ефективності.

У цілому витрати на проведення чемпіонату в Україні становили щонайменше \$10 млрд. При цьому збитки від проведення можуть становити близько \$6–8 млрд. Ці кошти навряд чи зможуть повернутися в економіку країни в середньостроковій перспективі [4].

Такі розрахунки оприлюднює журнал «Кореспондент» на основі інформації облуправлінь з підготовки до Євро–2012. У цілому схема української частини чемпіонату становить близько \$10 млрд., з яких на держкошти прийшлося \$7,5 млрд. [5].

Щодо ефекту від розбудови та модернізації транспортної інфраструктури, то незалежно від кінцевого значення ефективності вкладених коштів інвестиції в інфраструктуру мають найбільшу вагу серед інших витрат.

Попередні розрахунки розподіленого ефекту від проведення Євро–2012 на валову додану вартість у процентах від сумарного ефекту свідчать, що близько 70% ефекту буде отримано за рахунок саме модернізації транспортної інфраструктури [6].

Взагалі ефект заходів по забезпеченню Євро–2012 буде мати позитивний ефект для країни. Але чи буде він виглядати в матеріальній формі – питання складне, якщо Україна не зможе повністю використати напрацьований потенціал для подальшого розвитку. Тоді цей захід може не тільки не виправдати очікування, а й стати досить дорогим та неефективним заходом для економіки України.

Реальність цього сценарію підтверджується позицією офіційної влади, яка робить акцент не на інвестиційних і економічних надбаннях економіки України внаслідок проведення чемпіонату, а на іміджевій і стратегічній інфраструктурній складовій [7].

Хоча необхідно відзначити, що економічному ефекту інвестиційних та економічних надбань економіки приділена певна увага з боку керівництва країни. Так, Президент України В. Янукович відзначив, попередивши усіх опонентів, що економічний ефект від проведення Євро–2012 підрахувати сьогодні неможливо. «Можна сказати однозначно – це інвестиції в майбутнє», – підкреслив він.

Такої ж думки дотримується і віце-прем'єр України, міністр соціальної політики С. Тігіпко. Він вважає, що заходи по проведенню Євро–2012 стали стратегічною інвестицією і створили стимули для зростання економіки [8].

Оцінка економічного ефекту у висловленнях офіційних представників влади носить оптимістичний характер, але не підтверджується кількісними характеристиками. Безумовно, це вкладення в майбутнє, але постає питання: наскільки вони економічно обґрунтовані і раціональні з огляду на перспективи подальшого використання.

Чемпіонат Європи з футболу став стимулюючим фактором якісного прориву в сфері швидкісних перевезень і модернізації головного залізничного ходу через всю країну від Львова, через Київ до Харкова та Донецька. Створений швидкісний коридор надалі використовуватиметься переважно для пасажирських перевезень. У цьому вбачається вагомий крок до реалізації стратегічних цілей щодо розділення вантажних та пасажирських колій. Модернізація й електрифікація колій з вантажних перевезень у напрямку Полтава – Кременчук дозволила пустити цим маршрутом частину вантажних поїздів, вивільнивши головний пасажирський хід. Заміна на цій ділянці залізничної дороги тепловозної тяги на електричну дасть економічний ефект у сотні мільйонів гривень. У цілому за рік була проведена електрифікація 390 км шляху, що більше, ніж за попередні 19 років незалежності. На фоні цих здобутків все ж таки головною подією для розвитку залізничного транспорту є закупівля та введення в експлуатацію швидкісних поїздів, що бул здійснено в дуже обмежені терміни. В цілому за 2008–2012 роки «Укрзалізниця» профінансувала заходи Євро–2012 в обсязі близько 19 млрд. грн. За контрактом закупівлі швидкісних поїздів «Укрзалізниця» витратила \$307 млн. Для повноцінного забезпечення швидкісних пасажирських перевезень, на думку експертів, потрібно ще 42 швидкісних потяги [9]. Але перспективний напрям розвитку швидкісного руху може загальмуватися. Кабінет Міністрів відхилив пропозицію «Укрзалізниці» про закупівлю п'яти швидкісних поїздів у 2013 році. Тому перед залізницею гостро постає питання: «...закупати конче необхідні піввагони чи швидкісні потяги».

У цьому разі альтернативою може бути відстрочення закупівлі імпортованих поїздів і вкладання інвестицій у подальший розвиток вітчизняного швидкісного поїзду, експериментальний зразок якого збудований на Крюківському вагоноремонтному заводі.

Подальше ефективне використання та проблеми добудови стоять й перед новими аеропортами. В травні 2012 року відкрився термінал D Бориспільського аеропорту. Термінальний комплекс D площею 107 тис. кв. м зможе обслуговувати до 15 млн. пасажирів на рік. Термінал D був спроектований виключно як міжнародний, за умови добудови ще 34 тис. кв. м комплекс зможе обслуговувати змішані пасажиропотоки – міжнародні та внутрішні рейси. Добудову терміналу пропонується зробити за рахунок приватних інвесторів з наступною здачею аеропорту в концесію.

Постає питання про ефективність уже вкладених коштів та обґрунтованості залучення сторонніх інвестицій на добудову терміналу D. Держава вже вклала в розвиток аеропорту більш 5 млрд. грн., з яких 4,8 млрд. – у термінал D та 413,14 млн. грн. – у термінал F.

З огляду на це прихід концесіонерів буде децю запізно, й передача його в концесію навряд буде економічно ефективною для держави. Хоча таке рішення може бути продиктоване планами, що аеропорт в подальшому буде задіяним повністю

й витрати на його утримання перебільшать доходи. (Довідково: у 2011 році всіма аеропортами України перевезено 6106 тис. пасажирів, а перевезення авіапасажирів через аеропорт Бориспіль та Жуляни становило 2940 тис. [10].)

Звідси побоювання, що побудовані до Євро-2012 термінали після чемпіонату можуть простоювати. Багато міжнародних авіаперевізників хотіли б прийти на ринки України, проте вітчизняні компанії тримають ціни і не зацікавлені в появі конкурентів. Так, представник дешевих авіаперевізників, які виконують рейси в Україні, повідомив: «Виходячи з досвіду такої лоукост-авіакомпанії, як Wizz Air, слід зазначити, що керівництво в цій області лобює місцевих авіаперевізників. Можливість «безболісного» виходу на український ринок існує, проте ця послуга платна і коштує дуже великих грошей. Світові лідери лоукост-авіакомпаній не звикли і не будуть працювати за цією схемою».

Крім того, площі аеропортів істотно перевищують сьогоденні потреби таких міст, як Донецьк або Львів. Однак інфраструктура готова, і її треба утримувати. Все це призведе до зростання зборів з авіакомпаній і, відповідно, до підвищення вартості авіаквитків. Є проблеми, пов'язані з розвитком туризму, без якого нова транспортна інфраструктура може виявитися просто незатребуваною.

Щоб завантажити нові термінали, потрібні масові туристичні потоки і розвиток туристичної інфраструктури. Однак в Україні катастрофічно не вистачає доступних готелів. Наприклад, у Києві чи Донецьку ціни на готельні послуги набагато вищі, ніж у багатьох європейських містах. Те ж можна сказати про ціни на харчування, повідомляє gortransportkharkov.ua [11].

Українці масово пересідають з поїздів Hyundai на літаки. Збільшення кількості внутрішніх перевезень зафіксували авіакаси України. Бум на авіаперевезення спровокований тим, що пасажирів почали масово йти із залізничного транспорту на авіаційний. Зокрема, вони вважають за краще заплатити за квиток на 100–200 грн. більше і летіти в державному літаку, ніж їхати п'ять годин на поїзді Hyundai. Єдиною проблемою є низька присутність лоукост-перевізників усередині країни. В даний час тільки компанія Wizz Air пропонує бюджетні квитки у напрямку Київ – Сімферополь. Це змусило і класичних перевізників знизити вартість внутрішніх перевезень. Тепер квиток на маршрут Львів – Київ можна придбати за ціною від 400 грн. У той час як вартість проїзду в поїздах Hyundai у першому класі в залежності від дня тижня коливається від 428 до 521 грн., а в другому класі – від 277 до 337 грн., повідомляє avianews.com.ua [12].

Швидкісні поїзди Hyundai закуплені за ціною \$2,9 млн. за одиницю. Експериментальний вітчизняний швидкісний поїзд Крюківського вагонобудівного заводу – 2,6 млн. грн. Але його серійне виробництво може затриматися через відсутність випробувального полігону. На це були передбачені інвестиції в обсязі 280 млн. грн. Будівництво полігону не починалося [13].

Комплексне та ефективне використання збудованої транспортної інфраструктури потребує подальшого фінансування об'єктів, що були в плані заходів до Євро-2012 й не були введені в експлуатацію. Зокрема, будівництво залізничної колії Бориспіль – Київ, добудова інфраструктури та під'їзних шляхів до міжнародних пунктів пропуску через державний кордон України, будівництво випробувального полігону для швидкісних поїздів вітчизняного виробництва та сервісного обслуговування імпортованих пасажирських потягів.

### Висновки

1. Підготовка та проведення Євро-2012 стала підґрунтям якісно нового підходу до модернізації та оновлення транспортної інфраструктури. Україна витримала жорсткі випробування європейськими стандартами, що дало змогу порівняти себе з іншими країнами.

2. Транспортна галузь повністю забезпечила потреби гостей чемпіонату і громадян України в безпечних й якісних перевезеннях.

3. Фактичне фінансування заходів до проведення Євро-2012 було в цілому задовільним, утім істотно відхилилося від планового як за структурою, так і за кількісними характеристиками, що значно знизило їхню ефективність.

4. На перспективу zostалися проблеми фінансування незавершених об'єктів транспортної та соціальної інфраструктури, пошук джерел і засобів повернення кредитних коштів, а також їх обслуговування.

5. Необхідно розробити заходи ефективного використання об'єктів Євро-2012 за рахунок удосконалення механізмів розвитку державно-приватного партнерства, підвищення соціальної відповідальності бізнесу.

### Список використаних джерел

1. «Євро-2012» як чинник модернізації регіональних економік [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://lv.niss.gov.ua/>
2. Журнал «Кореспондент» №22 від 8 червня 2012 року.
3. Проект Держпрограми [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.net/ukr/detail/95287>
4. Ukrainian economic trends forecast. «Da Vinci AG» Analytic Group. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.davinci.org.ua/docs/UETF2012Q1.pdf>
5. Журнал «Кореспондент» №23, червень 2012 року.
6. «Зеркало недели Украина» №11 от 23 марта 2012 года.
7. Євро-2012 – подарунок долі чи проблема на нашу голову? [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://rbn.cc/#analytics/978-jevro-2012-podarunok-doli-chy-problema-na-lnashu-golovur>
8. <http://news.finance.ua/5/2012/07/03/282761>.
9. Транспорт №28 липень 2012 р.
10. [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)
11. [www.gortransportkharkov.ua](http://www.gortransportkharkov.ua)
12. [www.avianews.com.ua](http://www.avianews.com.ua)
13. Транспорт №24 червень 2012 р.