УДК 330.338.47

Булгакова Ф.С.,
аспірант, ТНУ імені В.І. Вернадського

АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В СУЧАСНОМУ НАЦІОНАЛЬНОМУ ГОСПОДАРСТВІ УКРАЇНИ

Досліджено тенденції розвитку транспортного комплексу України, проблеми та перспективи подальшого розвитку.

Ключові слова: транспорт, транспортна система, перевезення, інфраструктура.

ВСТУП

Наявність соціально-економічних проблем призводить до пошуку нових шляхів розвитку національного господарства. Кожна країна має свій потенціал, який складається з різних галузей, сфер діяльності, комплексів і систем. Серед існуючих комплексів можна виділити транспортний комплекс, який відіграє виняткову роль у виробничому процесі. Без транспортування, функціонування виробництва неможливо. Транспорт є складовою частиною економіки країни, обслуговує всі його галузі та сприяє розвитку інших секторів економіки. Потреба в високорозвиненій транспортній системі, ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство та зайняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Економічні проблеми розвитку транспортної галузі присвятили свої дослідження такі українські та зарубіжні вчені, як О.П. Голіков, В.Г. Шинкаренко, А.І. Абрамов, А.В. Вельможин, А.І. Воркута, Б.Л. Геронімус, Е.А. Жуков, В.Н. Іванов, В.Є. Канарчук та інші. Вчені всебічно вивчали питання розвитку транспортного комплексу, давали рекомендації і пропонували шляхи забезпечення ефективного функціонування цієї важливої сфери економіки держави. Також була розглянута «Стратегія економічних реформ України на 2010-2014 рр.» та «Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року». Аналіз теоретичних розробок, наукової літератури, періодичних видань та інших джерел показує, що комплексного підходу до вирішення даної проблеми поки немає, хоча є дослідження окремих її елементів.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Мета дослідження: аналіз стану транспортної системи в сучасному національному господарстві та визначення основних шляхів поліпшення виробничого процесу.

РЕЗУЛЬТАТИ

Транспортна система України, завдяки особливостям географічного положення країни має міжнародне значення. Транспортний фактор частково визначає галузеву і територіальну структуру господарства країни, оскільки на будь-яке перевезення сировини, матеріалів чи готової продукції витрачається певний час та кошти, тому вартість транспортованої продукції зростає. У зв’язку з цим, господарські об’єкти доцільно розміщувати там, де найменші транспортні витрати. Такими місцями зазвичай є транспортні вузли — населені пункти, де перетинаються магістралі різних видів транспорту, здійснюються перевалки вантажів і виникають кращі умови для забезпечення промислових підприємств сировиною, матеріалами і для збуту готової продукції.

Як зазначено вище для зручності транзитних перевезень створюються транспортні вузли. Саме від стану та зручності транспортних вузлів, залежить комфорт перевезення пасажирів, надійність і своєчасність перевезень товарів та надання послуг. Великим недоліком є те, що кошти міських бюджетів виділяються тільки для міських потреб, а населені пункти, які є сполучною ланкою між великими містами, залишаються в неналежному стані. Одним з найголовніших умов перевезення, є дорожнє покриття, освітлення та зручні розв’язки автомобільних доріг. На сьогоднішній день це є найголовнішими і базовими умовами для поліпшення транспортування, транзиту та розвитку туризму в Україні.

Особливу увагу треба приділяти при проведенні оцінки транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг. В України виникають дорожньо-транспортні випадки, це є наслідком недоліків експлуатації й утримання мережі автомобільних шляхів.

Підтвердженням цього є висновок Всесвітнього банку, щодо необхідності посилення безпеки дорожнього руху в Україні, згідно якого щорічні збитки нашої держави, обумовлені високим рівнем дорожньо-транспортного травматизму, становлять близько 5 млрд. дол. При цьому, згідно дослід-

женням Всесвітнього банку, рівень смертності на 100 тис. мешканців у країнах колишнього СРСР в 5 разів перевищує аналогічний показник у країнах Європи [9].

Недостатнє бюджетне фінансування програм модернізації й будівництва об'єктів інфраструктури (трохи більше, ніж 1% ВВП у 2009 році, що складає 30% середнього рівня інфраструктурних видатків в інших країнах) разом з незначними приватними інвестиціями призвели до значного зносу основних фондів. Наприклад, у залізничному транспорті знос складає 85% [6].

Транзитний потенціал країни не використовується повною мірою: вантажопотік між Європою й Росією через Білорусь у 5 разів вищий, ніж через Україну. У результаті не створюються робочі місця, а державний бюджет не отримує додаткові кошти. Україна посідає 102-е місце серед 155 країн за індексом логістичної ефективності (Росія — 94-е, Румунія — 59-е, Польща — 30-е). Така позиція значною мірою зумовлена неефективністю митних процедур [6].

Основними причинами існуючих проблем є:

- недостатнє державне фінансування, не покриває потреби утримання й розвитку транспортної інфраструктури;
- слабкий розвиток механізмів залучення приватних інвестицій для розвитку інфраструктури;
- адміністративні обмеження зростання тарифів залізничного транспорту, що не дозволяють накопичувати кошти для капітальних інвестицій;
- нереалізованість програми реструктуризації Укрзалізниці;
- концентрація активів транспортної інфраструктури місцевого значення під управлінням центральних органів влади.

Тому, повинна працювати система, держава має бути зацікавлена в систематизації роботи галузей. Необхідна потужна теоретична та практична база. Нестача кваліфікованих кадрів призводить до перевитрат та втрати часу. Спираючись на досвід зарубіжних країн, можна відстежити тенденцію підготовки спеціалістів. Необхідне створення взаємин між вищими навчальними закладами, державними структурами та роботодавцями для подальшого працевлаштування кваліфікованих кадрів.

Крім вже зазначених факторів впливу на транспортно-експлуатаційний стан дорожньої мережі активно впливають кліматичні умови, пов'язані з приналежністю автомобільних доріг до певної дорожньо-кліматичної зони.

Через складні погодні умови, низка автобусних маршрутів по всій території України працює із обмеженнями. Так, станом на 2013 р. зірвано 226 рейсів. Окрім того, за повідомленням ДП «Київпассервіс» через складні погодні умови не виконуються 28 рейсів на 22 міжміських автобусних маршрутах у Київській області. Вживаються заходи по ліквідації погодних наслідків [5].

Сезонність в утриманні та експлуатації доріг супроводжується істотними змінами у стані поверхні дороги й умовах дорожнього руху, зокрема для більшості регіонів України спостерігаються ускладнення у зимовий й осінньо-весінній періоди, а для регіонів з сухим та спекотним кліматом — в літній період. Специфіка діяльності дорожніх організацій при цьому міститься у забезпеченні зручності й безпеки руху автомобільного транспорту у найбільш важкі періоди року, за допомогою відповідних сучасних методів і технологій дорожніх робіт.

Саме тому необхідно враховувати те, що кожен регіон має свою специфіку, яка залежить від погодних умов, місцезнаходження та яку роль цей регіон відіграє для економіки країни в цілому. Погодні умови створюють перешкоди. Систематизуючи дані по кожному регіону, можна скласти кошторис витрат в процентному співвідношенні. Це необхідно для того, щоб кошти виділялися не тільки на загальні потреби, але і в певних випадках (надзвичайних випадках) сприяли збалансуванню й утриманню виробництва на належному рівні.

Відчутний вплив на формування довгострокової стратегії розвитку транспортних комунікацій України має справляти вигідне геостратегічне розміщення її території, через яку традиційно пролягають давні торговельні шляхи між Сходом і Заходом, Півднем і Північчю. Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів накладає свій відбиток на функціонування всієї мережі транспортних комунікацій держави. Зокрема, вона зобов'язує її працювати у злагодженому, синхронному режимі, з більшою відповідальністю щодо дотримання графіків роботи і доставки вантажів до вузлових сполучень, поступово і неухильно змушувати всю транспортну систему працювати в режимі і на рівні функціонування міжнародних транспортних коридорів, тобто на європейському рівні. Це означає, що рівень техніки, технології, організації, нормативно-правового забезпечення має бути відповідним європейському.

Розвиток транспортної інфраструктури є каталізатором економічного зростання. Тому необхідно комплексно поставити проблеми, пов'язані з розвитком транспортної системи, визначити зав-

дання і шляхи їх вирішення, дати їм належне забезпечення (фінансове, матеріально-технічне, ресурсне, організаційне, правове тощо), організувати і здійснити процес виконання завдань і заходів можна лише за умови розробки та реалізації Державної програми розвитку транспортної системи України. Закономірно, що при формуванні цієї програми доцільно враховувати й пріоритети, насамперед, соціально-економічного розвитку окремих регіонів, які вже затверджені або перебувають на розгляді в Кабінеті Міністрів України. Зокрема, в Карпатському регіоні України розвиток транспортної системи у напрямі європейської інтеграції буде, поряд з іншим, стимулюючим фактором для реалізації, передусім, інфраструктурної складової.

ВИСНОВКИ

По-перше, в Україні є необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, яка б відповідала європейським стандартам. До них насамперед належать: необхідність загального технічного переоснащення галузі і суттєвих організаційних змін в усіх видах транспорту; достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки і технології; наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні природно-кліматичні і географічні характеристики території; наявність конкурентоспроможних науково-технічних проектів, які пройшли відповідну експертизу та готові до реалізації; зацікавленість зарубіжних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні; стійка тенденція до визнання України світовим співтовариством як європейської держави, з якою бажано мати стабільні ділові відносини на широкій і довготривалій основі і яка в перспективі матиме серйозний вплив на ключові проблеми європейської політики; наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

По-друге, наведений аналіз лише найважливіших проблем функціонування різних видів транспорту, які чекають свого невідкладного розв’язання, свідчить про їх масштабність, складність у визначальному значенні для загального розвитку економіки України. Їх реалізація потребує великих інвестицій і складних організаційних рішень. Об’єктивно склалося так, що тепер потрібно вирішувати проблеми, які повинні докорінно впливати на організаційну, технічну, технологічну сторону політики в галузі транспортних комунікацій.

По-трете, у подальших дослідженнях потрібно розглянути підходи до реформування транспортного сектору економіки. Особливо в процесі розвитку транспортного потенціалу необхідно враховувати нові умови конкурентного, господарського середовища.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Пархомчук Д. Компанії та ринки: транспортна сфера [Текст] / Д. Пархомчук // Інвестгазета. — 2008. — №8. — С. 32-35.

2. Бідняк М.Н. Ефективність і подальший розвиток міжнародних автомобільних перевезень вантажів [Текст] / М.Н. Бідняк, Н.В. Івасишина // Системні методи керування, технологія та організація виробництва, ремонту та експлуатації автомобілів: Зб. наук. пр. — К.: НТУ, ТАУ. — Вип. 12. — 2001. — С. 153-156.

3. Івасишина Н.В. Міжнародні перевезення вантажів на сучасному етапі [Текст] / Н.В. Івасишина // Автошляховик України. — 1997. — №4. — С. 10-11.

4. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період до 2020 року. Міністерство транспорту та зв‘язку України. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://old.mtu.gov.ua

5. Офіційний сайт Міністерства економіки України — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.me.gov.ua

6. Офіційний сайт Державного комітету статистики. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://ukrstat.gov.ua

7. Офіційне Інтернет-представництво Президента України. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.president.gov.ua/content/ker-program.html

8. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/article/show/article_id/16012/highlight/Концепція+розвитку+транспортно+дорожнього+комплексу+України+на+середньостроковий+період+та+до+2020+року.

9. Всемирный банк отмечает необходимость усиления безопасности дорожного движения в Украине / «Тахографические Системы». — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://tachosys.com.ua/index/php?option/

Стаття надійшла до редакції 12 лютого 2013 року