

Електронне наукове фахове видання "Державне управління: удосконалення та розвиток" включено до переліку наукових фахових видань України з питань державного управління (Наказ Міністерства освіти і науки України від 06.11.2014 № 1279)

**ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ**  
удосконалення та розвиток



№ 9, 2014 [Назад](#) [Головна](#)

УДК 351

*О. В. Євсюкова,*

*Кандидат наук з державного управління. Завідувач відділом міжнародних зв'язків та організаційної роботи, співдиректор Україно - польського інституту управління Академії муніципального управління*

*А. М. Говоруцук,*

*Студент факультету менеджменту Академії муніципального управління*

## **ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ГАЛУЗЗЮ, ЯК СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ МІСТА**

*O. V. Evsukova,*

*PhD in Public Administration. Head of Department of International Relations and organizational work, co-director of the Ukraine - Polish Institute of Management Academy of Municipal Management*

*A.M. Hovorushchak*

*student of the Academy of Management Municipal Management*

### **STATE REGULATION OF THE TRANSPORT SECTOR AS PART OF ECONOMIC DEVELOPMENT**

*У статті висвітленні шляхи формування державної політики відносно розвитку транспортної системи у складі виробничої інфраструктури. Охарактеризовані головні передумови та умови розвитку транспортної мережі.*

*The article highlighting the ways public policy with respect to development of the transport system consisted of industrial infrastructure. We characterize holovni prerequisites and conditions for the development of the transport network.*

**Ключові слова:** *транспорт, міський пасажирський транспорт, державна політика, економічний розвиток.*

**Keywords:** *transport, urban passenger transport, public policy, economic development.*

**Постановка проблеми.** Основною метою міського транспорту – перевезення пасажирів. Прискорене містобудування в Україні, політичний напрямок на розвиток промисловості, швидкі темпи зростання населення, особливо в містах мільйониках, вимагають сталого розвитку міського транспорту. Від його надійності роботи у великій мірі залежить ритмічність функціонування всього міського господарства міста, погодженість і взаємозв'язок транспортних ліній. Зростання перевезень, паливна криза, екологічні проблеми, призводять до необхідності виводу міського електричного транспорту на перше місце. Особливо необхідно, враховувати те що містобудівні вимоги окреслюють певні вимоги системи транспортного обслуговування міста, визначають види транспорту. До основних видів міського електричного транспорту належить трамвай, тролейбус та метро.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням державної політики в транспортній галузі постійно займаються вітчизняні та зарубіжні дослідники: Г. Д. Ейтутіс, О. С. Ігнатенко, О. М. Ложачевська, Г. І. Міщенко, Ю. Є. Пашенко, В. Й. Развадовський, Д. А. Тимоха, А. М. Ткаченко.

**Мета.** Дослідження теоретико - методологічних, правових, організаційних питань у сфері державного регулювання транспортною галуззю, як складовою частиною економічного розвитку міста.

Транспорт відіграє важливу роль у економічних відносин, а власне є провідною ланкою матеріального виробництва. Приймає участь у виготовленні продукції, створює зв'язок між виробниками та споживачами, між різними ланками народного господарства, між районами та містами. Він є істотною передумовою для виникнення і розвитку товарообміну між різними територіями. Розвиваючи тим самим міський поділ праці, удосконалюючи його і власне даючи тим самим нові перспективи для виникнення нових, більш модернізованих робочих місць, що в значній мірі залежать від рівня розвитку транспорту.

Транспорт належить до галузі матеріального виробництва, є невід'ємною ланкою ( після видобувної, обробної промисловості та сільського господарства ) і продовжує виробничий процес. Метою транспорту є сам процес перевезення, що виконується за допомогою транспортних засобів як у сфері виробництва, так і в перевезенні пасажирів. Повною мірою визначає розвиток народного господарства, у ролі споживача металу, енергії, деревини гуми , інших продуктів.

Нещодавно міський електричний транспорт забезпечував перевезення населення в межах 53 міст України. В цілому відповідно до ст. 1 Закону України «Про міський електротранспорт» до міського електричного транспорту в Україні відносяться такі три види громадського транспорту – трамвай, тролейбус та метрополітен [1].

Протягом останнього десятиріччя у роботі міського електротранспорту намітилася тенденція до зменшення обсягу перевезень пасажирів і погіршення показників якості та безпеки їх транспортного обслуговування. Це спричинено значним фізичним зносом об'єктів міського електро транспорту, зокрема рухомого складу, не рівними умовами конкуренції з приватними автоперевізниками на ринку міських пасажирських перевезень, а також відшкодуванням не в повному обсязі вартості транспортних послуг, що надаються підприємствами на безоплатній основі окремим категоріям населення [4].

Транспорт є одним з найголовніших показників, що визначає економічний розвиток міста. Справно та чітко, функціонуюча транспортна система, активізує економіку, але у випадку недбалого відношення до цієї галузі, виникає значне зниження її в подальшому розвитку. Факторами, які визначають транспортну політику міста є : специфіка транспортної інфраструктури; сполучення, які утворюються завдяки розвитку транспортної галузі; чинники, що обмежують розвиток транспортного сектору; державна політика.

Перші три вказані показники визначають роль транспорту в економічному розвитку, теоретичні засади та необхідні зусилля для гармонійного зростання. Державна політика визначає доцільність системи, отже, і ступінь визнання правил і позицій транспорту в процесі економічного зростання. Зазначимо, що транспортна інфраструктура може розглядатися в трьох сферах: технічному, економічному та організаційному.

Типові характеристики об'єктів інфраструктури включають в себе: економічно планові показники тривалий термін експлуатації; тривалий період формування.

Іншою особливістю транспортного сектору є довго строковість, відносно довгий термін експлуатації (близько 80 років). Тому на даний час, у багатьох випадках особливо ретельно аналізуються майбутні потреби і можливості, які мають бути детально запроєктовані.

Відсутність належного фінансування транспортної галузі, відіграє значну негативну роль для будівельної техніки та механізмів, які знаходяться у використанні виробничих служб. Закупівля за кордоном вказаного обладнання відбувається зі значними труднощами, оскільки пристрої інфраструктури, які існують на підприємствах, як правило мобільні, складають спадщину минулого.

Альтернативне зниження доходів транспортних підприємств, вплинуло на інвестиційний клімат у галузі. Оновлення основних фондів не забезпечується не тільки на рівні розширення, але і простого відтворення, що зумовлено нестачею коштів. Коефіцієнт зносу основних фондів на транспорті давно перевищив критичну величину по рухомому складу та наблизився до 70% [3, С.470]. Рухомий склад і обладнання транспортних підприємств не витримують конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг з розвиненими країнами [2].

У залежності від прийнятої стратегії, вплив транспорту на економічне зростання може бути різним. Принцип розвитку галузі дозволяє повне використання виробничих інвестицій, які відкривають шлях для стимулювання економічного розвитку.

Загрозом розвитку транспорту є рішенням сильно негативним для економіки. Прямі й непрямі ефекти уповільненого росту, досить різноманітні. Формою їх

прояву є : перевантаження ліній і точок транспортної системи; затримання або обмеження руху нових пасажирських перевезень; зниження якості транспортних послуг; вимога до збільшення загального фінансування транспортної галузі.

У разі не задовільного розвитку транспортної сфери активізуються такі чинники як: збільшення витрат на фінансування у майбутньому; різнопланові порушення у перевезенні пасажирів; зростання економічних витрат; погіршення умов життя населення. Вказане призводить з одного боку, до ряду економічних витрат, а з іншого боку, ускладнює, оптимальний розвиток транспорту.

**Висновки.** Особливості транспортної політики не завжди беруться до уваги під час розвитку транспортної галузі. Таким чином, переваги державного регулювання, досить часто не виконуються у тотожності з цією політикою.

В Україні транспортна мережа має вагомий перевагу, зумовлену її географічним розташуванням. Але для повного розкриття потенціалу транспортної галузі, необхідно провести транспортну реформу, яка б дала змогу, перейти на стандарти Європейського союзу.

#### Використані джерела інформації.

1. Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 № 1914 – IV. [Електронний ресурс]– Режим доступу:<http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1914-15>
2. Мандзюк Т. Транспорт. Україна і світогосподарство. [Електронний ресурс]– Режим доступу:[http://hklib.npu.edu.ua/cgi-bin/irbis64r/cgiirbis\\_64.exe](http://hklib.npu.edu.ua/cgi-bin/irbis64r/cgiirbis_64.exe)
3. Пашченко Ю. С. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України в умовах інтеграційних процесів : Дис... д-ра екон. наук: 08.10.01 / НАН України; Рада по вивченню продуктивних сил України. — К., 2008. – 470 с.
4. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2007–2015 роки» від 29 грудня 2006 р. № 1855.
5. Рыбчук А.В. Транспортні системи світу — важливий елемент глобальної виробничої інфраструктури. // Актуальні проблеми економіки. - 2004. - № 7. - С. 99-105.
6. Фасчевський М., Чернюк Л. Гео-економічний потенціал розвитку продуктивних сил України // Економіка України. - №7. – липень 2002. – С. 32-36.

#### References.

1. The Law of Ukraine "On urban electric transport" from 29.06.2004 № 1914 - IV .. [electronic resource] - Access mode: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1914-15>
2. Mandzyuk T. Transport. Ukraine and world economy. [Electronic resource] - Access mode: [http://hklib.npu.edu.ua/cgi-bin/irbis64r/cgiirbis\\_64.exe](http://hklib.npu.edu.ua/cgi-bin/irbis64r/cgiirbis_64.exe)
3. Pashchenko YU development and placement of the transport system of Ukraine in terms of the integration process: Dis ... Dr. Sc. sciences: 08.10.01 / NAS Ukraine; Council of Productive Forces of Ukraine. - K., 2008 - 470 p.
4. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the State Programme of Development of urban electric transport for 2007-2015» on December 29, 2006 p. № 1855.
5. Rybchuk AV Transport systems in the world - an important element of global-term productive infrastructure. // Actual problems of economy. - 2004. - № 7. - S. 99-105.
6. Fashchevskyy M., L. Chernyuk Geo-economic development potential productive forces // Ukraine's economy. - №7. - July 2002 - P. 32-36.

*Стаття надійшла до редакції 03.09.2014 р.*



ТОВ "ДКС Центр"