

Розділ 1

РЕГІОНАЛЬНІ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

УДК 338.49: 338.47

Мікловда В.П., Шевчук Я.В., Губані Г.Г.

ОСНОВНІ СТРАТЕГІЧНІ ЗАВДАННЯ ВИПЕРЕДЖАЮЧОГО РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

У статті досліджено взаємозв'язок між забезпеченістю території автотранспортною інфраструктурою та економічним розвитком. Побудовано кореляційну залежність валового регіонального продукту від щільності доріг з твердим покриттям у розрізі областей, кореляційну залежність приведенного ВВП від щільності доріг європейських країн, кореляційну залежність чистих величин ВВП від щільності доріг європейських країн, кореляційну залежність ВВП на душу населення від щільності доріг європейських країн та кореляційну залежність ВРП на душу населення областей від щільності доріг на 1000 мешканців. Проаналізовано підходи до розвитку периферійних регіонів та автотранспортних мереж в Україні.

Ключові слова: автотранспортна інфраструктура, автомобільний транспорт, щільність доріг, кореляційна залежність, валовий внутрішній продукт, валовий регіональний продукт.

Постановка проблеми. Стан, рівень розвитку та інші характеристики автотранспортної інфраструктури України не відповідають європейським нормам. Це, безсумнівно, гальмує соціально-економічний розвиток України, не дозволяє будувати рівноправні партнерські стосунки держави з іншими європейськими країнами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У наш час в науковій літературі викристалізувалася цілком справедлива ідея щодо необхідності випереджаючого розвитку автотранспортної інфраструктури України. Вона набула статусу генеральної і є, по суті, безсумнівною. Цю ідею пропагують у засобах масової інформації експерти: «Керівництву України слід значно більше уваги приділяти розвитку інфраструктурних проєктів в Україні. У першу чергу це стосується транспортних об'єктів, стан яких у разі відрізняється від європейського рівня і стримує розвиток економіки в країні» [11].

Формулювання цілей статті. Ідея необхідності випереджаючого розвитку автотранспортної інфраструктури обґрунтовується в проєктній документації: «Перехід України до нової фази стійкого соціально-економічного зростання, курс на європейську інтеграцію вимагає випереджаючого розвитку усієї транспортної системи країни... Основною метою розвитку транспорту на найближче десятиріччя є забезпечення засобами транспортно-дорожнього комплексу стабільного економічного зростання країни та її регіонів, підвищення якості життя народу» [8].

Основним аргументом при обґрунтуванні цієї ідеї є те, що «транспортна мережа України поки що

значно менша, ніж в розвинутих західноєвропейських країнах» [12]. Зокрема, дані стосовно потужностей та рівня розвитку автотранспортної інфраструктури зазвичай порівнюються з аналогічними даними відносно інших країн світу: «Так, у Франції та Німеччині, площа і кількість населення яких приблизно співпадає з Україною, довжина автомобільних доріг відносно нижча в 4,8 і 3 рази» [12]. При цьому, як правило, прогнозують революційний розвиток автотранспортної інфраструктури в Україні: «Є всі підстави вважати, що входження України в нову регіоналізацію світу відбудеться, передусім, як вступ країни в світову інфраструктурну революцію, тобто в активний випереджаючий розвиток нової інфраструктури (комунікаційної, соціальної, банківської), що інтенсивно розвивається сьогодні у світі...» [7].

Подібні думки щодо розвитку автотранспортної інфраструктури висловлюються і в Росії, наприклад: «З метою реалізації інноваційної моделі економічного зростання нашої країни потрібно повною мірою забезпечити випереджаючий розвиток транспортної інфраструктури» [5]. В інших публікаціях це питання ставиться ще гостріше: «У розвитку економіки Росії настав етап, коли транспортна інфраструктура повинна перейти від етапу модернізації галузі до її розвитку, реалізації інноваційної моделі економічного зростання РФ» [10]. Таку ж думку має і міністр транспорту РФ: «Для зростання економіки РФ потрібен випереджаючий розвиток транспортної інфраструктури» [3].

Але чому ж тоді ця ідея залишається декларативною, чому її реалізація постійно затягується? Вважаємо, що важливо перевірити можливість реалізації на практиці твердження про пріоритет розвитку транспортної інфраструктури перед загальним економічним розвитком та визначити, у чому полягає проблемність вирішення цього питання.

Спочатку спробуємо визначити, чи справді існує взаємозв'язок між забезпеченістю території автотранспортною інфраструктурою та економічним розвитком.

Виклад основного матеріалу дослідження. Припустимо, що в Україні існує прямопропорційна

© Мікловда Василь Петрович, доктор економічних наук, професор, член кореспондент НАН України, завідувач кафедри економіки підприємства ДВНЗ «Ужгородський національний університет»

Шевчук Ярослав Васильович, доктор економічних наук, доцент, старший науковий співробітник, професор кафедри маркетингу Тернопільського інституту соціальних та інформаційних технологій, yaroslsh@gmail.com

Губані Габрієлла Георгіївна, кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки підприємства ДВНЗ «Ужгородський національний університет»

кореляційна залежність між щільністю обласних автодоріг (км/1000 км²) і приведеними величинами ВРП (млн грн/1000 км²). Для виявлення кореляційних зв'язків між зазначеними показниками використано пакет програм Excel, який дозволяє будувати апроксимуючі тренди, в тому числі лінійні, за методом найменших квадратів. Тому таку залежність показано на рис. 1.

Дані рис. 1 засвідчують, що така кореляція є дуже слабкою: величина достовірності апроксимації R² становить всього 0,044 (якщо існує чітка функціональна залежність, то R² = 1). Можна також бачити, що згідно з проведеними обчисленнями простежується

слабкий взаємозв'язок між промисловою розвиненістю регіонів України та розвиненістю мережі доріг з твердим покриттям у цих регіонах. Так, статистичні дані засвідчують, що промислові лідери (Донецька, Дніпропетровська області) мають щільність доріг 294 і 301 км/1000 км², в той час, як абсолютні аутсайтери (Тернопільська, Чернівецька області) мають щільність 364 і 353 км/1000 км² відповідно. Якщо економічне зростання дійсно залежало б від розвиненості транспортної мережі, то за кілька повоєнних десятиріч абсолютні аутсайтери повинні були стати абсолютними лідерами. В реальності ми бачимо протилежні результати.

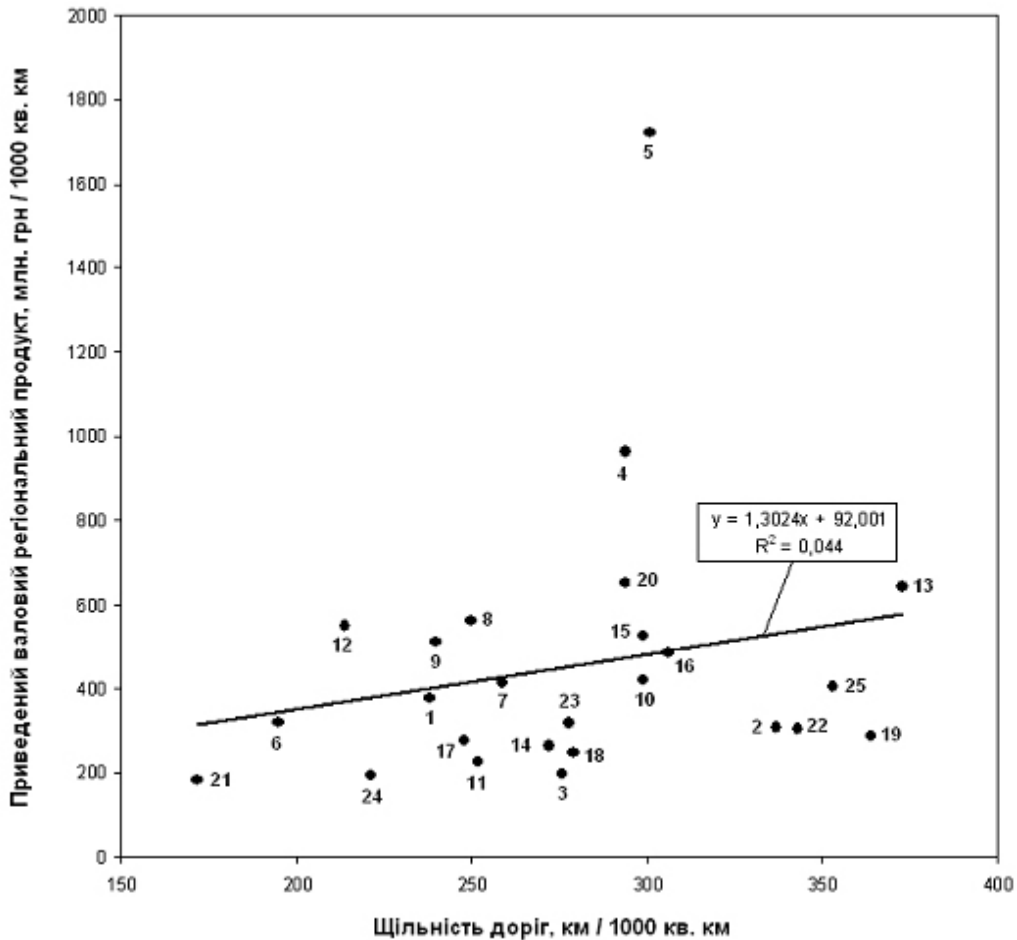


Рис. 1. Кореляційна залежність валового регіонального продукту від щільності доріг з твердим покриттям у розрізі областей

(1 – Автономна Республіка Крим; 2 – Вінницька; 3 – Волинська; 4 – Дніпропетровська; 5 – Донецька; 6 – Житомирська; 7 – Закарпатська; 8 – Запорізька; 9 – Івано-Франківська; 10 – Київська; 11 – Кіровоградська; 12 – Луганська; 13 – Львівська; 14 – Миколаївська; 15 – Одеська; 16 – Полтавська; 17 – Рівненська; 18 – Сумська; 19 – Тернопільська; 20 – Харківська; 21 – Херсонська; 22 – Хмельницька; 23 – Черкаська; 24 – Чернігівська; 25 – Чернівецька)

При цьому необхідно зазначити, що такі висновки зроблені тільки з урахуванням даних стосовно доріг, які наведені в статистичних матеріалах Держкомстату України. Але всім відомо, що такі дані не відображають якісного стану доріг. Так, здійснене нами візуальне обстеження доріг західних областей України показало, що, практично дві третини доріг тільки називаються дорогами (деякі з них є тільки на мапі): тверде покриття

повністю зруйноване, відсутня дорожня розмітка і знаки.

За даними, що опубліковані в статистичних джерелах [1; 2], досліджувались кореляційні залежності ВВП за паритетною купівельною спроможністю від щільності доріг у різних країнах Європи. На рис. 2 простежується чіткіша кореляційна залежність (R² = 0,5584): чим більша щільність мережі доріг (які включають міські вулиці), тим вищим є ВВП.

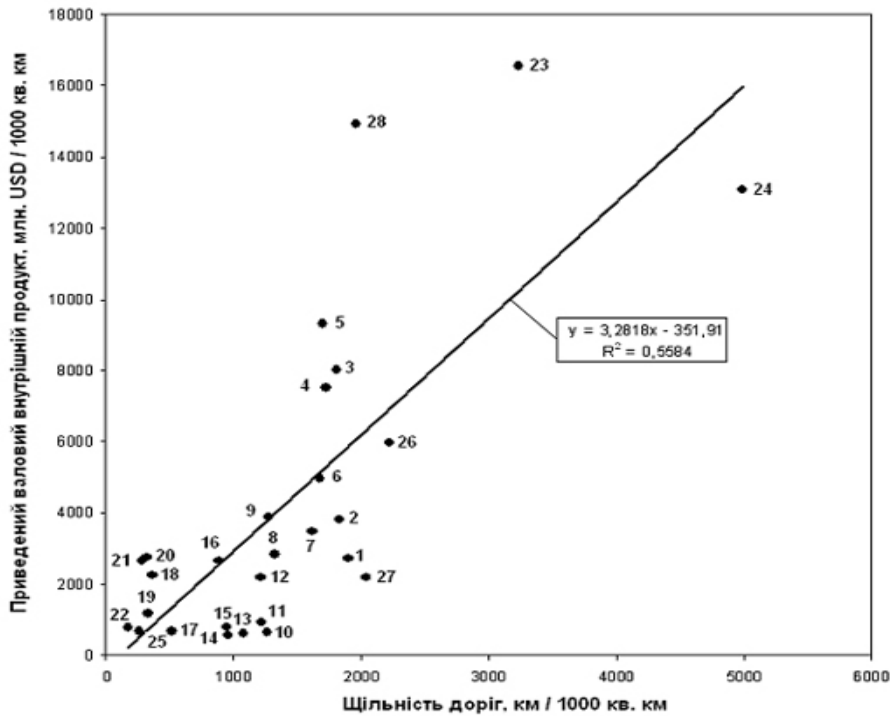


Рис. 2. Кореляційна залежність приведеного ВВП від щільності доріг європейських країн

(1 – Словенія; 2 – Франція; 3 – Німеччина; 4 – Швейцарія; 5 – Велика Британія; 6 – Данія; 7 – Чехія; 8 – Ірландія; 9 – Австрія; 10 – Естонія; 11 – Литва; 12 – Польща; 13 – Латвія; 14 – Фінляндія; 15 – Швеція; 16 – Греція; 17 – Македонія; 18 – Словаччина; 19 – Румунія; 20 – Іспанія; 21 – Португалія; 22 – Болгарія; 23 – Нідерланди; 24 – Бельгія; 25 – Норвегія; 26 – Італія; 27 – Угорщина; 28 – Люксембург)

Можна зробити висновок про пріоритет автотранспортної інфраструктури перед економічним розвитком європейських країн.

Децю гіршу кореляцію показує залежність чистих величин ВВП у розвинених країнах від щільності доріг (рис. 3).

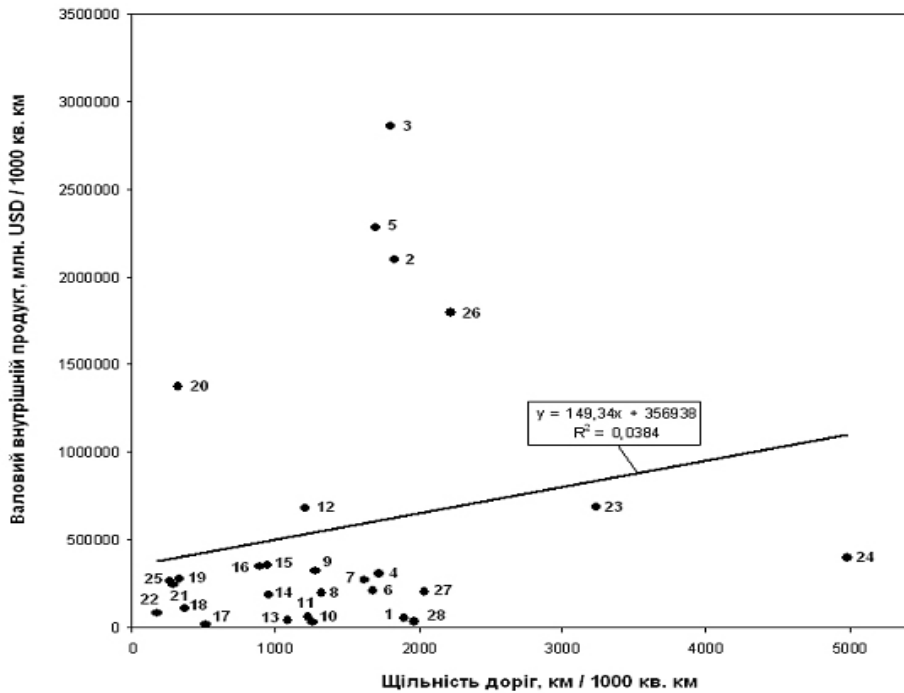


Рис. 3. Кореляційна залежність чистих величин ВВП від щільності доріг європейських країн

(1 – Словенія; 2 – Франція; 3 – Німеччина; 4 – Швейцарія; 5 – Велика Британія; 6 – Данія; 7 – Чехія; 8 – Ірландія; 9 – Австрія; 10 – Естонія; 11 – Литва; 12 – Польща; 13 – Латвія; 14 – Фінляндія; 15 – Швеція; 16 – Греція; 17 – Македонія; 18 – Словаччина; 19 – Румунія; 20 – Іспанія; 21 – Португалія; 22 – Болгарія; 23 – Нідерланди; 24 – Бельгія; 25 – Норвегія; 26 – Італія; 27 – Угорщина; 28 – Люксембург)

Ми припустили, що кращий кореляційний зв'язок між ВВП і щільністю автодоріг можна одержати при використанні ВВП у перерахунку на душу населення, оскільки в такому випадку буде враховуватись

не територія країни, а потенціал робочої сили, тобто людський фактор. На рис. 4, 5 показано кореляційну залежність ВВП у перерахунку на душу населення від щільності доріг.

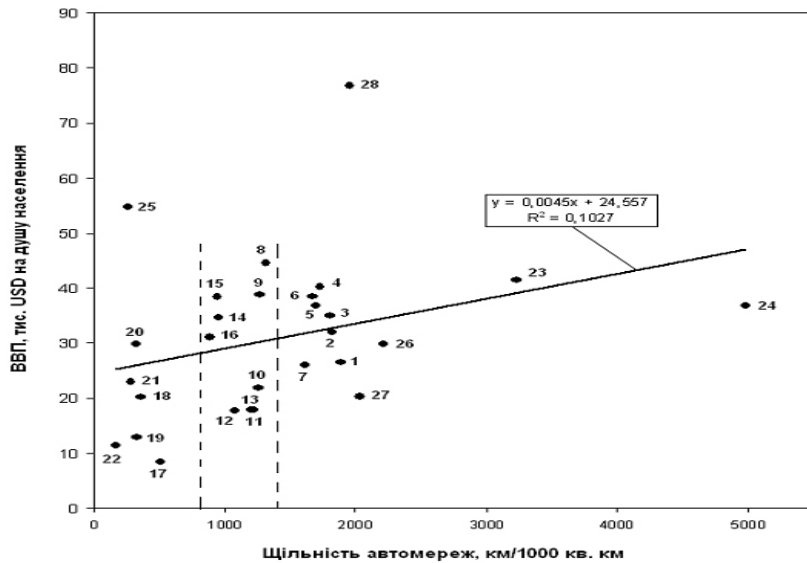


Рис. 4. Кореляційна залежність ВВП на душу населення від щільності доріг європейських країн

(1 – Словенія; 2 – Франція; 3 – Німеччина; 4 – Швейцарія; 5 – Велика Британія; 6 – Данія; 7 – Чехія; 8 – Ірландія; 9 – Австрія; 10 – Естонія; 11 – Литва; 12 – Польща; 13 – Латвія; 14 – Фінляндія; 15 – Швеція; 16 – Греція; 17 – Македонія; 18 – Словаччина; 19 – Румунія; 20 – Іспанія; 21 – Португалія; 22 – Болгарія; 23 – Нідерланди; 24 – Бельгія; 25 – Норвегія; 26 – Італія; 27 – Угорщина; 28 – Люксембург)

У цьому випадку кореляційний зв'язок проявляється в більшій мірі, ніж в попередньому, що дозволяє стверджувати про наявність залежності економічного розвитку країни від транспортної інфраструктури. Разом з тим можна констатувати, що виокремити вплив такого фактору, як автомобільні дороги, на економічний розвиток дуже складно, оскільки останній залежить від багатьох причин. Це підтверджується розрахунками по Україні, в окремих регіонах якої кількісні показники є високими, але ВРП в

них є низьким, що, безумовно, пояснюється низькою якістю доріг, про що ми вже говорили вище. У результаті кореляційна залежність ВРП від щільності автодоріг, яка відображена на рис. 5, засвідчує, що кореляційна залежність в Україні дійсно існує, однак вона є зворотньопропорційною внаслідок невідповідності статистичних даних щодо автодоріг і їх фактичної наявності та якості в дійсності: чим більше доріг припадає на мешканців регіону, тим менше ВРП на душу населення.

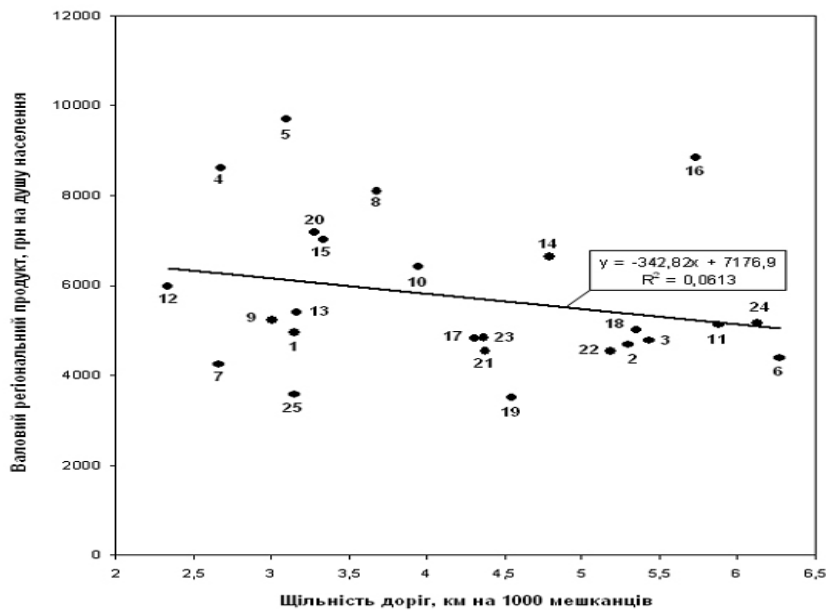


Рис. 5. Кореляційна залежність ВРП на душу населення областей від щільності доріг на 1000 мешканців

(1 – Автономна Республіка Крим; 2 – Вінницька; 3 – Волинська; 4 – Дніпропетровська; 5 – Донецька; 6 – Житомирська; 7 – Закарпатська; 8 – Запорізька; 9 – Івано-Франківська; 10 – Київська; 11 – Кіровоградська; 12 – Луганська; 13 – Львівська; 14 – Миколаївська; 15 – Одеська; 16 – Полтавська; 17 – Рівненська; 18 – Сумська; 19 – Тернопільська; 20 – Харківська; 21 – Херсонська; 22 – Хмельницька; 23 – Черкаська; 24 – Чернігівська; 25 – Чернівецька)

При цьому, апеляція до європейського досвіду розбудови транспортних мереж та його наслідування в практиці господарювання в Україні не має під собою економічного підґрунтя через відсутність необхідних коштів. Оскільки якість українських доріг не відповідає навіть тим нормативам, які приймалися ще в радянські часи, а бюджетних коштів не вистачає навіть на утримання доріг як регіонального, так і державного рівнів, то для розбудови нових автотранспортних мереж потрібні дуже великі кошти. Так, для розвитку транспортної інфраструктури України в рамках реалізації Транспортної стратегії до 2020 року потрібно більше 100 млрд. USD (на автотодорожню галузь – 55 млрд. USD, на реформування залізничної галузі – 17 млрд. USD, 13 млрд. USD – в сферу морського і річкового транспорту, 15 млрд. USD – в авіацію) [4].

За нашими підрахунками реконструкція автотранспортної мережі хоча б до рівня Польщі без витрат на утримання доріг вимагає 263 млрд. USD. Потрібно взяти до уваги, що витратні статті дефіцитних бюджетів України у період з 2005 по 2009 роки становили всього лише 21,5-33,3 млрд. USD. Сподівання на зовнішню допомогу є нереалістичними. Так, у 2007 році Європейська комісія відмовилась виділяти Україні 10,35 млрд. USD кредитних коштів на розвиток транспортної інфраструктури, з яких 7,5 млрд. USD призначались для будівництва МТК Львів – Київ – Луганськ, який, підкреслимо, в першу чергу потрібний ЄС. Причиною послужило те, що Україна не підписала угоду «Про відкрите небо», яка вкрай не вигідна українським авіаперевізникам, відміняє квоти на авіапольоти, що існують, і за суттю відкриває можливість міжнародним авіаальянсам поглинання українських авіаперевізників.

В цьому ж році ЄС мав намір надати лише фінансову допомогу в розмірі всього лише 65 млн. євро для реалізації програми «Підтримка впровадження транспортної стратегії України» у 2011-2014 роках [6]. Жодний приватний вітчизняний або зарубіжний інвестор також не буде вкладати кошти в українську транспортну інфраструктуру, якщо не побачить ясну перспективу одержання прибутку від реалізації конкретних економічних проектів. Зрозуміло, що будь-який уряд ніколи не піде на розширення і благоустрій мережі автострад задля задоволення потреб приватних власників автомобілів, кількість яких з року в рік постійно зростає. А те, що Україна посідає чільне місце в Європі за кількістю жертв на мільйон автомобілів (961 загиблий). Для порівнян-

ня: у Сполучених Штатах цей показник становить 163 особи [9]), нікого не цікавить. До сьогоднішнього дня людське життя в Україні не має ніякої ваги.

Вітчизняні експерти часто посилаються на позитивний досвід випереджаючого будівництва хайвеїв і моторвеїв, яке вивело США з Великої депресії і сприяло економічному розвитку. Цей досвід є дуже важливим. Адже, це будівництво було покликано забезпечити зайнятість населення. Безумовно слід пам'ятати: те, що колись допомогло країні в один момент часу може не допомогти тій самій країні в інший момент, не кажучи про інші країни, в яких був інший шлях розвитку, а населення має інший менталітет. Але, важливо взяти до уваги те, що згадане будівництво торкалося, насамперед периферійних регіонів, а тому цей досвід є особливо цікавим для України. Адже, західні регіони України фактично є периферійними, про що засвідчують нижчі ВРП від середньоукраїнського ВВП, а також слаба порівняно із східними регіонами урбанізація. Проблемою цих регіонів є відсутність в них «критичної маси» інвестицій та інновацій, наявність яких змусила б активізувати розвиток автотранспортної інфраструктури. Відсутність в цих регіонах України створення нових робочих місць, будівництва нових автотранспортних шляхів, у тому числі трансєвропейських магістралей засвідчує про те, що вони розглядаються владними структурами як периферійні і курс на євроінтеграцію країни, представлений в нормативно-правових актах держави, є декларативним, тобто таким, який не відповідає дійсності.

Висновки і перспективи подальших досліджень.

В світовій практиці існує два підходи до розвитку периферійних регіонів: екзогенічний (орієнтований на приплив інвестицій ззовні) та ендегенічний (орієнтований на мобілізацію внутрішніх ресурсів). Оскільки ці два шляхи є високотратними, то очевидно, що подальший розвиток автотранспортних мереж в Україні буде відбуватись поступово, залежно від конкретних потреб економіки і наявності фінансових можливостей. При цьому, будівництво виробничих і автотранспортних структур буде взаємозалежним. Адже, як нами встановлено, активізація розвитку автотранспортної інфраструктури у великих містах, в тому числі і у Львові, відбулася після досягнення рівня автомобілізації 150 автомобілів на 1000 мешканців, що дозволило збудувати новітні торгівельно-культурні центри великої потужності з доволі великим радіусом обслуговування.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. ВВП стран Мира в 2008 году. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://www.stranas.ru/vvp_tabl.html
2. Громуле В. Автобусный терминал как важнейший элемент транспортной инфраструктуры / В. Громуле, И. Яцкив // *Transport (Транспорт)*. — Vilnius: Technika, 2007. — Т. 22. — № 3. — Р. 200-206.
3. Дж. Форрестер. Динамика развития города / Дж. Форрестер - М. : Прогресс, 1974. — 281 с.
4. Для развития транспортной инфраструктуры Украины до 2020 г. требуется более \$100 млрд. (23.12.2010) — [Електронний ресурс]. — Режим доступу : eng.rzd-partner.ru/news/2010/12/23/
5. Естественные монополии: основные понятия, подходы к идентификации [Белоусова Н.И., Васильева Е.М., Лившиц В.Н. и др.]. — В кн. Государственное регулирование экономики и социальные проблемы модернизации. Ч.1, М.: УРСС, 1997. С.73-96.
6. Отказ выделить Украине кредит на развитие транспортной инфраструктуры. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу : asko.kiev.ua/info/news/news61134/
7. Позамантин Э. И. Комплексное планирование работы и развития магистрального грузового транспорта / Э.И. Позамантин. - В кн.: Автоматизированная система плановых расчетов на транспорте. - М., Транспорт, 1981.
8. Прокопенко І. Ф. Методика і методологія економічного аналізу : навч. посібник для студ. вищих навч. закл. / І.Ф. Прокопенко, В.І.Ганін. — К. : ЦУЛ, 2008. — 430с.
9. Система динамика. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://uk.wikipedia.org/wiki/>
10. Сонько С. П. Просторовий розвиток соціо-природних систем : шлях до нової парадигми / С.П. Сонько.- Київський національний економічний ун-т; Криворізький економічний ін-т. — К. : Ніка-Центр, 2003. — 286с.
11. Україна посіла 38 місце в світі за обсягами виробництва авто: Новини 04-01-11. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.24tv.ua
12. Шевчук Я.В. Розвиток ринку автомобільних GPS-навігаторів в Україні / Я.В. Шевчук // *Всеукраїнський науково-виробничий журнал «Сталий розвиток економіки»* № 6, 2011р. м. Хмельницький. - С.11-17.

Одержано 15.03.2015 р.