УДК 656.13

Вакарчук І.М., Корітчук СО., Пилипейко С.С.

ДОСЛІДЖЕННЯ СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ КИЇВСЬКОГО РЕГІОНУ

У статті розглядається стан пасажирських перевезень Київського регіону та перспективи їх розвитку в контексті сучасних вимог щодо ефективного використання окремих вибів транспорту в регіональних транспортних системах.

Ключові слова: види транспорту, пасажирські перевезення, транспортна мережа, регіональна транспортна система.

В статье рассматривается состояние пассажирских перевозок Киевского региона и перспективы их развития в контексте современных требовании эффективная использования отдельных виож транспорта в регионапьных транспортных системах.

Ключевые слова: виды транспорта, пассаисирские перевозки, транспортная сеть, региональная транспортная система.

Постановка проблеми. Соціально-економічне зростання регіону вимагає вирішення проблем удосконалення транспортного інфраструктурного забезпечення його розвитку, оптимізаиії галузевої та територіальної структури транспортної системи, формування трансгюртно-економічних зв'язків регіональної господарської системи, розвитку й розміщення транспортних вузлів/терміналів територією регіону, високої якості транспортного обслуговування, з урахуванням специфіки регіону, підвищення ефективності інвестицій, інтеграції транспортної системи регіону до транспортної системи країни.

Особливо актуальним завданням є вирішення таких проблем у Київському регіоні (в даній статті треба розуміти - Київська область та м. Київ), який по-перше, географічно вигідно розташований відносно головних транспортних шляхів, включаючи міжнародні транспортні коридори [І] та по-друге, його адміністративним значенням для інших регіонів нашої країни.

Оскільки головним важелем у розвитку економіки будь-якої адміністративної одиниці г людський капітал, особлива увага приділена пасажирським перевезенням, які мають задовольняти потреби населення в транспортному обслуговуванні та скорочені витрат на їх пересування транспортной) мережею регіону.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Під час дослідження враховані положення стратегій розвитку [2-5] та висновки соціально- економічного аналізу області, в контексті з прийнятою Стратегією Регіонального розвитку Київської області на період до 2020 року [6].

Під час аналізу вищеприведеного визначено, що основними інструментами реалізації Стратегії є: ***Угоди щодо регіонального розвитку)*** для узгодження державних пріоритетів регіонального розвитку з регіональними пріоритетами, концентрації державних та місцевих ресурсів для їх виконання; ***Програми подолання депресивності окремих територій та стимулювання їх розвитку*** - для запобігання зростанню міжрегіональних диспропорцій; ***Державні цільові програми*** - для забезпечення реалізації окремих пріоритетних напрямів; ***Регіональні стратегії розвитку і програми соціально-економічного та культурного розвитку*** - для забезпечення проведення державної політики регіонального розвитку, узгодження довгострокових державних пріоритетів регіонального розвитку із стратегічними напрямами розвитку регіонів.

Слід додати, Що реалізація регіональних стратегій розвитку здійснюється з широким залученням інституцій регіонального розвитку, фомадських організацій, представників бізнесу тощо. Особливу роль у цьому процесі відіграють агентства регіонального розвитку як інституції, що мають значний інноваційний потенціал, оскільки вони є елементом механізму впровадження нового типу відносин між органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та представниками невладних кіл (бізнесу, громадськості), і діють як посередники між місцевими (регіональними) органами державної влади та недержавними установами під час реалізації дієвої регіональної політики. На сьогодні в Україні утворено та функціонують близько 100 таких агентств, що може розглядатися як потенційна база розвитку інфраструктури підтримки регіонального розвитку.

В досліджені використані: інтенсивні показники розвитку, до яких належать річний обсяг перевезгнь та пасажирообіг, за даними управління статистики [7]; інформація Інституту економічних досліджень та політичних консультацій щодо основних характеристик інвестиційного середовища регіонів України на основі контент-аналізу статистичних даних та рейтингу інвестиційної привабливості Київського регіону [8]; аналітичні рекомендації Національного інституту стратегічних досліджень щодо механізмів ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України [9|; оцінка рівня розвитку інфраструктури регіону в рамках проекту «Стан та перспективи розвитку інфраструктури регіонів України» [10] Фонду ім. Фрідріха Еберта в Україні у співпраці із Поліським фондом міжнародних досліджень та Асоціацією регіональних аналітичних центрів.

Мета статті полягає у проведенні оцінки рівня розвитку пасажирських перевезень регіону, визначенні слабких місць для подальшої розробки практичних рекомендацій щодо їх розвитку.

Виклад **основного** матеріалу. Київський регіон має добре розвинен) транспортну мережу, що є частиною транспортної інфраструктури країни й

забезпечує як внутрішньо регіональні, внутрішньо державні., так і міжнародні й транзитні перевезення. Показник щільності автомобільних доріг, який розраховується шляхом ділення їхньої протяжності на площу регіону, для м. Київ та Київської обл.. становить понад 500км на Ітис. км^2 та від 271 до 330 км на Ітис. км^2 відповідно, тоді як середній для країни показник становить 275 км на 1 тис. км^2.

Аналіз сучасного рівня розвитку транспортної інфраструктури Київського регіону показує, шо він не відповідає вимогам нинішнього етапу соціально-економічного зростання та перспективам його розвитку в транспортному обслуговуванні. **У** зв'язку з цим виникає необхідність поглибленого вивчення теоретичних, методологічних та прикладних аспектів розвитку транспортної інфраструктури Київського регіону, її ролі, місця й впливу на комплексний розвиток економіки регіону, реалізації його транзитного потенціалу та інтеграції до європейської й міжнародної транспортної системи.

На тлі загального погіршення економічного стану в країні за 2015 рік, можна спостерігати загальне скорочення користування послугами автомобільного транспорту до 2млрд. 259,8млн. пасажирів, що на 22.4% менше, ніж за 2014р. Перевезення пасажирів водним транспортом зменшилися на 3,1 % - до 0,6млн. осіб.

Авіаційним транспортом перевезено 6,3млн. пасажирів, що на 2,6% менше, ніж за 2014р. Лише відправлення пасажирів залізничним транспортом порівняно з 2014р. збільшилося на 0,1%- до 389,8млн. 37

Для наочності стану розвитку пасажирських перевезень протягом 2010-2015р.р. у м. Київ на рисунках 1 і 2 та Київській області на рисунках 3 і 4 подано динаміку пасажирських перевезень та співвідношення основних видів транспорту у загальному обсязі відповідно. Для м. Київ не враховані обсяги перевезень трамваєм, тролейбусом, фунікулером та метрополітеном. **У** зв'язку з малою долею (до 1%) водний транспорт не розглядається.

Дані щодо перевезених пасажирів залізницею за 2015 рік відсутні та не зображені на рисунку 1 та 3.

Дані щодо частки видів пасажирського транспорту за 2015 рік на рисунку 2 та 4 не зображено через відсутність обсягів перевезених пасажирів залізницею за відповідний період.

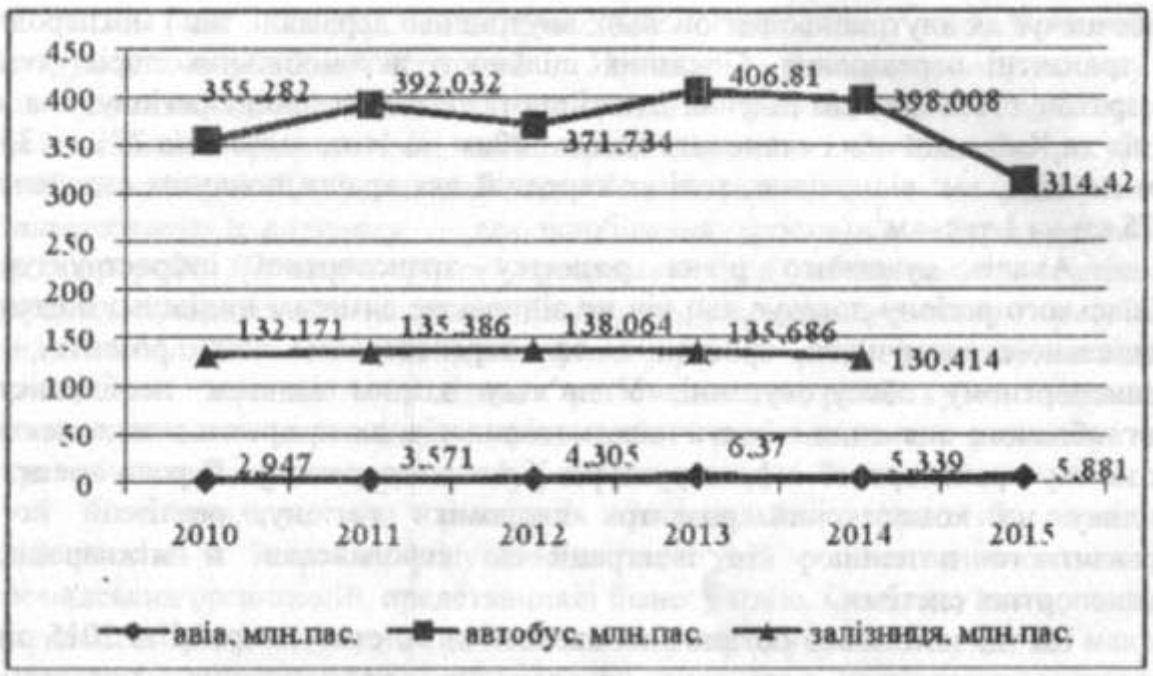

Рисунок 1. **Перевезення пасажирів за видами транспорту (м. Київ)**

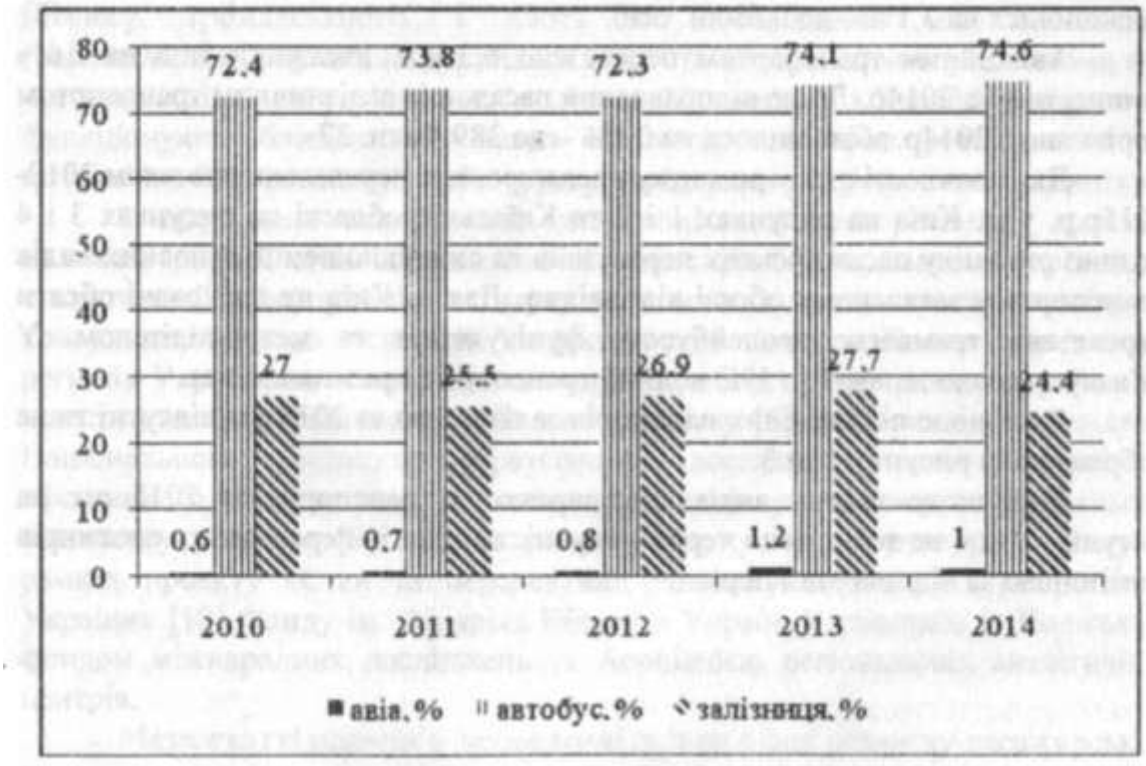

Рисунок 2. **Частка видів транспорту (м. Київ)**

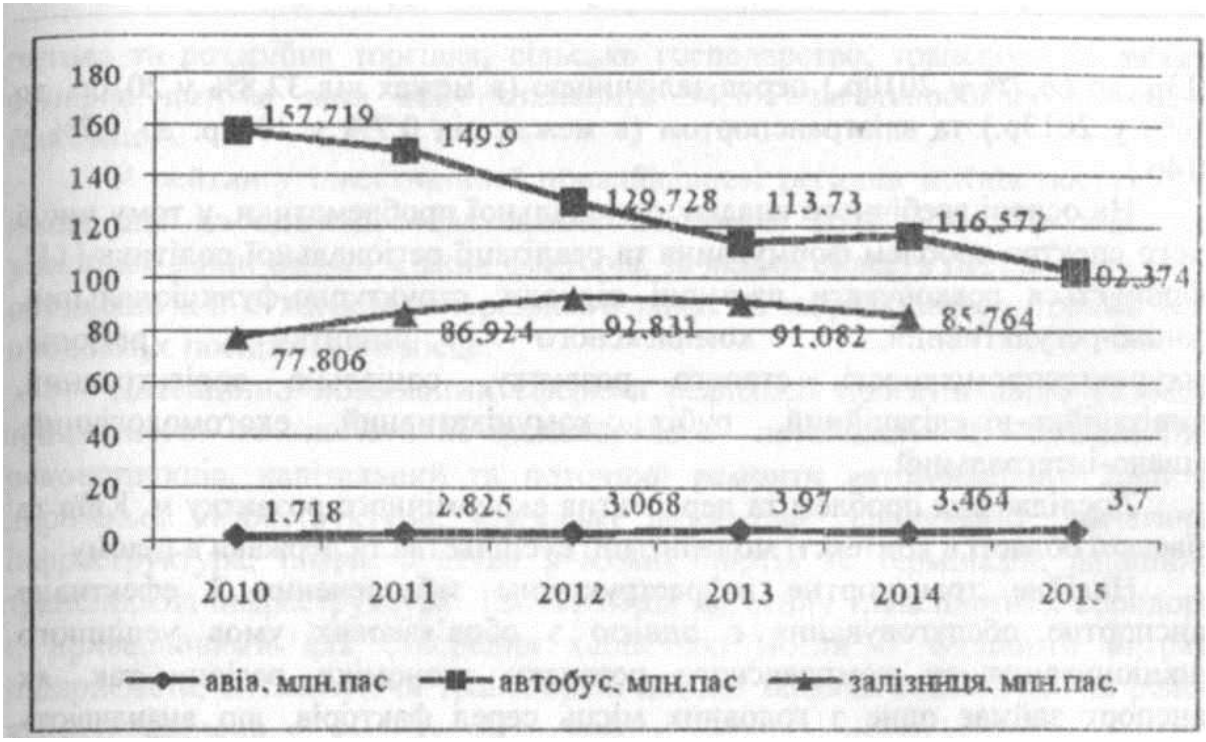

Рисунок 3. Перевезення пасажирів за видами транспорту (Київська область)

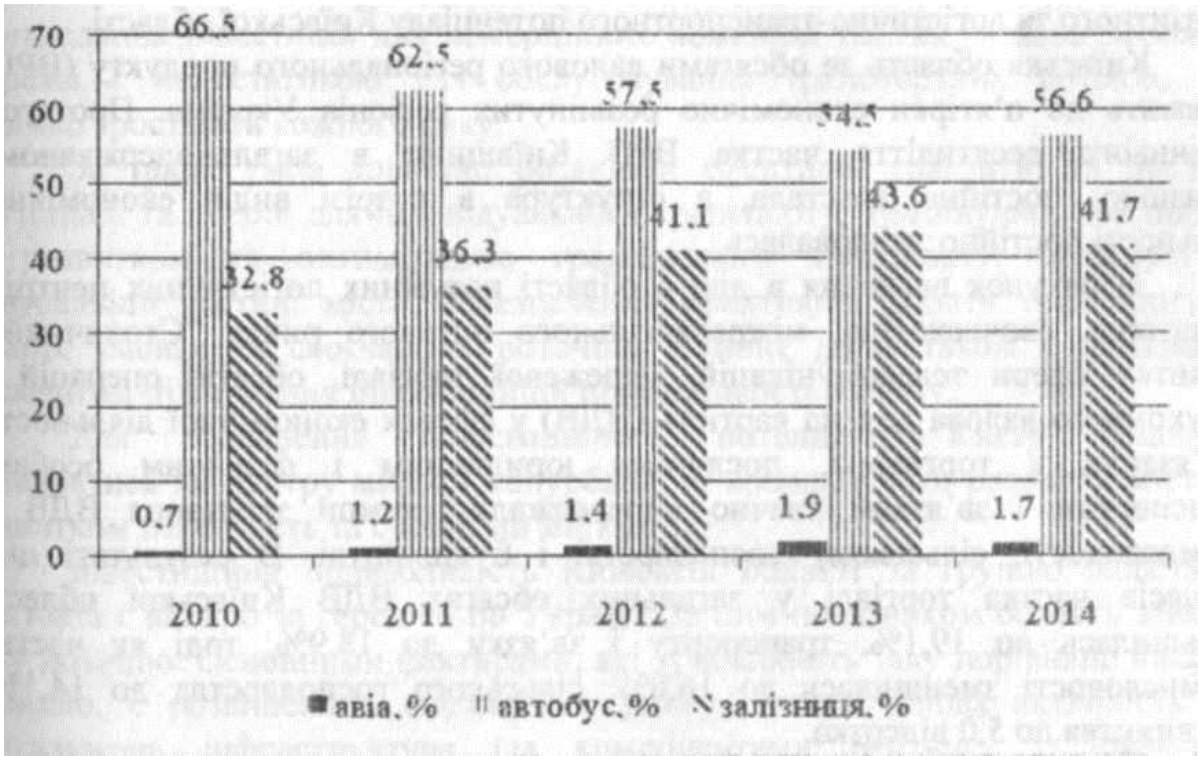

Рисунок 4. Частка видів транспорту (Київська область)

Проведений аналіз стану пасажирських перевезень за період 2010-2015рр. у Київській області довів перевагу частки автомобільного транспорту (автобуси) у загальному обсязі перевезених пасажирів (в межах від 54,5% у

2013р. до 66,7% у 2010р.) перед залізницею (в межах від 32,8% у 2010р. до 43,6% у 2013р.) та авіатранспортом (в межах від 0,7% у 2010р. до 1,7% у 2014р.).

На основі всебічного аналізу регіональної проблематики, у тому числі всього спектра проблем формування та реалізації регіональної політики [11], пропонується враховувати наступні підходи: структурно-функціональний, планово-регулятивний, комплексного розвитку регіонів,

конкурентоспроможності, сталого розвитку, соціально зорієнтований, активізаційно-нівелізаційний, рубіжно-комунікативний, екогомологічний, змішано-інтегральний.

Дослідження проблем та перспектив економічного розвитку м. Київ та Київської області в контексті модернізації суспільства та держави в цілому

Надійне транспортне інфраструктурне забезпечення й ефективне транспортне обслуговування є однією з обов'язкових умов успішного функціонування та комплексного розвитку економіки регіону так, як транспорт займає одне з головних місць серед факторів, що визначають ефективне функціонування економіки регіону. Тому, серед перших завдань досягнення стратегічних цілей «Стійкого економічного зростання на основі інноваційного розвитку багатогалузевої економіки» стоять розвиток транзитного та логістично-транспортного потенціалу Київської області.

Київська область за обсягами валового регіонального продукту (ВРП) належить до п'ятірки економічно розвинутих регіонів України. Протягом останнього десятиліття частка ВРП Київщини в загальнодержавному показнику постійно зростала, а структура в розрізі видів економічної діяльності постійно змінювалась.

За рахунок введення в дію в області потужних логістичних центрів, елеваторів, овочесховищ, міжрегіонального оптового ринку "Столичний", розвитку сфери телекомунікацій, мережевої торгівлі, обсягів операцій з нерухомістю валова додана вартість (ВДВ) у сферах економічної діяльності, пов'язаних з торгівлею, послугами юридичним і фізичним особам, транспортом і зв'язком значно випереджали темпи зростання ВДВ у промисловості, сільському господарстві і будівництві. В результаті цих процесів частка торгівлі у загальних обсягах ВДВ Київської області збільшилась до 19,1%, транспорту і зв'язку до 18,9%, тоді як частка промисловості зменшилась до 16,0%, сільського господарства до 14,1%, • будівництва до 5,0 відсотка.

Таким чином, характерною особливістю Київщини є її багатогалузева економіка з переважанням сфери послуг, яка на сьогодні складає дві третини в структурі ВДВ.

Загальна структура капітальних інвестицій у Київській області за видами економічної діяльності засвідчує, що за останні 8 років найбільш інвестиційно привабливими галузями були промисловість, будівництво,

оптова та роздрібна торгівля, сільське господарство, транспорт та зв'язок, сумарна питома вага яких становить 94,1% загальнообласного обсягу інвестицій.

У рейтингу інвестиційної привабливості регіонів м.Київ посідає 5-те місце, що на одну позицію нижче показника 2014 року. Це відбулось унаслідок зміни оцінки м'яких факторів, за якими область посіла 10-те місце порівняно з 8-м місцем попереднього року. За жорсткими факторами Київ продовжує посідати 4-те місце.

Потенційно можливими сферами реалізації проектів щодо розвитку транзитного та логістично-транспортного потенціалу є: будівництво, реконструкція, капітальний та поточний ремонти автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури; міжміське автобусне сполучення; логістична інфраструктура; інфраструктура річкових портів та терміналів; авіаційно-транспортна інфраструктура. Також, місця перетину транспортних коридорів є привабливими для створення хабів, які могли б зменшити витрати підприємств, оптимізуючи транспортні потоки завдяки комбінуванню різних видів перевезень

Виконання у повному обсязі чітких планів реалізації Стратегії розвитку Києва щодо покращення транспортної інфраструктури сприятиме не лише збільшенню інвестиційної привабливості, а й може бути об'єктом прикладання інвестицій для комерційних компаній так, як наявна дорожня мережа є недостатньою для обслуговування транспортних потоків, які стрімко зростають кожного року.

За таких умов доцільно розвивати ефективні транзитні та під'їзні магістралі та шляхи для індивідуального транспорту, комбінуючи цей підхід із розвитком та оптимізацією громадського транспорту, особливо в центральній частині міста. Забезпечення ефективної роботи транспорту в зимніх умовах та своєчасний поточний ремонт доріг також є важливим елементом підвищення інвестиційної привабливості регіону.

Для збільшення інвестиційного потенціалу Києву доцільно розвиватись як центру міської конурбації та координувати розвиток міста з розвитком передмість та сусідніми містами.

Інвестиційна привабливість Київської області за групою жорстких факторів є вищою за середню по Україні. За цим показником область займає 9-ту позицію. Основними факторами, які зумовлюють таку порівняно високу позицію, є розвиненість споживчого ринку, значна ділова активність та розгалужена інфраструктура (за компонентами рейтингу «Споживчий сегмент», «Бізнес-сегмент» та «Інфраструктура» область посіла 6-те, 9-те та 9-те місця відповідно).

На основі аналізу динаміки пасажирських перевезень Київського регіону за 2010-2015рр. визначено, що існує тісний зв'язок між зростанням внутрішніх і міжнародних перевезень. Такий взаємозв'язок пояснюється тим,

що міжнародні перевезення частково формуються за рахунок внутрішніх перевезень, тобто внутрішні або фідерні (feeder - від англ. feed - «живити») перевезення виконують роль «постачальників» пасажирів на міжнародні рейси. Такими пасажирськими терміналами є міжнародні аеропорти «Бориспіль» та «Київ» (Жуляни), центральні залізничний та авто- вокзали Києва. Отже внутрішні перевезення є важливою складовою системи авіаційних, автомобільних та залізничних міжнародних пасажирських перевезень [12].

Висновки. Результати дослідження будуть використані для подальшого комплексного обґрунтування впровадження технологій пасажирських перевезень, особливо при взаємодії різних видів транспорту в регіональних транспортних системах.

Список використаних джерел:

І. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006 - 2010 роки» від 12 квітня 2006р. № 496.

2.Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2015 року» від 21 липня 2006 р. N 1001.

3.Рішення Київської міської ради «Про затвердження Програми економічного і соціального розвитку м. Киева на 2015 рік» від 28.01.2015 № 59/924.

4.Розпорядження голови Київської облдержадміністрації "Про проект Стратегії економічного і соціального розвитку Київської області до 2015 року" від 23.12.2004 №945.

5.Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року» від 06.08.2014р. № 385.

6. Рішення Київської обласної ради «Про затвердження Стратегії регіонального розвитку Київської області на період до 2020 року» від 04.12.2014 № 856-44-VI

7.Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. Режим доступу:, httpwww.kiev.ukrstat.gov.uap.php3c=3076&lang=l. - Назва з екрану.

8. Рейтинг інвестиційної привабливості регіонів: Повна версія. - К: Інститут економічних досліджень та політичних консультацій, 2014. - 390с.

9.Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспоргно- дорожнього комплексу України. - К.: НІСД, 2014. -60 с.

10. Стан та перспективи розвитку інфраструктури регіонів України [Електронний ресурс] / Фонд ім. Фрідріха Еберта // Режим доступу:. http://www.fes.kiev.ua. - Назва з екрану

11. Долішній М.І. Регіональна політика на рубежі XX-XX1 століть: нові пріоритети / М.І. Долішній. -К.: Наук. Думка, 2006. -- 517с.

12. Стан і розвиток внутрішніх авіаційних пасажирських перевезень України / [Електронний ресурс]. - Режим доступу до ресурсу: http.7/ http://jml.nau.edu.uayindex.php/PPEI/article/view/40l/. - Назва з екрану.

I.M. Vakarchuk, S.A. Koritchuk. S.S. Pylypeyko

THE RESEARCH OF STATE AND DEVELOPMENT PERSPECTIVES OF PUBLIC CONVEYANCE IN KYIV REGION

The article considers the state of public conveyance in Kyiv region and perspectives for its development in the context of modem requirements for effective use of various modes of transport.

The relevance of research topic is determined firstly with geographically beneficial location of Kyiv region compared to the main transport routes, including international transport corridors and secondly with its administrative importance for other regions of our country. Since the main lever of economic development in any administrative unit is the human resource, special attention is paid to the public conveyance that must meet the needs of the people in transport services and reduced travelling costs.

The purpose of research is to estimate the development level of public conveyance in the region, identify its weaknesses and develop practical recommendations for its growth.

The research includes the Resolution by Government of Ukraine №385 from 06.08.2014 «On Approving the National Strategy for Regional Development Until 2020" and the conclusions of the social and economic analysis of the region in the context of regional development strategy of Kiev region until 2020, approved by the Kyiv Regional Council at 04.12.2014 № 856-44-V1.

The research used: intensive development indicators, which include the annual conveyance volume and passenger turnover, according to the Department of Statistics in Kyiv region; information from The Institute for Economic Research and Policy Consulting about the investment attractiveness of the region; analytical advices of the National Institute for Slrategic Studies on the mechanisms of effective use and development potential of the Ukrainian transport system; the evaluation of infrastructure development in the region under the "State and perspectives of development of infrastructure in Ukrainian regions" project of Fricdrich Ebert Foundation in Ukraine in cooperation with Polissya Foundation for International Studies and the Association of Regional Analytical Centers.

The results of research will be used in the complex implementation of a public conveyance technology in regional transport systems, especially during the interaction between different modes of transport.