

УДК 332

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ХАРКІВСЬКОГО РЕГІОНУ: СТРАТЕГІЧНИЙ АСПЕКТ

Хрошилова І.О.

DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEM KHARKOV REGION: STRATEGIC ASPECT

Hroshilova I.O.

У статті проведено аналіз розвитку транспортної системи Харківського регіону. В якості стратегічного аспекту визначено формування транспортно-торговельно-логістичного кластеру. Доведено, що стратегічним пріоритетом розвитку транспортної системи Харківського регіону має стати оптимізація використання інфраструктурних та транзитних можливостей для покращення локальної доступності.

Ключові слова: транспортна система регіону, розвиток, стратегічні аспекти

Поставника проблеми. Транспортна система бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями господарства, між країнами та регіонами. Він впливає на розвиток господарства і як споживач металу, енергії, деревини, гуми, інших продуктів. На неї припадає значна частина основних виробничих фондів та промислово-виробничого персоналу. У світі в системі транспорту працює понад 100 млн чол. Транспортна система — це комплекс, що складається з окремих видів: залізничного, морського, річкового, автомобільного, трубопровідного та повітряного. Вони взаємодіють між собою і становлять транспортну систему, що розвивається під впливом господарства у цілому та окремих його галузей. Найбільший вплив на транспортну систему справляє промисловість, бо вона формує основні вантажопотоки. Транспортна система є одною з вирішальних при розміщенні промислових підприємств у регіоні, тому потребує глибокого дослідження та визначення стратегічних аспектів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розвитку транспортної системи регіонів досліджуються такими вченими, як Б.Анікін, А.Гаджинський, Є.Голіков, А.Кальченко, Д.Клос, Є.Крикавський, Л.Міротін, Ю.Неруш, В. Ніколайчук, М.Окландер, Ю.Пономарьова, В.Сергеев, І.Смирнов, В.Стаханов, И.Ташбаєв, Д. Тіське, В.Українцев, Н.Чухрай та ін. Логістичним аспектам транспортного забезпечення присвячені наукові праці Є.Бузовського, В. Гобермана, Л.Зайончика, В.Ема, Л.Кормакова,

В.Котелянца, М.Пугачова та ін. Разом з тим необхідність підвищення рівня ефективності функціонування транспортної системи регіону зумовлює потребу в визначенні стратегічних аспектів її розвитку.

Метою статті визначення стратегічних аспектів розвитку транспортної системи регіону на прикладі Харківської області.

Результати досліджень. Харківська область — одна адміністративних областей України. Її протяжність з півночі на південь складає 210 км, зі сходу на захід — 225 км. Площа Харківської області — 31,4 тис. кв. км (5,2% території України). За цим показником регіон посідає 4-е місце в країні, поступаючись лише Одеській, Дніпропетровській та Чернігівській областям. Всіма видами транспорту в Харківській області перевезено (відправлено) 34,9 млн т вантажів, 617,3 млн пасажирів. В останні роки призупинено падіння обсягів вантажних і пасажирських перевезень, але ці обсяги ще значно нижче рівня 1990 р. (по вантажних перевезеннях — майже у п'ять разів, по пасажирських — у два рази). Порівняно з попереднім роком відправлення вантажів залізничним транспортом по регіону скоротилось на 8,8%, пасажирів — на 4,9%. На автомобільному транспорті протягом останніх років спостерігалось поступове зростання вантажних і пасажирських перевезень. За 2014 рік підприємствами Харківської області усіх форм господарювання (з урахуванням обсягів перевезень, виконаних підприємцями — фізичними особами) перевезено 10,5 млн т вантажів (менше на 16,9%), 160,5 млн пасажирів (менше на 4,3%), таблиця 1.

Останнім часом збільшується кількість підприємців — фізичних осіб, які отримали ліцензію на виконання вантажних і пасажирських перевезень. Порівняно з попереднім роком кількість підприємців, які отримали ліцензію на виконання внутрішніх вантажних перевезень, зросла на 6% і дорівнювала 3243 особам, міжнародних — скоротилася на 2,1% (648 осіб). Перевізники малого бізнесу виконують усі види пасажирських перевезень: внутрішньоміські, приміські, міжміські, міжнародні, їх частка в загальному обсязі сягає біля 40%.

Т а б л и ц я 1

Пасажирські перевезення за 2014 рік по Харківському регіону [1]

	Перевезено (відправлено) пасажирів		Пасажирооборот	
	тис.	у % до 2013 р.	млн.пас.км	у % до 2013 р.
Всіма видами транспорту	629775,9	100,2	9446,6	82,8
у тому числі				
залізничним	63408,4	97,2	4542,0	71,5
автомобільним	128235,4	99,8	1516,5	95,1
водним	–	–	–	–
авіаційним	105,1	66,7	340,1	75,4
тролейбусним	123746,3	110,0	965,2	110,0
трамвайним	99734,3	109,6	688,2	109,6
метрополітенним	214546,4	92,8	1394,6	92,8

Т а б л и ц я 2

Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування (тис. пас) [1]

	Залізничний	Автомобільний (автобуси)	Авіаційний	Трамвайний	Тролейбусний	Метрополітенний
2010	66540,2	146944,2	–	75463,1	88068,0	247126,2
2011	66397,3	126187,4	–	83413,3	94029,0	250091,6
2012	65601,4	137187,5	–	97925,3	98511,2	239275,1
2013	65246,7	129603,2	157,5	91009,4	112593,8	231108,3
2014	63426,6	128428,9	105,1	99734,3	123746,3	214546,4

Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування наведено у таблиці 2.

З метою поліпшення транспортної інфраструктури та надання послуг громадського транспорту в м. Харків продовжується оновлення трамвайного, тролейбусного та автобусного парків, здійснюється реконструкція трамвайних колій і тролейбусних ліній, будівництво автовокзалу для перевезення авіапасажирів, капітальне будівництво метрополітену. Проводиться реконструкція міжнародного аеропорту м. Харкова.

Згідно з загальною характеристикою Харківської області можна виділити що поряд з такими особливостями як: сільське господарство; переробка сільхозпродукції та виробництво продуктів харчування; видобуток та переробка вуглеводнів (нафтогазоконденсатних); будівництво та виробництво будівельних матеріалів; виготовлення скляної та оптичної продукції; регіон має промисловий комплекс, який залишається одним із найбільших в Україні, особливо в таких галузях як: машинобудування, фармацевція, проте периферійність місцезнаходження регіон має вигідне географічне розташування, що сприяє розвитку зовнішньої та внутрішньої торгівлі і транспортно-логістичних послуг.

Регіон має достатньо розвинений освітній і науковий потенціал, що забезпечує можливість розвитку, сфери освітніх послуг та створення технопарків і технополісу в м. Харкові. Все це дозволило використати кластерний підхід до формування економіки регіону. За галузевою спрямованістю у Харківській області ідентифіковано за масштабністю дев'ять основних кластерних структур, які мають потенціал до розвитку:

видобуток газу й нафти та їх переробка; виробництво, переробка сільськогосподарської продукції та випуск продуктів харчування; легка промисловість; будівництво та випуск будівельних матеріалів; високотехнологічні виробництва; науково-освітній; охорони здоров'я; житлово-комунального господарства; транспортно-торговельно-логістичний.

Тому у Стратегії розвитку Харківської області до 2020 року передбачено формування транспортно-торговельно-логістичного кластеру який має підтримуючу модель розвитку, трансграничну масштабність, діяльність цього кластеру спрямована за внутрішні та зовнішні ринки і модель побудов та функціонування – Італійська. Проте проведені дослідження дозволили довести, що транспортна система Харківського регіону не зовсім готова активно розвивати транспортно-торговельно-логістичний кластер, оскільки автомобільні дороги Харківського регіону входять у десятку найгірших, рис.

Проте Всесвітній банк підтвердив наміри інвестувати 800 млн долл. в реконструкцію автодороги М-03 Київ – Харків – Должанській на відрізок Полтава – Харків. Реконструкція ділянки Полтава - Харків буде одним з найбільших інвестиційних проєктів Всесвітнього банку в Україні. Автотранспортний коридор від Києва до Харкова, який має стратегічне значення для України, буде повністю оновлений. Передбачається, що сам проєкт складатиметься з двох частин. Перша з них - поліпшення дорожньої інфраструктури на ділянці в 130 км.

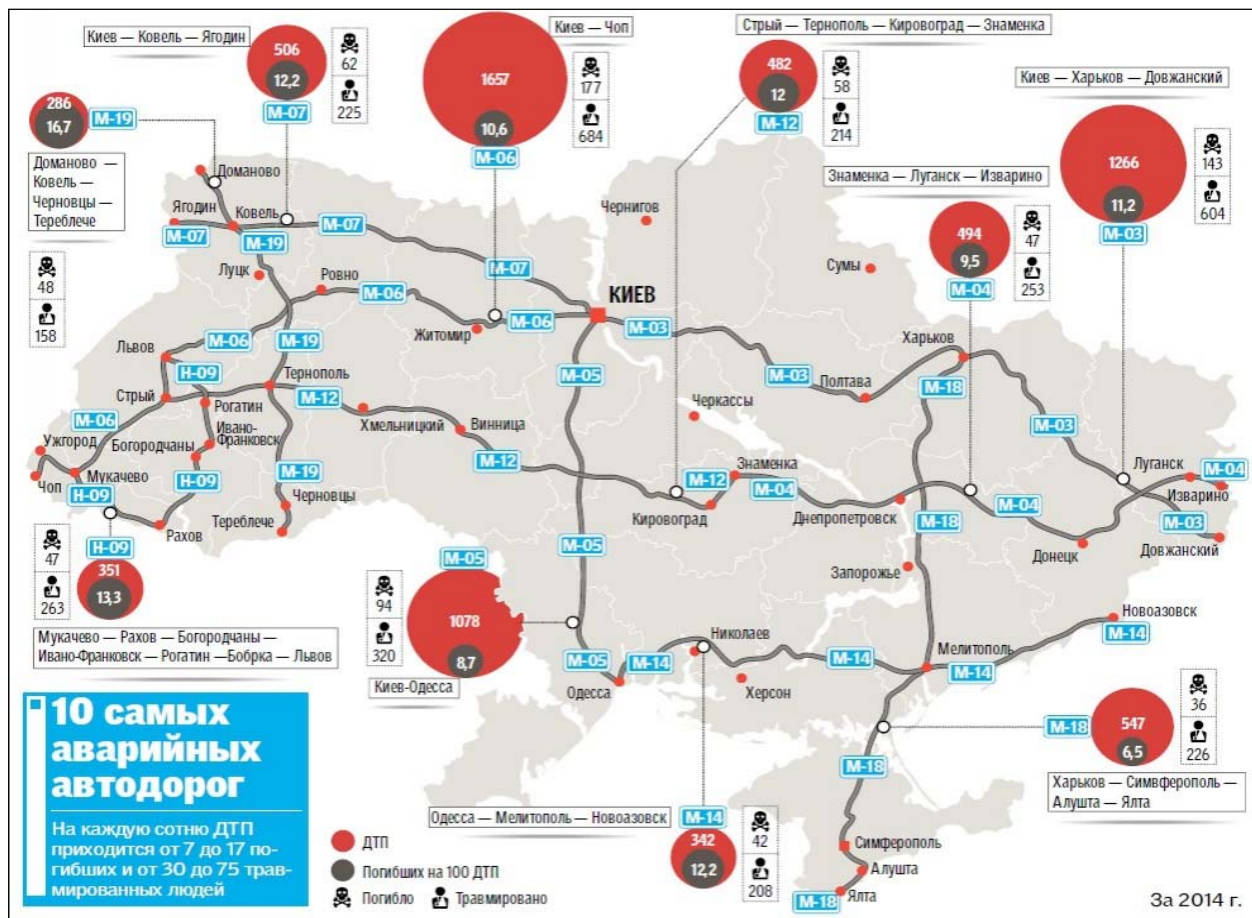


Рис. Карта-схема найгірших автодоріг України [2]

Друга - це власне організація заходів, направлених на підвищення рівня безпеки руху, підтримку експлуатаційного стану дороги, впровадження системи комплексів зважування. Всесвітній банк в Україні фінансує вже два проекти по поліпшенню автодороги М-03 Київ - Харків - Должанській. Перший проект - ремонтні роботи на ділянці від Борисполя до Лубен - вже завершені. Реалізація другого проекту - на ділянці від Лубен до Полтави - продовжується.

Стратегічним пріоритетом розвитку транспортної системи Харківського регіону має стати оптимізація використання інфраструктурних та транзитних можливостей для покращення локальної доступності. Це потребує стимулювання будівництва та реконструкції автомобільних шляхів, використання потенціалу спеціальних економічних зон і територій пріоритетного розвитку, стимулювання розвитку інтермодальних перевезень. Для оптимізації процедури переміщення вантажів доречно використання електрифікації залізничних ділянок, яка надає можливість зменшити терміни перевезень та відкрити прямий вихід залізничного транспорту до портів.

Проте у цілому Україні необхідно зосередити увагу на виконанні Плану заходів, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та ЄС. Напрями співробітництва України та ЄС у сфері

транспорту фокусують увагу на нових розробках та ефективності вибору видів транспорту при перевезеннях, мультимодальності, поліпшенні роботи пунктів пропуску на митному кордоні, і, в більш широкому сенсі, включають всі компоненти інтегрованих транспортних мереж, зокрема передбачають: поєднання Транс'європейської транспортної мережі з інфраструктурою України за допомогою реалізації пріоритетних транспортних проектів; участь України у програмах Єдине європейське небо та Спільний авіаційний простір; імплементацію директив ЄС, спрямованих на послаблення регуляторного тиску, впровадження принципів недискримінації, спрощення ведення судноплавного бізнесу та виконання норм з безпеки на морському транспорті; більш ефективне використання потенціалу вантажних перевезень залізничним транспортом за рахунок поступового відкриття ринків та зменшення технічних бар'єрів; забезпечення розподілу між управлінням інфраструктурою та транспортними операціями та надання рівних умов доступу до залізничної інфраструктури всім суб'єктам господарської діяльності; покращення безпеки на дорогах, забезпечення сучасних технічних, екологічних та соціальних стандартів в роботі автотранспорту; сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій при управлінні і використанні всіх видів транспорту, співробітництво у ви-

користанні космічних систем і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення; усунення чинних бар'єрів для транскордонного руху товарів і пасажирів; спрощення реалізації регіонального транспортного співробітництва тощо [3].

Для розвитку на території України маршрутів транс'європейської транспортної мережі, міжнародних транспортних коридорів та нових транснаціональних транспортних осей та в умовах обмеженості фінансових ресурсів для розвитку високовартісних об'єктів транспортної інфраструктури Україні необхідно максимально реалізувати можливості, що надає співробітництво з ЄС у рамках політики сусідства, а в найближчій перспективі – асоціації з ЄС. Моє йде про реалізацію проектів із залученням фінансових інструментів ЄС та коштів фінансових установ ЄС (ЄІБ, ЄБРР). Актуальною є участь України в регіональних проєктах, зокрема щодо реалізації власних інтересів в рамках виконання Стратегії ЄС.

Висновки. Проведений аналіз пасажирських перевезень по Харківському регіону, відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування довів, що розвиток транспортної системи Харківського регіону має відбуватися за умов використання кластерного підходу, а саме через створення транспортно-торговельно-логістичного кластеру. Це визначено у Стратегії розвитку Харківської області до 2020 року. Проте проведені дослідження довели, що транспортна система Харківського регіону не зовсім готова активно розвивати транспортно-торговельно-логістичний кластер, оскільки автомобільні дороги Харківського регіону входять у десятку найгірших. Стратегічним пріоритетом розвитку транспортної системи Харківського регіону має стати оптимізація використання інфраструктурних та транзитних можливостей для покращення локальної доступності. А у цілому Україні необхідно зосередити увагу на виконанні Плану заходів, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та ЄС.

Л і т е р а т у р а

1. Статистична інформація Головного управління статистики у Харківській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gortransport.kharkov.ua>
2. ГАИ назвала ТОП-10 аварийных дорог Украины [Електронний ресурс]. – Режим доступу: NEWSru.ua /

3. Аналітична записка "Щодо оптимізації транспортної інфраструктури та транзитних можливостей Сходу України." [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/>

References

1. Statistichna informacija Golovnogogo upravlinnja statistiki u Harkivs'kij oblasti [Elektronnij resurs]. – Rezhim dostupu: <http://gortransport.kharkov.ua>
2. ГАИ назвала TOP-10 аварийных дорог Украины [Elektronnij resurs]. – Rezhim dostupu: NEWSru.ua /
3. Analitichna zapiska "Shhodo optimizacii transportnoj infrastrukturi ta tranzitnih mozhlivostej Shodu Ukraini." [Elektronnij resurs]. – Rezhim dostupu: <http://www.niss.gov.ua/>

Хорошилова И.О. Развитие транспортной системы Харьковского региона: стратегический аспект.

В статье проведен анализ развития транспортной системы харьковского региона. В качестве стратегического аспекта определено формирование транспортно-торгово-логистического кластера. Установлено, что стратегическим приоритетом развития транспортной системы харьковского региона должен стать оптимизация использования инфраструктурных и транзитных возможностей для улучшения локальной доступности.

Ключевые слова: транспортная система региона, развитие, стратегические аспекты

Horoshilova I.O. Development of transport system Kharkov region: strategic aspect.

The article analyzes the development of the transport system of Kharkiv D region. As a strategic aspect of the formation of defined transport-no-trade and logistics cluster. It is established that strategic Prior-that the development of transport system of Kharkiv region should be opt-tion use of infrastructure and transit opportunities for seizing-sheniya local availability.

Keywords: transport system of region, development, strategic aspects

Хорошилова И.А. - асистент Харківського національного автомобільно-дорожнього університету (м. Харків). hia23@mail.ru

Рецензент: **Заблодська І.В.** – д.е.н., проф., директор Луганської філії Інституту економіко-правових досліджень НАН України.

Стаття подана 20.01.2015.