

УДК 656.2.027.003

ОЦІНКА ТРАНСПОРТНОЇ ЗАБЕЗПЕЧЕНОСТІ ЕКОНОМІЧНИХ РАЙОНІВ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ПРИСКОРЕННЯ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ І ПАСАЖИРІВ

Богомолова Н.І., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

В статті надано характеристику розвитку транспорту економічних районів України. Розкрито передумови прискорення доставки вантажів і пасажирів, а також фактори, що стримують цей процес на залізничному транспорті. Обґрунтовано напрями подальшого комплексного прискорення руху транспортних засобів.

Ключові слова: *розвитку транспорту, прискорення доставки, прискорення руху транспортних засобів.*

Постановка проблеми. Зростання національної економіки та її галузей неможливе без надійно працюючого інфраструктурного комплексу, основу якого становить залізничний транспорт. Незважаючи на системні кризові процеси, залізниці залишаються основним засобом комунікацій, їх випереджуючий розвиток, поступове підвищення якості транспортного обслуговування стимулює зростання економіки регіонів.

Однім з пріоритетних завдань функціонування галузі є комплексне прискорення доставки вантажів і пасажирів. Для цього реалізується ряд організаційно-технологічних заходів, зокрема, в сфері вантажних перевезень важливою є реалізація транзитного потенціалу України за рахунок нарощення обсягів перевезень в напрямку Європа – країни Сходу. Прискорення таких вантажопотоків базується на використанні переваг контейнерних та контрейлерних технологій доставки, що підкріплюється шляхом узгодження єдиної транспортної політики та гармонізації тарифів, спрощення митних процедур, подальшим впровадженням електронних накладних тощо; в сфері пасажирських перевезень прискорення можливо забезпечити за рахунок збільшення охопту території України денними прискореними потягами.

При цьому для забезпечення прискорення доставки вантажів і пасажирів важливе значення має регіональна політика та методи, що формують її науково обґрунтовану базу. Набуває значення розкриття особливостей територіальної організації транспортної діяльності, оцінка можливостей подальшої просторової організації, дослідження благоприємних та стримуючих факторів комплексного прискорення, що дозволить врахувати особливості розвитку регіонів України.

Аналіз публікацій, виділення невирішених частин загальної проблеми. Економічним аспектам прискорення доставки вантажів і пасажирів присвячені праці В.В. Габи [2],

Г.М. Кірпи [3], Є.Ю. Пашенка, М.Ю. Гончарова, Й.М. Кранца [4], В.О. Котик [5], Ю.Ф. Кулаєва [6], М.Б. Кургана, Д.М. Корженевича, Д.М. Кургана, Ю.С. Бараша [1, 7], І.Ю. Левицького [8], С.В. Сутурина [10], О.М. Шерепи [11]. В зазначених працях увага дослідників приділена проблемам комплексної оцінки економічної ефективності прискорення доставки на залізничному транспорті [3, 4, 5, 6, 10, 11], встановленню впливу прискорення руху на зміну витрат виробничих ресурсів [1, 7], а також встановленню обґрунтованих тарифів на прискорені перевезення [2, 8]. При цьому, в коло вирішених задач, не входили регіональні аспекти прискорення доставки вантажів і пасажирів, не визначались передумови та проблеми прискорення в окремих економічних районах.

Метою статті є характеристика розвитку транспорту економічних районів України, аналіз передумов прискорення доставки вантажів і пасажирів та факторів, що стримують цей процес на залізничному транспорті.

Викладення основного матеріалу. При проведенні транспортно-економічного районування визначається ряд показників, що формують комплексний критерій подальшого виділення територіальних зон як економічно і транспортно збалансованих районів з метою їх дослідження та встановлення закономірностей прискорення доставки вантажів і пасажирів в залежності від такого територіального розподілу.

Необхідно врахувати ті фактори, що характеризують певну територію як елемент транспортної мережі, а саме: розвиток магістралей, що забезпечують транспортування вантажів і пасажирів, їх протяжність, щільність мережі (в розрахунку як на одиницю площі території, так і на чисельність населення даного району), наявність швидкісних (або тих, що забезпечують прискорений рух) магістралей, проходження по території району мережі міжнародних транспортних коридорів (далі МТК) тощо.

Проблеми транспортного комплексу України

Попередній аналіз територій можливо провести за десятима економічними районами, надавши характеристику їх транспортній мережі та окресливши особливості місцевості з позицій можливості подальшого прискорення руху транспортних засобів.

Відомо, що ряд передумов зумовлюють потребу прискорення руху (рівень розвитку продуктивних сил, прискорення інформації, зростання вартості часу як власного, так і робочого, зміна структури вантажних перевезень (зростання частки вантажів, що потребують швидкої доставки) тощо. При цьому існує і значна кількість стримуючих факторів, що уповільнюють процеси прискорення, перш за все, це проблеми фінансування, невідповідності багатьох параметрів транспортної техніки та технології потребам прискорення та ін. Такі критерії є загальними для розвитку регіональних систем, проте для окремих економічних районів України наявні й інші, більш специфічні, передумови прискорення та фактори, що його стримують; розглянемо їх особливості.

Карпатський економічний район (Львівська, Івано-Франківська, Закарпатська, Чернівецька області). Характеризується достатньо розвинутим курортним та сільським господарством, лісовою, хімічною промисловістю, частково машинобудуванням та нафтопереробкою. Транспортно-економічні зв'язки забезпечують

підприємства залізничного, автомобільного, авіаційного, трубопровідного та річкового транспорту. Основні залізничні магістралі (швидкість на окремих перегонах району, пасажирські / вантажні, км/год.): Чоп – Львів (80/60), Мостиська – Зборів (100/80); наявні незначні за довжиною вузькоколійні лінії в Закарпатті.

Прискорення руху транспортних засобів зумовлюється такими факторами, як: прикордонне положення району (межує з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією та Молдовою), проходження важливих транспортних шляхів, що з'єднують Україну з Європою (м. Чоп), частина транспортних шляхів входять до складу МТК (Критського №3: Мостиська – Львів – Красне та Критського №5: Чоп – Львів). При цьому факторами, що стримують прискорення являються невідповідність ширини колії європейському стандарту (1435 мм), пов'язані з цим втрати часу; гірсько-рівнинна територія, значна частина території лежить у межах Карпатських гір, залізниці району мають найскладніші ділянки профілю, плану й умови експлуатаційної роботи, питома вага кривих ділянок складає понад 27%. Крім того, Карпатський район характеризується невисоким технічним рівнем оснащення колії – 80% загальної протяжності залізниць одноколійні лінії, електрифікація не перевищує 34% (табл. 1).

Таблиця 1

Показники розвитку транспорту економічних районів України

Економічний район	Площа, тис. км ² / %	Населення, тис. чол. / %	Залізничні лінії					Автошляхи		
			довжина, тис. км.	електрифікованих, %	дво- та більше колійних, %	Щільність		довжина, тис. км.	Щільність	
						км/тис. км ²	км/млн. чол.		км/ тис. км ²	км/ млн. чол.
1. Карпатський	56,6 / 9,4	6089,5 / 13,1	2,6	34	20	46	427	19,6	346	3219
2. Північно-Західний	40,2 / 6,7	2188,4 / 4,7	1,1	26	24	27	503	10,5	261	4798
3. Подільський	60,9 / 10,1	4121,1 / 8,9	2,5	27	24	41	607	21,2	348	5144
4. Столичний	90,6 / 14,9	6918,9 / 14,9	2,8	46	38	31	405	22,5	248	3252
5. Центральний	45,5 / 7,5	2355,2 / 5,1	1,5	43	35	33	637	12,3	270	5222
6. Причорноморський	86,4 / 14,3	4705,8 / 10,1	2,4	38	31	28	510	18,5	214	3931
7. Північно-Східний	84,0 / 13,9	5517,6 / 11,9	3,1	44	48	37	562	22,4	267	4060
8. Придніпровський	59,1 / 9,8	5231,3 / 11,3	2,5	50	41	42	478	16,1	272	3078
9. Донецький	53,2 / 8,8	6894,3 / 14,9	2,8	34	52	53	406	14,5	273	2103
10. Кримський	27,0 / 4,5	2350,6 / 5,1	0,6	43	36	22	255	8,0	296	3403
Україна	603,5 / 100	46372,7 / 100	21,9	44	33	36	472	165,6	274	3571

Примітка: розраховано за [9] та даними ДАЗТ «Укрзалізниця»

Північно-Західний економічний район розвитком лісового та сільського господарства, (Волинська, Рівненська області) характеризується легкою та хімічною промисловістю, виробництвом

будівельних матеріалів. Види транспорту – залізничний, автомобільний, авіаційний, річковий, трубопровідний. Основна залізнична магістраль (швидкість на окремих перегонах району, пасажирські / вантажні, км/год.): Ковель – Рівне – далі на Шепетівку (100/60).

Передумови прискорення – прикордонне положення (кордони з Польщею, Білоруссю); частина транспортних шляхів входять до складу міжнародного коридору Гданськ (Балтійське море) – Одеса (Чорне море): Ягодин – Ковель – Здолбунів. Фактори стримуючі прискорення: недостатня розвиненість транспортної мережі; невідповідність ширини колії (переважно 1520 мм) європейському стандарту (1435 мм), втрати часу при переході; низький рівень електрифікації колії (26%) тощо.

Подільський економічний район (Тернопільська, Хмельницька, Вінницька області). Галузі економіки: АПК, сільськогосподарське машинобудування, хімічна промисловість (переважно добрива). Види транспорту – залізничний, автомобільний, річковий, трубопровідний. Район характеризується значними обсягами пасажирських перевезень та найбільшою в країні щільністю автомобільних доріг (348 км/тис.км²). Основні залізничні магістралі (швидкість на окремих перегонах району, пасажирські / вантажні, км/год.): Тернопіль – Хмельницький – Жмеринка (100/60), Хмельницький – Вінниця – Козятин – далі на Київ (120/80).

Передумови прискорення: прикордонне положення (кордон з Молдовою); розміщення між важливими паливно-сировинними базами країни – Передкарпаттям та Придніпров'ям; значна частина транспортних шляхів входять до складу МТК (Критського №3: Зборів – Тернопіль – Хмельницький – Жмеринка – Козятин); Гданськ (Балтійське море) – Одеса (Чорне море): Козятин – Жмеринка – далі на Одесу. Фактори стримуючі прискорення: недостатня розвиненість промисловості; невисокий рівень технічного оснащення колії – 27% електрифікованих ліній, понад 76% складають одноколіїні лінії.

Столичний економічний район (Житомирська, Київська, Чернігівська області). Індустріально-аграрний район, основні галузі – АПК, машинобудування, легка, хімічна та харчова промисловість, будівельна індустрія. Ввезення продукції переважає над вивезенням. Види транспорту – залізничний, автомобільний, авіаційний, річковий, трубопровідний. Район, як і Подільський, характеризується значними обсягами пасажирських перевезень, високою щільністю автомобільних доріг. Основні залізничні магістралі (швидкість на окремих перегонах району, км/год.): Київ – Яготин – далі на Полтаву, Харків (120/90), Київ – Миронівка – далі на

Знам'янку, Дніпропетровськ (120/80), Київ – Хутір Михайлівський – далі на Москву (140/90), Київ – Козятин – далі на Одесу (120/80), Київ – Шепетівка – далі на Львів (120/80). З автомобільних магістралей до швидкісних відноситься сполучення Київ – Бориспіль, що відповідає всім сучасним міжнародним стандартам (всього в Україні протяжність подібних автодоріг становить 280 км).

Передумови прискорення – концентрація виробничо-економічного потенціалу, знаходження на перехресті важливих вантажо- та пасажиропотоків, прикордонне положення (кордони з Росією, Білоруссю); частина транспортних шляхів входять до складу МТК (Критського №3: Київ – Козятин (далі на Львів); Критського №9: Горностаївка – Чернігів – Ніжин – Київ – через Козятин далі на Одесу та Київ – Зернове (далі на Москву). Основним стримуючим фактором є невисокий рівень пропускної спроможності, зокрема більше 62% ліній є одноколіїними.

Центральний економічний район (Черкаська, Кіровоградська області). Розвинуті галузі економіки: АПК, харчова промисловість, частково сільськогосподарське машинобудування. Види транспорту – залізничний, автомобільний, річковий, трубопровідний. Основна магістраль (швидкість на окремих перегонах району, пасажирські / вантажні, км/год.): ім. Т. Шевченка – Знам'янка – далі на Дніпропетровськ (100/70). Через район проходить реконструйована частина автомагістралі Київ – Одеса, що відповідає усім нормам міжнародних стандартів щодо швидкісних автомобільних доріг (розрахункова швидкість руху 140 км/год.).

Район перетинає важливий транспортний коридор Європа – Азія, основними факторами, що стримують прискорення є недостатній рівень розвитку промисловості, необхідність посилення пропускної спроможності – більше 65% складають одноколіїні лінії.

Причорноморський економічний район (Одеська, Миколаївська, Херсонська області) є індустріально-аграрним. Розвинуті галузі: суднобудування, частково інше машинобудування, легка та хімічна промисловість, сільське господарство (переважно рослинництво). Види транспорту – залізничний, автомобільний, морський, річковий, авіаційний, трубопровідний. Район характеризується найнижчою в країні щільністю автомобільних доріг (214 км/тис.км²). Розвинута портова система (Ізмаїльський, Іллічівський, Миколаївський, Херсонський та ін. порти). Основні залізничні магістралі (швидкість на окремих перегонах району, пасажирські / вантажні, км/год.): Одеса – Котовськ (120/80), Миколаїв – Долинська (90/60). Окремі ділянки автомагістралі Київ – Одеса в Миколаївській та

Одеській областях відповідають усім міжнародним нормам щодо швидкісних автомобільних доріг.

Передумови прискорення – прикордонне положення (кордони з Румунією та Молдовою); частина транспортних шляхів входять до складу МТК (Критського №9: та Гданськ – Одеса: Кодима – Одеса. Стримуючим фактором є невисокий технічний рівень інфраструктури – значний відсоток не електрифікованих та одноколієних дільниць; потребує подальшої модернізації та електрифікації напрямом Миколаїв – Джанкой.

Північно-Східний економічний район (Сумська, Полтавська, Харківська області). Основні галузі – машинобудування, нафтопереробка, легка та хімічна промисловість, промисловість будівельних матеріалів. Види транспорту – залізничний, автомобільний, авіаційний, річковий, трубопровідний. Основні залізничні магістралі (швидкість на окремих перегонах району, пасажирські / вантажні, км/год.): Харків – Лозова – далі на Дніпропетровськ (120/80), Харків – Полтава (120/80), Полтава – Гребінка (120/80).

Вигідне прикордонне положення (кордон з Росією); знаходження на перетині важливих вантажо- та пасажиропотоків зумовлюють подальше прискорення руху. Район характеризується достатньо розвинутою транспортною мережею – 44% електрифікованих, 48% дво- та більше колійних ліній, щільність залізничних ліній вища за середньогалузеву. При цьому для прискорення руху вантажних потоків до чорноморських портів потребує електрифікації дільниці Полтава – Кременчук.

Придніпровський економічний район (Дніпропетровська, Запорізька області). Високий рівень економічного розвитку, основні галузі – електроенергетика, металургія, машинобудування, хімічна промисловість та промисловість будівельних матеріалів). Види транспорту – залізничний, автомобільний, морський, річковий, авіаційний, трубопровідний. Основні залізничні магістралі (швидкість на окремих перегонах, км/год.): Дніпропетровськ – Донецьк (120/80), Дніпропетровськ – Харків (120/80), Дніпропетровськ – Знам'янка (100/60), Дніпропетровськ – Запоріжжя (120/80). Передумови прискорення: високий рівень розвитку виробництва; проходження через територію транспортного коридору Європа – Азія.

Донецький економічний район (Донецька, Луганська області). Район характеризується високою концентрацією трудових ресурсів, рівень економічного розвитку (більше 20% загальноукраїнського промислового виробництва, найрозвинутіші галузі – вугільна, металургійна, хімічна, електроенергетика, машинобудування). Види транспорту – залізничний, автомобільний,

авіаційний, морський, річковий, трубопровідний. Район характеризується значними обсягами вивозу вантажів, максимальною в Україні щільністю залізничних ліній в розрахунку на площу території (53 при середньому значенні в країні – 36 км/тис.км²), а також мінімальною щільністю автомобільних шляхів в розрахунку на чисельність населення району (2103 при середньому значенні 3571 км/млн. чол.). Основні залізничні магістралі (швидкість на окремих перегонах, пасажирські / вантажні, км/год.): Донецьк – Красноармійськ – далі на Дніпропетровськ, (120/80), Донецьк – Слов'янськ – далі на Харків (100/70).

Передумови прискорення: прикордонне положення (кордон з Росією); високий рівень розвитку виробництва; транспортний коридор Європа – Азія. Стримуючий фактор – недостатня електрифікація – менше 34% загальної протяжності ліній.

Кримський економічний район (АР Крим). Розвинутий рекреаційний комплекс та сільське господарство (переважно рослинництво). Види транспорту – морський, залізничний, автомобільний, річковий, авіаційний, трубопровідний. Район характеризується мінімальною щільністю залізничних ліній як в розрахунку на чисельність населення району (255 при середньому значенні 472 км/млн. чол.), так і в розрахунку на площу території (22 проти 36 км/тис.км²). Основна магістраль (швидкість на окремих перегонах, пасажирські / вантажні, км/год.): Сімферополь – Джанкой (120/80).

Основною передумовою прискорення виступає необхідність подальшого розвитку курортного господарства та сфери туризму, що зумовлюють потребу в пришвидшенні пасажиропотоків. Стримують прискорення недостатня розвиненість транспортної мережі; особливості території (знаходження в межах Кримських гір, значну частину становлять заповідники, заказники загальнодержавного значення).

Висновки. Таким чином, прискорення руху на залізничному транспорті зумовлюється потребою в більш повній реалізації транзитного потенціалу України та її економічних районів, забезпеченні збалансованості їх розвитку, врахуванні особливостей тієї чи іншої території.

Комплексне прискорення доставки вантажів і пасажирів базується на вирівнюванні в регіональному зрізі та загальному нарощенні техніко-технологічного потенціалу залізничної галузі, забезпеченні інноваційно-модульного підходу до організації процесу доставки, посиленні координації дій та узгодженості інтересів всіх її учасників.

Подальші дослідження особливостей розвитку економічних районів є перспективними у напрямку оцінки та оптимізації кількісних та

якісних параметрів транспортної забезпеченості процесів прискорення доставки вантажів і пасажирів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Вплив підвищення швидкості поїздів на витрати енергоресурсів / М.Б. Курган, Д.М. Корженевич, Д.М. Курган, Ю.С. Бараш // Вісник Дніпр. нац. універ. залізничного транспорту. – 2008. – №20. – С. 285–292.
2. Габа В.В. Оптимізація параметрів залізничної транспортної системи з метою прискорення доставки вантажів: дис. канд. техн. наук : 05.22.01/ Габа Василь Васильович. – К., 2005. – 144 с.
3. Георгій Кірта. Інтеграція залізничного транспорту України в Європейську транспортну систему : монографія / Г. Кірта. – Дніпропетровськ.: ДНУЗТ, 2004. – 248с.
4. Інтегральна ефективність швидкісних залізничних магістралей: Монографія / [Пашенко Ю.Є., Гончаров М.Ю., Кранц Й.М. та ін.] ; за ред. С.І. Дорогунцова. – К. : РВПС України НАН України, 2005. – 266 с.
5. Котик В.О. Державне регулювання підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень: автореф. дис. канд. екон. наук : спец. 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / В.О. Котик. – Х., 2008. – 20 с.
6. Кулаев Ю. Ф. Методические подходы к оценке эффективности скоростного движения на железнодорожном транспорте / Ю.Ф. Кулаев // Залізничний транспорт України. – 2004. – № 2. – С. 3 – 6.
7. Курган М.Б. Вплив підвищення швидкості поїздів на витрати, пов'язані із зносом колійної інфраструктури / М.Б. Курган, Д.М. Корженевич, Ю.С. Бараш // Вісник Дніпр. нац. універ. залізничного транспорту. – 2008. – №21. – С. 233–239.
8. Левицкий И.Е. Расчет тарифа за ускоренную доставку груза при использовании дополнительных затрат / И.Е. Левицкий // Вісник Дніпр. нац. універ. залізничного транспорту. – 2003. – № 1.– С. 105–109.
9. Статистичний щорічник України за 2007 рік / [О.Г. Осауленко]. – К.: Видавництво «Консультант», 2008. – 572 с.
10. Сутурин С.В. Экономическая оценка влияния фактора времени на эффективность перевозочного процесса железной дороги : Дис. канд. екон. наук : 08.00.05 / Сергей Васильевич Сутурин. – Новосибирск, 2004. – 179 с.
11. Шерепа О.М. Теоретико-прикладні основи врахування ризиків при оцінці ефективності реального інвестування: автореф. дис. канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами» / О.М. Шерепа. – Д., 2008. – 20 с.

Анотація. В статті охарактеризовано розвиток транспорту економічних районів України. Раскрыто предпосылки ускорения доставки грузов и пассажиров, а также факторы, сдерживающие этот процесс на железнодорожном транспорте. Обосновано направления последующего комплексного ускорения движения транспортных средств.

Ключевые слова: развития транспорта, ускорение доставки, ускорение движения транспортных средств.

Summary. The article described the development of transport economic regions of Ukraine. Uncovered conditions accelerate the delivery of goods and passengers, as well as constraints on the process of rail transport. The ways to further accelerate the comprehensive traffic.

Keywords: development of transport, accelerate the delivery, accelerate the comprehensive traffic.

Рецензент д.е.н., ДЕТУТ Колесникова Н.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.