

УДК 656:658

*Садловська І. П., д. е. н., доцент*

*(заступник директора Департаменту економіки і фінансів – начальник відділу бюджету і фінансового регулювання Міністерства інфраструктури України, професор кафедри менеджменту організацій і логістики Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

### **СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ВИЗНАЧЕННЯ НАПРЯМІВ ЇХ РОЗВИТКУ**

*У статті розкрито проблеми функціонування транспортної інфраструктури за видами транспорту, визначені основні напрями їх розвитку.*

*Ключові слова:* транспортна інфраструктура, функціонування транспортної інфраструктури, розвиток галузі.

*В статье раскрыты проблемы функционирования транспортной инфраструктуры в разрезе видов транспорта, определены основные направления их развития.*

*Ключевые слова:* транспортная инфраструктура, функционирование транспортной инфраструктуры, развитие отрасли.

**Постановка проблеми.** Динаміка обсягів пасажирських перевезень усіма видами транспорту свідчить про їх скорочення у 2013 р. на 20,5% (перевезено 6,6 млрд пас.) порівняно з докризовим 2008 р. (8,3 млрд пас.) і на 2,8% до попереднього року (6,8 млрд пас.). Найбільше обсяги перевезень скоротились на трамвайному транспорті – 5,3%. У структурі відправлень (перевезень) пасажирів за видами транспорту 50,4% займає автомобільний транспорт, 43% – електротранспорт, 6,4% – залізничний, 0,1% – водний і 0,1% – авіаційний. У 2013 р. обсяги вантажних перевезень усіма видами транспорту скоротились унаслідок втрати 13,9 млн тонн вантажів на залізничному транспорті. Найбільші обсяги вантажів – 74% перевозяться автомобільним транспортом, 25,9% – залізничним, 0,4% – річковим.

Загальними проблемами вітчизняної транспортної інфраструктури залишається низька якість обслуговування населення і галузей економіки, відставання у розвитку транспорту від транспорту сусідніх країн, у впровадженні прогресивних транспортних технологій і логістики, наростання екологічного навантаження.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В наукових працях [1, 2, 3] представлено шляхи розвитку транспортної галузі України. Пропозиції щодо необхідних змін базуються на результатах аналізу сучасного стану транспортної інфраструктури, виявлення проблем технічного, нормативно-правового і фінансового характеру, оцінки існуючої системи державного управління галуззю. Проте питання дальшого розвитку транспортної інфраструктури залишається актуальним з урахуванням наявних проблем функціонування і перспектив інтеграції до європейської транспортної системи.

© Садловська І. П., 2014

**Мета статті.** Даліше функціонування і розвиток транспортної інфраструктури безпосередньо залежать від макроекономічних сценаріїв розвитку економіки країни, але в разі відставання темпів зростання технічних і інвестиційних показників транспортної галузі від інших галузей економіки вона може певною мірою загальмувати їх розвиток, тому саме з метою запобігання таких негативних явищ доцільно забезпечити своєчасне підвищення ефективності функціонування видів транспорту, а також їх скоординовану взаємодію.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Основними причинами гальмування розвитку галузі є збитковість пасажирських перевезень, високий рівень старіння основних засобів, зокрема рівень зносу рухомого складу досяг 80-100% (в середньостроковій перспективі передбачається масове списання електровозів, вагонів трамваїв і троллейбусів), дорогі кредитні ресурси вітчизняних банків, обмеженість кредитів міжнародних фінансових організацій, суттєве недофінансування автодоріг, відсутність дієвих концесійних механізмів.

На залізничному транспорті транспортна складова збільшується за рахунок перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що суттєво зменшує конкурентоспроможність вітчизняної експортної продукції.

У структурі вантажних перевезень залізничним транспортом найбільшу частку становить кам'яне вугілля (27%), руда залізна і марганцева (19%), чорні метали (7%), нафта і нафтопродукти (6%), зерно і продукти перемолю (5%). Основні фактори, що вплинули на зміну обсягів перевезень: зміна ринкової ситуації для окремих вантажів; економічна і політична криза в окремих країнах Європи, Азії і Північної Африки, де є ринки збуту чорних металів, вугілля, хімічних і мінеральних добрив, хімікатів; уповільнюється будівництво і зниження перевезення мінбудматеріалів; уповільнення темпів зростання промислового виробництва.

На громадському пасажирському транспорті й у дорожньому господарстві внаслідок невідповідної індексації тарифів рівню інфляції і вартості палива, значного обсягу пільгових перевезень, зростає збитковість пасажирських перевезень, яка не компенсується з державного бюджету інвестиціями на оновлення рухомого складу. Наявний механізм компенсації за пасажирські перевезення неефективний і не прозорий. На міському транспорті, а саме: в трамваях, троллейбусах і автобусах відсутня жорстка система контролю за оплатою проїзду пасажирів, існуюча система збору виручки за допомогою кондукторів не є ефективною, як з точки зору повноти виручки, так і є високою витратною в частині оплати праці кондукторів.

Понад 94% загальної кількості трамваїв і 66% троллейбусів, що виходять на маршрути, вичерпали встановлений ресурс експлуатації і потребують заміни. Маршрутна мережа трамвайних і троллейбусних ліній, побудованих 20 і більше років тому у більшості випадків не в повній мірі відповідає сучасній мережі міст і зміні у пасажиропотоках, що відбулися упродовж цього періоду.

Внаслідок списання залізничного і електричного рухомого складу пасажиропотік переміщуватиметься на автобуси і приватні легкові автомобілі, безперервне нарощування автомобільного парку призведе до збільшення транспортного навантаження, рівня аварійності і екологічного забруднення. Так, у 2013 р. загальний обсяг продажу нових автомобілів становив 263 601 од., з них 237 602 од. або 90% легкових автомобілів, 21 984 од. або 8% вантажних автомобілів, 4018 од. або 2% автобусів.

Однією з основних проблем функціонування і розвитку автомобільного транспорту залишається наявність значної кількості «нелегальних перевізників», які працюють на маршруті без відповідного дозволу центральних органів виконавчої влади чи договору

з органом місцевого самоврядування і не звітують перед статистичними і фіскальними органами. Саме наявність «нелегальних перевізників» є загрозою безпечного руху автотранспорту. Наявний парк автобусів не відповідає вимогам пасажиромісткості, тому що в містах з населенням більше 0,5 млн осіб половина автобусів має бути великої і особливо великої пасажиромісткості, на даний час у структурі парку автобуси малої і середньої місткості складають 90%, і працюють, здебільшого, у режимі маршрутного таксі й не забезпечують належної якості перевезень. Наявний парк автобусів перебуває у зношеному стані, характеризується великим обсягом викидів.

Інерційна модель розвитку економіки за песимістичним прогнозом передбачає відсутність росту або збереження невисоких темпів росту ВВП, відсутність або повільне реформування транспорту і системи соціальних пільг, невиконання або виконання не в повному обсязі програм розвитку видів транспорту. Інноваційна модель розвитку економіки за оптимістичним прогнозом передбачає досягнення достатньо високих темпів росту економіки (приріст ВВП на рівні 5-7%), проведення реформування транспорту і системи соціальних пільг, збільшення і розширення джерел фінансування транспортної інфраструктури і дорожнього господарства. Активна транспортна політика сприятиме оновленню парку транспортних засобів і будівництву автомагістралей.

Оскільки однією з проблем залізничного транспорту є дефіцит пропускної спроможності, для її підвищення необхідно забезпечити модернізацію залізничної мережі, зокрема будівництво других колій на дільницях Помічна – Колосівка; Знам'янка – Долинська – Миколаїв; Херсон – Миколаїв; будівництво другої головної колії з її електрифікацією на дільниці Чорноморська – Берегова; будівництво обвідної колії Мішкове – Горохівка для пропуску поїздів в обхід вузла Миколаїв на дільниці Миколаїв – Колосівка – Одеса; будівництво другої колії з електрифікацією дільниці Гребінка – Полтава; будівництво нового залізничного тунелю на перегоні Бескід – Скотарське; електрифікацію дільниць Долинська – Миколаїв – Херсон – Вадим – Джанкой (394), Волноваха – Камиш – Зоря – Запоріжжя (240 км); Житомир – Новоград-Волинський (91 км), Миколаїв – Колосівка (105 км), Ворожба-Суми – Люботин (225 км), Красноград – Новомосковськ (98 км).

У структурі вантажопотоків морських портів очікується подальше скорочення російського транзиту, що деякою мірою може бути компенсоване зростанням експортної перевалки, зокрема зернових вантажів, руди. Чинниками втрати транзиту є політичні й економічні ризики, зокрема політика Росії щодо переорієнтації вантажів на власні порти; недостатній технічний рівень вітчизняної виробничої бази транспорту, наявність «вузьких місць» у технічному забезпеченні, непрозорість митного огляду, значна тривалість і вартість оформлення вантажів; недостатній розвиток логістики, інновацій, інформатизації; недостатній рівень інвестування; відсутність дієвого механізму залучення інвестицій і державно-приватного партнерства; якість транспортних послуг.

В умовах, коли порти-конкуренти Румунії і Молдови мають статус вільних економічних зон і швидко розвиваються, доцільно розглянути питання щодо надання такого статусу вітчизняним портам депресивного Дунайського регіону. Так, внаслідок створення вільної економічної зони і зручного прапору в молдовському порту Джурджулешть за 2013 р. збільшено обсяг перевалки на 50%, що склало 410 тис. т. При цьому під Молдовським прапором зареєстровано 430 морських і річкових суден, з яких лише 10% належить Молдові.

Основні напрями щодо підвищення функціонування морських портів передбачають реформування системи управління морськими портами; розвиток терміналів, припортових станцій, під'їзних шляхів, оновлення портового флоту, днопоглиблення; вдоско-

налення митно-тарифної політики шляхом застосування вільних тарифів, спрощення дозвільних процедур, зменшення часу обробки вантажів; спеціалізацію портів; залучення інвестиційних ресурсів; створення припортових кластерів; вдосконалення інноваційних технологій, логістики, інформатизації.

Обсяги вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами України у 2013 р. знизились до рівня 1912 р. – час коли на Дніпрі ще не було шлюзів, а саме: з 66 млн т до 3 млн т на рік або в 22 рази. Питома вага річкового транспорту в загальному перевезенні вантажів складає 0,23%, тоді як у Європі – 16%. Через незадовільний стан внутрішніх водних шляхів існує небезпека техногенних катастроф і зупинки судноплавства. Існуючі глибини на річках міжнародного значення – Прип'яті і Дніпрі – не відповідають проектним, що створює небезпеку для руху великотоннажних суден і змушує судновласників не повністю завантажувати судна з метою зниження прохідної осадки.

Розвиток річкового транспорту потребує законодавчих реформ, а саме: прийняття закону про внутрішні водні шляхи України, прийняття спеціального закону про контейнерні перевезення, розробки і впровадження спрощеної процедури траншипменту на внутрішньому водному транспорті, створення рівних умов для флоту незалежно від прапора судновласника, визначення джерел фінансування утримання і розвитку внутрішніх водних шляхів. Дальша експлуатація внутрішніх водних шляхів передбачає здійснення капітального ремонту судноплавних гідротехнічних споруд, забезпечення гарантованих габаритів суднових ходів, удосконалення системи навігаційного забезпечення судноплавства для цілодобового руху суден, криголамне забезпечення судноплавства. Розвиток річкового транспорту потребує інфраструктурних реформ: модернізації річкових портів, відновлення технічного і спеціального флоту, виділення і резервування прибережних ділянок землі для будівництва інтермодальних логістичних центрів і елеваторів.

На авіаційному транспорті першочерговим завданням є вступ до Спільного авіаційного простору – влітку 2015 р. для авіакомпаній ЄС відкриється ринок авіаперевезень України з правом польоту у треті країни, а саме: вони отримають «п'яту свободу» повітря, при цьому аеропорти України відкриються для авіакомпаній ЄС без обмежень. Обов'язковою умовою інтеграції у світовий повітряний простір є повна імплементація законодавства ЄС, сертифікація літаків, персоналу, аеронавігації через Європейське агентство з безпеки польотів (EASA). Потенційним ризиком для вітчизняних авіакомпаній є витіснення їх з ринку авіаперевезень. Зростанню обсягів перевезень сприятиме полегшення візового режиму з ЄС і залучення «лоу-кост» компаній у регіональні аеропорти. У структурі мережі автомобільних доріг України дороги державного значення складають 52 тис. км, місцевого – 117,9 тис. км. З 2012 р. змінена класифікація автомобільних доріг. Відбулася передача автодоріг місцевого значення місцевим органам виконавчої влади разом з передачею відповідного фінансування, повноважень і відповідальності. Біля 90% доріг загального користування потребують капітального і поточного середнього ремонту. В умовах коли більшість доріг збудовано у 70-80 роки сучасне збільшення навантаження майже в 2 рази і пікових майже в 4 рази призводить до прискорення руйнування доріг і штучних споруд, що пропорційно збільшує витрати на поточний ремонт і утримання доріг і призводить до істотного зростання транспортних витрат на перевезення вантажів і пасажирів. Слід зазначити, що на сьогодні інвестиції у автомобільний транспорт фізичних і юридичних осіб перевищують у 10 разів інвестиції у автомобільні дороги, що свідчить про невідповідність і незбалансованість фінансування розвитку автодоріг і автомобільного транспорту. Фінансування дорожнього господарства в Україні складає 5%, в той час як у Франції більше 48%, Німеччині

43%, Великобританії 30%, Польщі 23%, Російській федерації 19%, Білорусі 13%. Необхідним є збільшення фінансових ресурсів на розвиток мережі й утримання автомобільних доріг за рахунок збільшення традиційних джерел фінансування дорожнього господарства, а також за рахунок розширення джерел фінансування, які найближчим часом необхідно залучити на будівництво мережі нових швидкісних автомобільних доріг. Реформування дорожнього господарства передбачає внесення змін до законів «Про автомобільні дороги», «Про місцеві адміністрації», «Про джерела фінансування автомобільних доріг»; моніторинг стану дорожнього покриття і інтенсивності руху, зміну системи утримання автодоріг шляхом запровадження фінансування за кінцевий результат, фінансування автодоріг на умовах державно-приватного партнерства. На умовах державно-приватного партнерства Укравтодором передбачається побудувати такі автодороги: Краковець – Львів – Броди – Рівне (258 км); I етап Великої кільцевої автомобільної дороги навколо Києва (74,6 км); кордон з Російською Федерацією (КПП «Щербаківка») – Харків – Новомосковськ (209 км); Одеса – Монаші з мостовим переходом через Дністровський лиман (81 км); Ульяновка – Миколаїв – Херсон – Красноперекоськ – Сімферополь (532 км); Дніпропетровськ – Запоріжжя – Мелітополь – Джанкой – Сімферополь (475 км). Зміни в діюче законодавство у сфері дорожнього господарства повинні передбачати залучення концесіонера на етапі розроблення проектної документації, що дозволить вчасно оцінити інвестиційну спроможність концесіонерів, прискорити розроблення проектної документації і початок будівництва.

Щорічна потреба в оновленні трамваїв складає 290 од., тролейбусів 330 од. Пріоритетним напрямом у розвитку електротранспорту є виключення дублювання трамвайних, тролейбусних маршрутів автоперевізниками; підвезення пасажирів маршрутними таксі до електротранспорту зі спальних районів, з приміських маршрутів; запровадження єдиного центру диспетчеризації і супутникової навігації; введення безготівкових розрахунків за проїзд.

Вкрай необхідним є проведення реформи соціальних пільг через запровадження механізму заміни безоплатного проїзду пільгових категорій населення адресними дотаціями, а саме: розробку методики і розрахунку норми транспортної рухомості населення у міських і сільських регіонах, введення обліку перевезених пасажирів, налагодження видачі квитків, створення гнучкої системи пільгових проїзних квитків.

**Висновки і пропозиції.** Оптимістичний сценарій розвитку транспортної інфраструктури передбачає реформування залізничного транспорту, дорожнього господарства, морських портів, що забезпечить можливість укладання концесійних договорів на розвиток автодоріг, морських портів; залучення коштів вантажовласників; створення операторських компаній на залізничному транспорті, у тому числі з пасажирських перевезень у далекому і приміському сполученні; збільшення частки місцевих бюджетів у фінансуванні інфраструктурних проектів; ліквідацію перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних; запровадження адресної дотації за перевезення пасажирів; запровадження дієвої системи обліку пасажирів на тих видах транспорту, де вона відсутня; індексацію тарифів за рівнем інфляції і вартістю палива; залучення фінансування ЄС і кредитних ресурсів міжнародних фінансових організацій на розвиток транспортної мережі.

## ЛІТЕРАТУРА

1. *Кудрицька Н. В.* Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми і шляхи розвитку: Монографія. – К.: НТУ, 2010, 338 с.

2. *Перебийніс В. І.* Транспортний фактор забезпечення конкурентоспроможності продукції: монографія / В. І. Перебийніс, О. М. Помаз. — Полтава: РВВ ПУЕТ, 2011. — 187 с.

3. *Кучерук Г. Ю.* Якість транспортних послуг: управління, розвиток і ефективність: монографія. — К.: ДЕТУТ, 2011. — 208 с.

*Sadlovska I., Doctor of Economics, Docent*

*(Deputy Director of the Department of Economics and Finance, Head of the Department of Budget and Financial Regulation of Ministry of Infrastructure of Ukraine, Professor of the Department of Management and Logistics, State Economic and Technological University of Transport)*

**MODERN PROBLEMS OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE  
FUNCTIONING AND LINES OF COMMUNICATION  
AND DETERMINATION OF THEIR DEVELOPMENT WAYS**

*In the article the problems of the transport infrastructure functioning are exposed in the cut of types of transport. The general issues of a domestic transport infrastructure are poor quality of services to the population and industries of economy, lag in the transport development from the transport of nearby countries in introduction of progressive transport technologies and logistic, increase of the ecological loading. The optimistic prognosis of economy development supposes the achievement of high enough growth rates, realization of transport reformation and the social privileges system, increase and expansion of the sources of funding of a transport infrastructure and road facilities. An active transport politics will assist updating of the park of transport vehicles and motorways building.*

*Basic directions of the transport infrastructure development are on the types of transport are defined: reformation of railway transport, road facilities, marine ports, that will provide the possibility of the conclusion of concession agreements on the development of roads, marine ports; fundraising of cargo owners; creating of operating companies on railway transport, including on passenger transportations in a distant and suburban routes; an increase of the share of local budgets in financing of infrastructure projects; elimination of cross-subsidization of passenger traffic by freight; introduction of targeted subsidies for the passengers transportation; introduction of the effective system of account of passengers on those types of transport, where it is missing; indexation of tariffs on the rate of inflation and cost of fuel; EU funding and attraction of credit resources of international financial organizations on the development of the transport network.*

*Keywords: transport infrastructure, the functioning of transport infrastructure, branch development*

**REFERENCES**

1. *Kudritskaya N.* Transport complex of Ukraine: current state, problems and development: Monograph. — K.: NTU, 2010, p. 338

2. *Perebiynis V.* Transport factor in ensuring the competitiveness of products: Monograph / V. Perebiynis, A. Pomaz. — Poltava, PUET, 2011. — 187 p.

3. *Kucheruk G.* The quality of transport services: management, development and efficiency: a monograph. — K.: SUETT, 2011. — 208 p.

УДК 339.9.:629