

УДК 332.32

О.С. Максимчук

здобувач

Дніпропетровський національний університет імені О. Гончара

ТРАНСПОРТ ЯК ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ СФЕРИ ПОСЛУГ

У статті досліджено розвиток транспортної галузі, проведено аналіз роботи транспорту й обґрунтовано засади інноваційного розвитку транспортного комплексу України.

Ключові слова: транспорт, транспортна система, транспортний комплекс, ринок транспортних послуг, інноваційний розвиток.

I. Вступ

Транспорт є ключовою ланкою соціально-економічної системи держави. Він належить до стратегічно важливих галузей національної економіки, без ефективної роботи якої неможливе подальше підвищення добробуту суспільства. Основне завдання транспорту – своєчасне, якісне та цілковите задоволення потреб галузей економіки та населення у перевезеннях, підвищення економічної ефективності його роботи. Пріоритетною ознакою національної транспортної політики є становлення національного ринку транспортних послуг.

Питання дослідження розвитку транспорту України розглядалися в наукових працях різних науковців (О.Ю. Ємельянова, Н.І. Кара, Д.К. Прейгер, І.І. Свистун, О.В. Собкевич, С.О. Тульчинська та ін.), але в них не висвітлювалось вивчення транспорту на засадах інноваційного розвитку, що власне й зумовило вибір теми статті.

II. Постановка завдання

Наукових публікацій з окремих проблем розвитку транспортної системи в Україні та закордоном значна кількість. Однак для специфічних умов післякризового періоду необхідні нові підходи, які містять інноваційні технології управління та організації транспортних процесів.

Саме тому метою статті є обґрунтування напрямів економічного розвитку транспортної галузі в аспекті формування механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг.

Для досягнення мети дослідження необхідно провести за такими аспектами:

- по-перше, розглянути систему державного регулювання економіки для виявлення особливостей сучасних методів і важелів державного регулювання транспортної галузі у взаємозв'язку з ринковими механізмами саморегулювання економічної системи;

- по-друге, виділити особливості транспортної інфраструктури в межах національного господарства країни, представлені усіма видами транспорту.

III. Результати

Національна та регіональна транспортна політика спрямовані на впорядкування відносин на ринку транспортних послуг, посилення контролю, підвищення керованості, стійкості ринку транспортних послуг, тобто на досягнення традиційних параметрів ефективності системи. Процеси самоорганізації, що відбуваються сьогодні, спонтанно регулюють внутрішню впорядкованість ринку, його структуру.

Характер розвитку ринку транспортних послуг визначається як один з циклічно-хвильових процесів глобальної траєкторії розвитку, а тому його поведінка відповідає таким правилам:

1. Хаос виступає руйнівною та творчою силою, одночасно змішуючи набір різних потенцій для майбутньої структуризації ринку.
2. З появою структур порядку хаос не зникає, він зберігається, у тому числі і в залишковому вигляді як криза або як елементи самоорганізації, його потенціал пульсує, звільняючи або стримуючи розвиток.
3. Виникнення порядку з хаосу забезпечене самоорганізацією елементів ринку через їх особливе перегруповування.
4. Самоорганізація елементів у хаосі здійснюється у формі виникаючих джерел порядку.
5. Впорядкування відбувається циклічно через посилення організації або самоорганізації, чергування фаз спокою та руху на траєкторії розвитку ринку транспортних послуг.

Метою державного регулювання ринку транспортних послуг на етапі функціонування та розвитку має стати створення цивілізованого ринку транспортних послуг, основними критеріями якого мають бути: висока якість послуг, співпраця, висока інформативність, висока результативність ринку. Безумовно, цивілізований ринок не-

можливий без створення високотехнологічної матеріальної основи у вигляді транспортної мережі регіону, парку транспортних засобів і вантажних машин, механізмів і обладнання тощо, а також необхідних для цього інвестицій [3].

Також сталий інноваційний розвиток національної економіки України в сучасних умовах стає генеральною метою державного регулювання, а її реалізація – новою функцією державного регулювання економіки, яку в повному обсязі і найбільш ефективно можуть виконати тільки державні структури одночасно всіх рівнів – загальнонаціонального, галузевого та регіонального.

Розвиток національної транспортної системи в сучасних умовах передбачає розробку стратегії підвищення конкурентоспроможності транспортних компаній на світовому ринку транспортних послуг, тобто орієнтацію на світові стандарти, основні цілі досягнення яких такі:

- модернізація транспортної мережі, насамперед, розвиток автомагістралей, швидкісного транспорту за міжнарод-

ними стандартами, оптимізація маршрутної мережі;

- посилення міжнародної конкуренції із зарубіжними морськими перевізниками при зростанні частки експортних і транзитних вантажопотоків, де переважне значення набуває продуктова інновація транспортної послуги, що передбачає прискорення доставки вантажів, зниження вартості транспортування, скорочення фізичних втрат товарів при перевантаженні з інших видів транспорту на морські судна і назад;
- інтеграція вітчизняного транспорту в міжнародну структуру, розширення експорту транспортних послуг та інші стратегічні орієнтири;
- перевтілення транспортної інфраструктури України в активний інструмент залучення приватного та зарубіжного капіталу для розвитку національного господарства [3].

Необхідним елементом досягнення цілей розвитку транспортного комплексу України є визначення його структури (рис.).

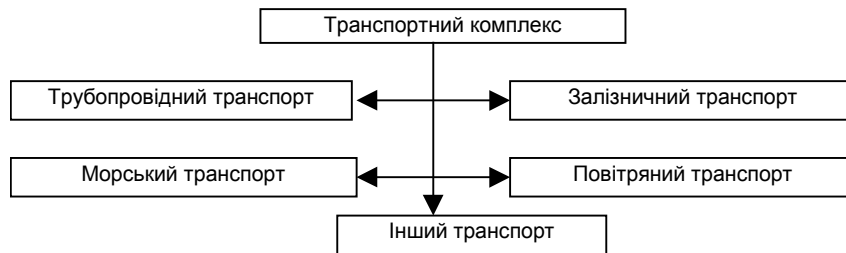


Рис. Структура транспортного комплексу України

Для просування на світові транспортні ринки необхідно підвищення конкурентоспроможності, зокрема, за рахунок логістичної діяльності, збільшення частки високорентабельних вантажних перевезень. На внутрішньому ринку здійснення такого завдання вимагає формування єдиного інфраструктурного простору, тобто створення транспортного комплексу з взаємодіючими видами транспорту, що дасть змогу забезпечити системний ефект перевезень, зниження транспортності продукції.

Разом з тим конкуренція визначається можливістю вибору варіанта перевезення. Тому принципи ефективної взаємодії між видами транспорту не скасовують проявів конкуренції між ними в різних сферах – за зонами дальності, за видами перевезених вантажів, за вартісними, якісними характеристиками, соціальними параметрами.

На сьогодні системними проблемами розвитку транспорту в Україні є такі:

- наростаюче старіння основних фондів, яке призводить до невідповідності тех-

нічного та технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам;

- недостатній рівень обслуговування населення транспортом загального користування;
- зниження рівня конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на світових ринках перевезень;
- відставання розвитку транспортних технологій – інтермодальних перевезень, рівня контейнеризації, логістичних принципів управління вантажопотоками;
- недостатнє використання експортного потенціалу транспортних послуг, перш за все – транзитного потенціалу України;
- незадовільний рівень безпеки перевезень, зростання випадків світового тероризму на транспорті;
- значне екологічне навантаження транспорту на оточуюче середовище тощо.

За 2011 р. підприємствами транспорту перевезено 811,7 млн т вантажів, що на 7,4% більше ніж за 2010 р. (табл. 1) [2].

Таблиця 1

Підсумки роботи транспорту України за 2011 р.

Показники	Перевезено вантажів		Вантажооборот	
	млн т	у % до 2010 р.	млн ткм	у % до 2010 р.
Перевезено транспортом усього, у т.ч.:	811,7	107,4	426 427,7	105,7
залізничним	468,4	108,2	243 556,4	111,7
автомобільним	178,3	112,6	384 38,9	99,1
водним	9,9	89,3	7365,2	81,8
трубопровідним	155,0	101,0	136 700,4	99,6
авіаційним	0,1	102,8	366,8	96,8

Вантажооборот зріс на 5,7% і становив 426,4 млрд ткм. Вантажооборот залізничного транспорту збільшився на 11,7%. На Одеській залізниці вантажооборот зріс на 16,4%, Придніпровській – на 14,4%, Львівській – на 12,2%, Донецькій – на 9,7%, Південно-Західній – на 7,8%, Південній – на 0,6%. Вантажооборот трубопровідного та морського транспорту зменшився на 0,4%, автомобільного – на 0,9%, авіаційного – на 3,2%, річкового – на 42,2%.

Перевезення вантажів залізницями порівняно з 2010 р. зросло на 8,2%, у т.ч. відправлення вантажів – на 8,6%. Відправлення вантажів зросло на Південно-Західній залізниці на 19,2%, Одеській – на 13,3%, Львівській – на 12,3%, Донецькій – на 7,5%, Південній – на 6,9%, Придніпровській – на 5,7%. Відправлення хімічних і мінеральних добрив збільшилося на 41,2%, будівельних матеріалів на 17,1%, зерна та продуктів перемелу – на 16,6%, чорних металів – на 8,4%, коксу – на 7,9%, лісових вантажів – на 6,6%, кам'яного вугілля – на 6,3%, залізної та марганцевої руди – на 6,1%, цементу – на 4,8%, брухту чорних металів – на 4,2%. Відправлення нафти і нафтопродуктів знизилося на 5,0%.

Вітчизняний морський та річковий торговельний флот виконав перевезення вантажів в обсязі 9,9 млн т, що на 10,7% менше ніж за 2010 р. Перевезення вантажів підприємствами річкового транспорту порівняно з 2010 р. зменшилися на 18,1%, морського транспорту зросли на 1,9%. Закордонні перевезення вантажів річковим транспортом скоротилися на 37,2%, морським зросли на 0,5%. Обсяг переробки вантажів у торговельних і рибних портах та на промислових причалах (морських і річкових) зріс на 4,7% і

становив 161,6 млн т. Переробка вантажів внутрішнього сполучення збільшилася на 18,6%, імпортних на 11,2%, транзитних – на 7,8%, експортних – на 0,7%. Кількість оброблених суден – закордонних та інфракт – зменшилася на 5,2% і становила 16,2 тис. од.

Підприємствами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) перевезено 178,3 млн т вантажів, що на 12,6% більше ніж за 2010 р., та виконано вантажооборот в обсязі 38,4 млрд ткм, який зменшився на 0,9% порівняно з минулим роком.

Магістральними трубопроводами у 2011 р. транспортовано 155,0 млн т вантажів, що на 1,0% більше ніж у 2010 р. Перекачування газу зросло на 4,7%, аміаку – на 19,0%. Перекачування нафти скоротилося на 15,4%. Транзит газу зріс на 5,7%, аміаку – на 20,4%. Транзит нафти зменшився на 11,8%.

За 2011 р. авіаційним транспортом перевезено 90,3 тис. т вантажів, що на 2,8% більше ніж за 2010 р. Вантажооборот авіаційного транспорту становив 366,8 млн ткм, що на 3,2% менше ніж за 2010 р.

За 2011 р. послугами пасажирського транспорту скористалися 7,0 млрд пасажирів, що на 1,9% більше ніж за 2010 р., пасажирооборот зріс на 3,3% і становив 134,3 млрд пас. км. (табл. 2).

Залізничним транспортом за 2011 р. відправлено 430,1 млн пасажирів (з урахуванням перевезень міською електричкою), що на 0,7% більше, ніж за 2010 р. Відправлення пасажирів зросло на Львівській залізниці на 2,0%, Одеській – на 1,5%, Придніпровській – на 0,7%, Південно-Західній – на 0,2%. На Донецькій залізниці відправлення пасажирів зменшилося на 2,0%, Південній – на 0,2%.

Таблиця 2

Пасажирооборот за 2011 р.

Показники	Перевезено пасажирів		Пасажирооборот	
	млн	у % до 2010 р.	млн пас. км	у % до 2010 р.
Перевезено пасажирів усього, у т.ч.:	6972,9	101,9	134 254,0	103,3
залізничним	430,1	100,7	50 837,4	101,2
автомобільним	3604,6	96,7	51 396,2	98,7
водним	8,0	105,2	91,7	96,2
авіаційним	7,5	122,7	13 761,0	125,6
трамвайним	798,0	111,8	4431,6	111,5
тролейбусним	1346,4	111,9	7810,6	113,4
метрополітенами	778,3	102,3	5925,5	102,4

Послугами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) скористалися 3,6 млрд паса-

жирів, що на 3,3% менше ніж у 2010 р. Перевезення пасажирів автотранспортом фізичних осіб-підприємців зменшилися на 8,6%.

Перевезення пасажирів морським транспортом порівняно з 2010 р. зросли на 6,3%. Підприємства м. Севастополя, які виконали 82,3% загальних обсягів морських перевезень пасажирів, збільшили перевезення пасажирів на 6,2%.

Закордонні морські перевезення пасажирів зросли на 22,3% порівняно з 2010 р. Підприємства Автономної Республіки Крим, які виконують майже всі морські закордонні перевезення (98,2%), збільшили перевезення пасажирів на 25,6%. У 2011 р. перевезення пасажирів річковим транспортом порівняно з 2010 р. зменшилися на 2,3%, у т.ч. закордонні перевезення зросли на 66,7%. Авіаційним транспортом перевезено 7,5 млн пасажирів, що на 22,7% більше ніж за 2010 р. Міським електротранспортом перевезено 2,9 млрд пасажирів, що на 9,1% більше порівняно з 2010 р.

Одним із важливих факторів конкурентоспроможності видів транспорту, який визначає їх конкурентні переваги, є інноваційна діяльність.

Інноваційний розвиток транспортного комплексу України визначено у Стратегії інноваційного розвитку України на 2010–2020 рр. в умовах глобалізаційних викликів, Державній цільовій програмі впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2008–2015 рр., Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р. [3]. У Стратегії інноваційного розвитку України на 2010–2020 рр., зазначено такі основні пріоритети розвитку інноваційної діяльності:

- адаптація інноваційної системи України до умов глобалізації та підвищення її конкурентоспроможності;
- переорієнтація системи продукування інновацій на ринковий попит і споживача;
- створення привабливих умов для творців інновацій, стимулювання інноваційної активності підприємництва;
- системний підхід в управлінні інноваційним розвитком, інформатизація суспільства.

Зазначені пріоритети є дійсно дуже важливими для економічного розвитку країни, який досягається шляхом стимулювання інноваційної активності.

IV. Висновки

Отже, національна економіка не може ефективно функціонувати без належної транспортної інфраструктури та сформованого ринку транспортних послуг. Тому ринок транспортних послуг доцільно визначити як певну систему відносин між перевізниками та замовниками транспортних послуг, іншими учасниками та державними органами управління з приводу перевезення пасажирів і вантажів на національному та міжнародному рівнях.

Список використаної літератури

1. Кара Н.І. Сучасні тенденції розвитку ринку транспортних послуг / Н.І. Кара, Г.В. Корецька, В.Р. Крайвська // Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. – Вип. 20.6. – С. 214–221.
2. Підсумки роботи транспорту України за 2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
3. Прейгер Д.К. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова; за ред. Я.А. Жаліла. – К.: НІСД, 2011. – 48 с.
4. Свистун І.І. Аналіз розвитку морського транспорту в Україні [Електронний ресурс] / І.І. Свистун, С.О. Тульчинська. – Режим доступу: <http://probl-economy.kpi.ua/pdf/2012-39.pdf>.
5. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010–2020 роки в умовах глобалізаційних викликів / [авт.-упоряд.: Г.О. Андрощук, І.Б. Жиляєв, Б.Г. Чижевський, М.М. Шевченко]. – К.: Парламентське видавництво, 2009. – 632 с.
6. Цветков Ю. Транспортно-экспедиционная деятельность: проблемы и пути развития / Ю. Цветков, Л. Соколов, М. Цветов // Судходство. – 2001. – № 3. – С. 10–14.

Стаття надійшла до редакції 20.12.2012.

Максимчук А.С. Транспорт как приоритетное направление экономического развития сферы услуг

В статье исследовано развитие транспортной отрасли, проведен анализ работы транспорта и обоснованы принципы инновационного развития транспортного комплекса Украины.

Ключевые слова: транспорт, транспортная система, транспортный комплекс, рынок транспортных услуг, инновационное развитие.

Maksymchuk A. Transport as priority direction of the economic progress of service industries

The paper investigates the development of the transport industry, the analysis of transport and reasonable principles of innovative development of transport complex of Ukraine.

Key words: transportation, transportation system, vehicle range, the market of transport services, innovative development.