

В. В. БУРКУН

аспірант,
Миколаївський національний університет імені В. О. Сухомлинського

**МОНІТОРИНГ СУЧАСНОГО РІВНЯ РОЗВИТКУ
НАЦІОНАЛЬНОЇ АВТОТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ**

Буркун, В. В. Моніторинг сучасного рівня розвитку національної автотранспортної системи України [Текст] / В. В. Буркун // Економічний аналіз: зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: О. В. Ярошук (голов. ред.) та ін. – Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2017. – Том 27. – № 4. – С. 307-314. – ISSN 1993-0259.

Анотація

Розвиток автотранспортної системи особливо важливий для України як транзитної держави. Наша країна має великий потенціал для здійснення транзитних перевезень завдяки досить розгалуженій мережі автомобільних доріг і проходженню через країну трьох європейських транспортних коридорів.

Метою нашого дослідження є аналіз сучасного рівня розвитку національної транспортної системи України.

За перевезенням пасажирів автомобільним транспортом у напрямку міжнародного сполучення на першому місці серед регіонів у 2016 році виявилася Львівська область, на другому – місто Київ, на третьому – Харківська область, а на останньому місці опинилася Хмельницька область.

За перевезенням пасажирів автомобільним транспортом у напрямку міжміського сполучення ТОП-3 зайняли Львівська, Одеська та Київська області, на останньому місці рейтингу виявилася Луганська область. Таким чином, за кількістю перевезень пасажирів автомобільним транспортом у різних напрямках місто Київ і Київська область займають перші позиції, а Луганська область – останнє місце.

Аналізуючи пасажирообіг по Україні за видами транспорту, можна стверджувати, що автомобільний транспорт вдало конкурує з залізничним і разом ці два види транспортних перевезень займають лідерські позиції.

Отже, доведено, що одним з найважливіших стратегічних напрямків розвитку національної економіки є використання транзитно-транспортного потенціалу країни і забезпечення ефективного функціонування автотранспортної системи України.

Ключові слова: автотранспортна система; реформування; моніторинг; транзитні коридори; транзитно-транспортний потенціал.

V. V. BURKUN

PhD Student,
Mykolaiv V. O. Sukhomlynskyi national university

**MONITORING OF THE CURRENT LEVEL OF DEVELOPMENT OF
THE NATIONAL MOTOR TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE**

Abstract

The development of the motor transport system is especially important for Ukraine as a transit state. Our country has great potential for transit traffic due to rather extensive network of motor roads and the passage through the country of three European transport corridors.

The purpose of our research is to analyse the current level of development of the national motor transport system of Ukraine.

According to the index of transportation of passengers by road transport in the direction of international communication, Lviv region has taken the first place among the other regions in 2016, Kyiv has taken the second place, Kharkiv region has taken the third place, and Khmelnytsk region has taken the last place.

According to the index of transportation of passengers by road transport in the intercity direction Lviv, Odessa and Kyiv regions are considered the TOP-3 regions. Lugansk region has taken the last place in ranking. We have to emphasize the fact that there are insignificant movements in the direction of intercity communication for the city of Kyiv (24th place in the rating). Thus, in terms of the number of passengers carried by road transport in various

© В. В. Буркун, 2017

directions, the city of Kyiv and the Kyiv oblast occupy the first positions, and Lugansk region is on the last place. After having analysed the passenger traffic in Ukraine by type of transport, it can be argued that road transport successfully competes with the railway one. Together these two types of transportation of passengers occupy the leading positions.

Thus, it is proved that one of the most important strategic directions of the development of the national economy is the use of the transit and transport potential of the country and ensuring the efficient functioning of the Ukrainian motor transport system.

Keywords: motor transport system; reforming; monitoring; transit corridors; transit-transport potential.

JEL classification: O29

Вступ

Розвиток автотранспортної системи є особливо важливим для України як транзитної держави. Наша країна має великий потенціал для здійснення транзитних перевезень завдяки досить розгалуженій мережі автомобільних шляхів та проходженню через країну трьох європейських транспортних коридорів, які збігаються з напрямками доріг загального користування державного значення. На сьогодні Україна надає транспортні послуги на ринку ЄС лише як третя сторона.

Проблемами дослідження автотранспортної системи України займаються такі вітчизняні вчені, як: О. В. Бойко [1], С. М. Войт [2], К. В. Завгородній [2], І. І. Іртищева [3], О. М. Котлубай [4], А. М. Пасічник [5], Д. К. Прейгер [6], О. В. Собкевич [6], О. М. Сапронов [7], Т. В. Стройко [8] та інші.

Але більш глибокого дослідження потребує моніторинг сучасного рівня розвитку національної автотранспортної системи України.

Мета статті

Метою нашого дослідження є аналіз сучасного рівня розвитку національної автотранспортної системи України.

Виклад основного матеріалу дослідження

У галузі транспорту результатом праці є продукція, яка характеризує переміщення пасажирів та вантажу. Статистичними характеристиками продукції транспорту є вантажообіг у тонно-км та пасажирообіг у пасажиро-км.

Динаміка вантажообігу за всіма видами транспорту за період 2000-2016 років наведена на рис. 1.

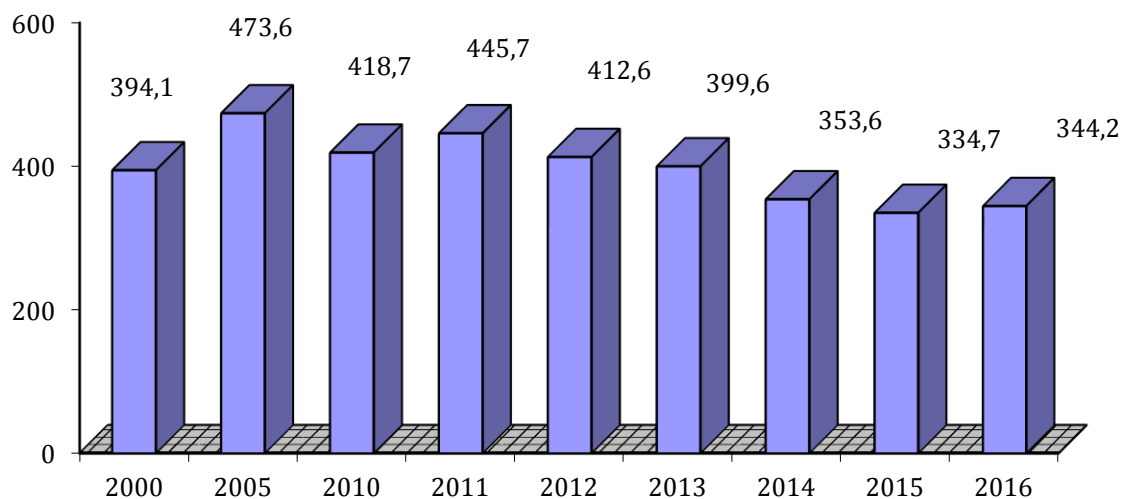


Рис. 1. Динаміка вантажообігу за всіма видами транспорту України, млрд ткм (складено автором на підставі [9])

За весь досліджуваний період найбільша питома вага в структурі вантажообігу припадає на залізничний транспорт, на другому місці трубопровідний транспорт, на третьому знаходиться автомобільний транспорт. Частка автотранспорту в структурі вантажообігу за період 2000-2016 роки поступово зростає і коливається від 4,9 % у 2000 році до 16,9 % у 2016 році (рис. 2).

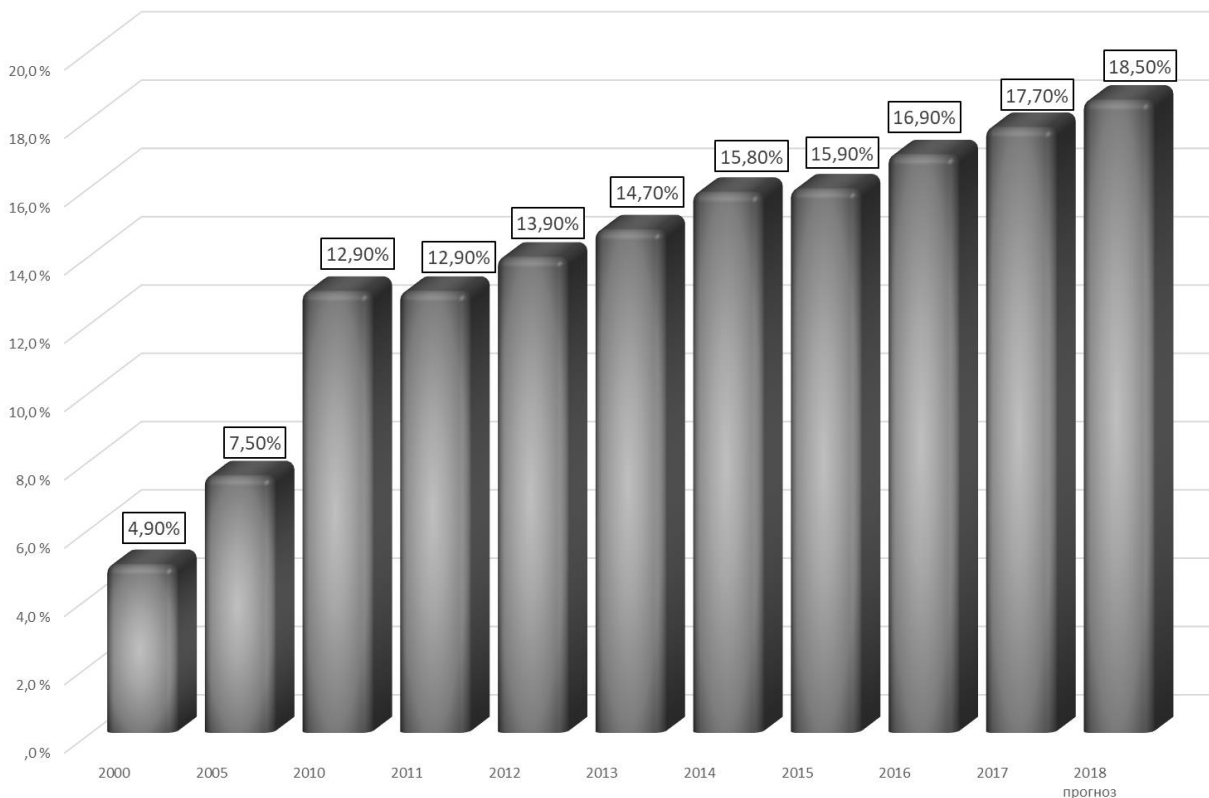


Рис. 2. Динаміка структурних часток автотранспорту в загальній структурі вантажообігу (складено автором на підставі [9])

Приріст структурної частки вантажообігу автотранспорту за досліджуваний період становить 12,9 %, в середньому за один рік приріст частки автотранспорту в загальній структурі вантажообігу становив 0,8 %.

Таким чином, за умови збереження тенденції приросту питомої ваги автотранспорту в загальній структурі вантажообігу, можливо передбачити, що за наслідками діяльності галузі транспорту України, у 2018 році частка автотранспорту в загальній структурі вантажообігу буде становити 18,5 %.

Недоліком у системі перевезення автомобільним транспортом є незначні відстані перевезень. Із всіх різновидів транспорту автоперевезенням відповідає найменша відстань (рис. 3).

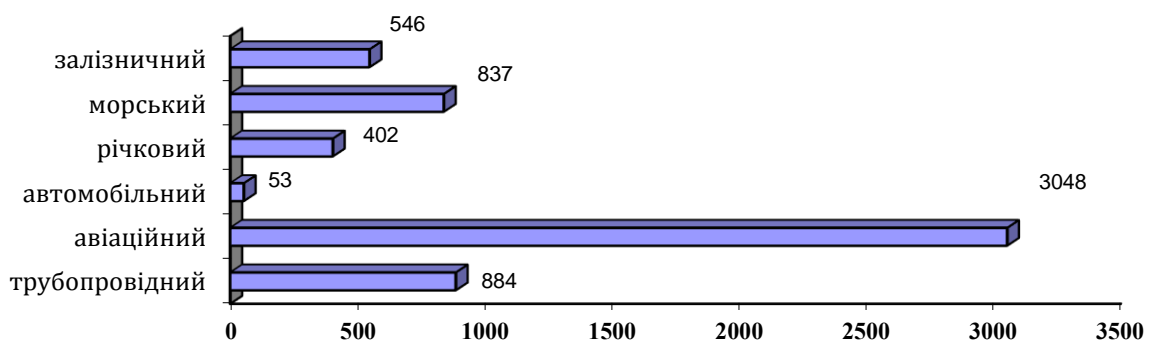


Рис. 3. Середня відстань перевезення однієї тонни вантажів окремими видами транспорту у 2016 році, км [9]

Середня відстань перевезення однієї тонни вантажів автомобільним транспортом у 2016 році становила 53 км, що у 10,3 раза менше, ніж відстань перевезення іншим наземним видом транспорту, зокрема залізничним, та у 53,5 раза менше, ніж відстань перевезення авіаційним транспортом.

Перевезення пасажирів – це одне з найголовніших завдань автомобільного транспорту. Згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт»: «Послуги пасажирського автомобільного транспорту

поділяють на послуги з перевезення пасажирів автобусами, на таксі та легковими автомобілями на замовлення» [10].

Динаміку перевезення пасажирів за видами транспорту наведено в таблиці 1.

Таблиця 1. Перевезення пасажирів за видами транспорту (млн осіб)*

	2000 р.	2005 р.	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.
Транспорт	7780	8200	6845	6980	6813	6623	5902	5167	4854
залізничний ¹	499	445	427	430	429	425	389	390	389
морський	4	11	7	7	6	7	0	0	0
річковий	2	2	1	1	1	0	1	1	1
авіаційний ²	1	4	6	8	8	8	6	6	8
автомобільний (автобуси) ³	2557	3837	3726	3612	3450	3344	2913	2250	2025
тролейбусний	2582	1903	1204	1346	1345	1306	1097	1081	1039
трамвайний	1381	1111	714	798	800	757	770	739	694
метрополітенівський	754	887	760	778	774	775	726	700	698

*За даними [9].

Дані таблиці свідчать, що кожного року найбільша кількість пасажирів відправляється саме завдяки автомобільному транспорту. Частка відправлень пасажирів автотранспортом у період 2000-2016 рр. коливалася від 33 % у 2000 році до 55 % у 2010 році та становила 42 % у 2016 році. Починаючи з 2011 року, спостерігається поступове зменшення цієї частки та заміщення перевезень пасажирів іншими видами транспорту. У 2016 році за обсягами перевезення пасажирів автомобільний (автобусний) транспорт залишається лідером.

Поряд із автотранспортними на ринку пасажирських перевезень успішно конкурують метрополітенівський, тролейбусний, трамвайний та залізничний транспорт. Найбільша частка перевезення пасажирів автотранспортом припадає на приміське та міжміське сполучення.

За перевезенням пасажирів автомобільним транспортом у напрямку міжнародного сполучення на першому місці серед регіонів у 2016 році опинилася Львівська область, на другому – місто Київ, на третьому – Харківська область, а на останньому місці виявилася Хмельницька область.

За перевезенням пасажирів автомобільним транспортом у напрямку міжміського сполучення ТОП-3 посіли Львівська, Одеська та Київська області, на останньому місці рейтингу (2) опинилася Луганська область. Цікавим є факт незначних переміщень у напрямку міжміського сполучення для міста Київ (24 місце рейтингу).

За перевезенням пасажирів автомобільним транспортом у напрямку приміського сполучення ТОП-3 посіли Київська область, місто Київ та Львівська область, а на четвертому місці опинилася Волинська область. На останньому місці рейтингу (3) опинилася Луганська область.

За перевезенням пасажирів автомобільним транспортом у напрямку міжміського сполучення ТОП-3 посіли місто Київ, Одеська та Дніпропетровська області, на четвертому місці опинилася Львівська область. На останньому місці рейтингу (4) опинилася Луганська область.

Таким чином, за кількістю перевезень пасажирів автомобільним транспортом у різних напрямках місто Київ та Київська область посідають перші позиції, а Луганська область – останнє місце.

На рис. 4 зображено узагальнений рейтинг регіонів України за перевезеннями пасажирів автомобільним транспортом у 2016 році.

За даними Державної служби статистики протягом 2016 року по Україні було перевезено автомобільним транспортом 2024,9 млн осіб. Найбільша кількість осіб, що скористалися послугами перевезення автомобільним транспортом, у місті Київ, а саме 312 млн осіб. На другому місці за кількістю осіб, перевезених автомобільним транспортом, Одеська область (135,7 млн осіб), на третьому місці Львівська область (133 млн осіб). Найменша кількість осіб, перевезених автомобільним транспортом (11,7 млн осіб), відповідає Луганській області, що пояснюється діями з антитерористичної операції.

Враховуючи закономірність зміни кількості поїздок автотранспортом у розрахунку на одну особу наявного населення, нами побудовано за допомогою Excel прогнозне значення цього показника (рис. 5).

Закономірність зміни кількості поїздок автотранспортом у розрахунку на одну особу наявного населення може бути подана у вигляді полінома другого степеня: $y = -0,4815x^2 + 1933,5x - 2E+06$ із рівнем $R^2 = 0,9509$. На підставі виведеної закономірності нами визначено прогнозне значення досліджуваного показника на 2018 рік, яке становить 39 поїздок автотранспортом у розрахунку на одну

особу наявного населення. Закономірність поступового зменшення поїздок автотранспортом пояснюється зростанням кількості власників автомобілів і поширенням тенденції пересування на власних автомобілях.

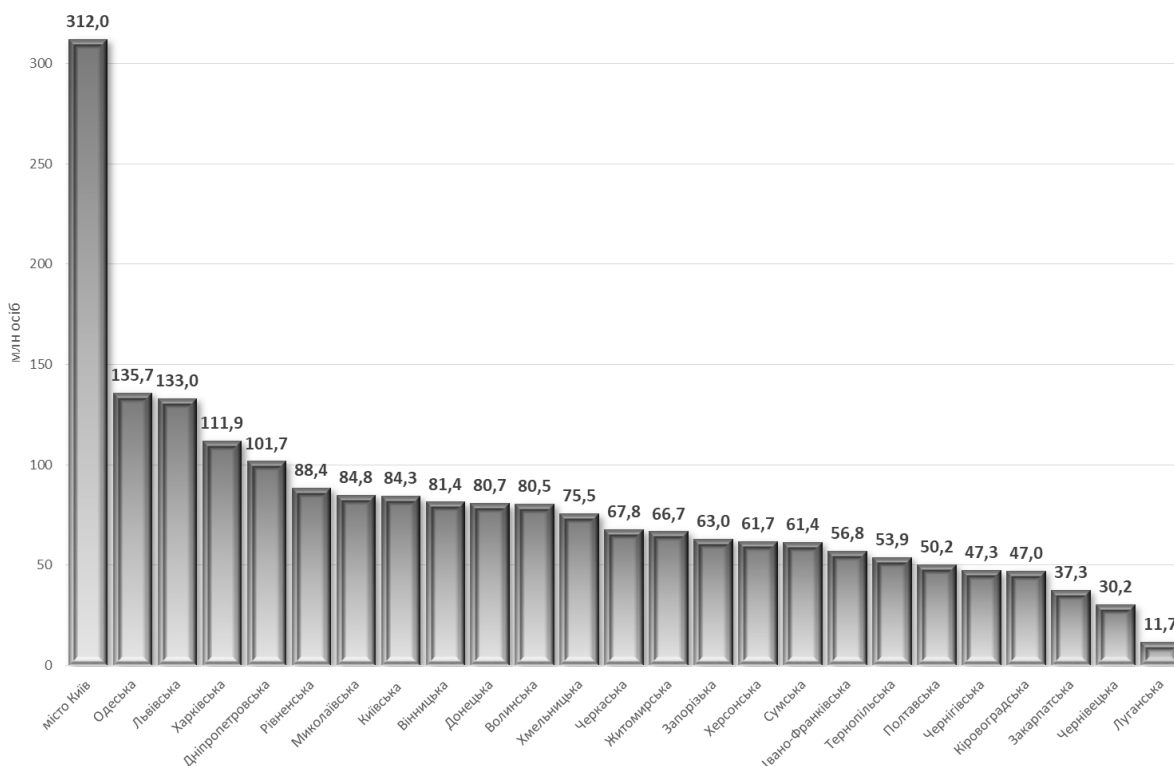


Рис. 4. Рейтинг регіонів України за перевезеннями пасажирів (млн осіб) автомобільним транспортом у 2016 році*

*Побудовано автором на підставі [9].

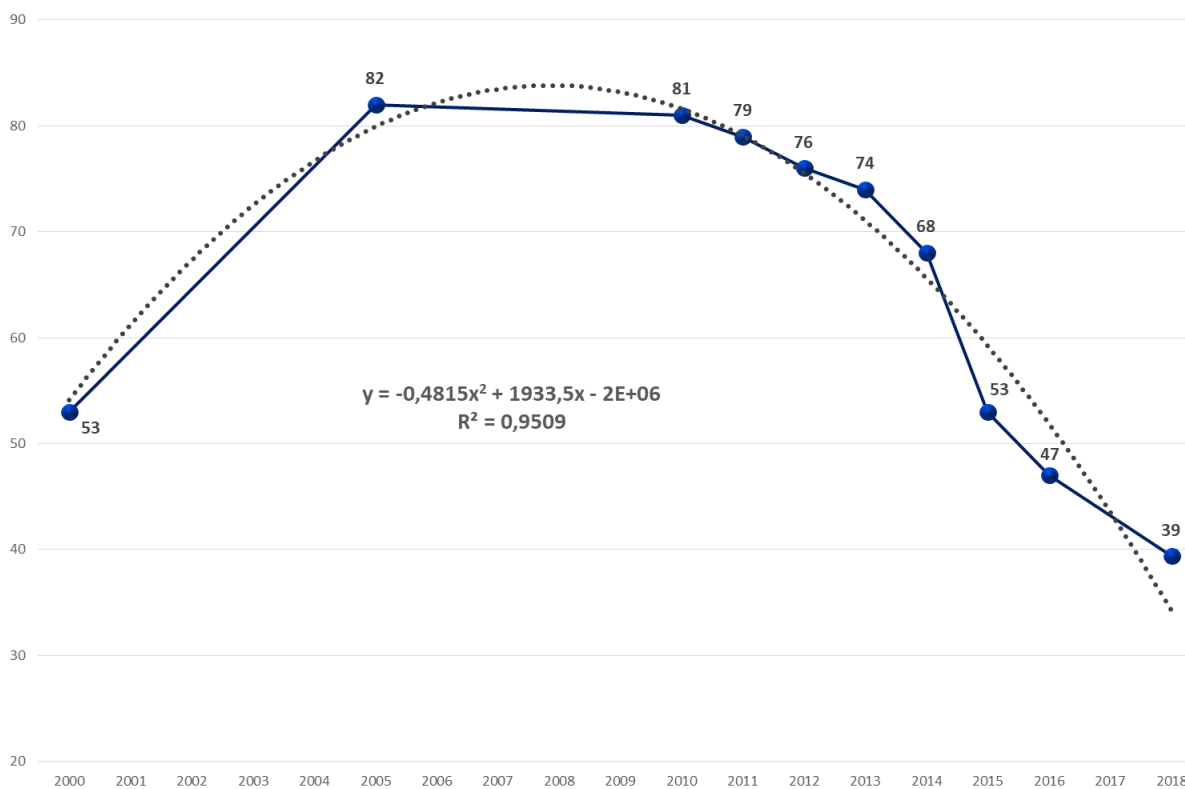


Рис. 5. Тенденція зміни кількості поїздок автотранспортом у розрахунку на одну особу наявного населення

Аналізуючи пасажирообіг по Україні за видами транспорту, можливо стверджувати, що автомобільний транспорт вдало конкурує із залізничним і разом ці два види транспортних перевезень пасажирів займають позиції лідера.

За період 2000-2016 роки найвищий рівень пасажирообігу автомобільним транспортом спостерігався у 2005 році і становив 52,5 млрд пас.км. Далі спостерігається поступовий спад рівня пасажирообігу автомобільним транспортом, у 2016 році цей показник становив 34,6 млрд пас.км. Закономірність спаду рівня пасажирообігу автомобільним транспортом (рис. 6) також пояснюється зростанням кількості власників автомобілів і поширенням тенденції пересування на власних автомобілях.

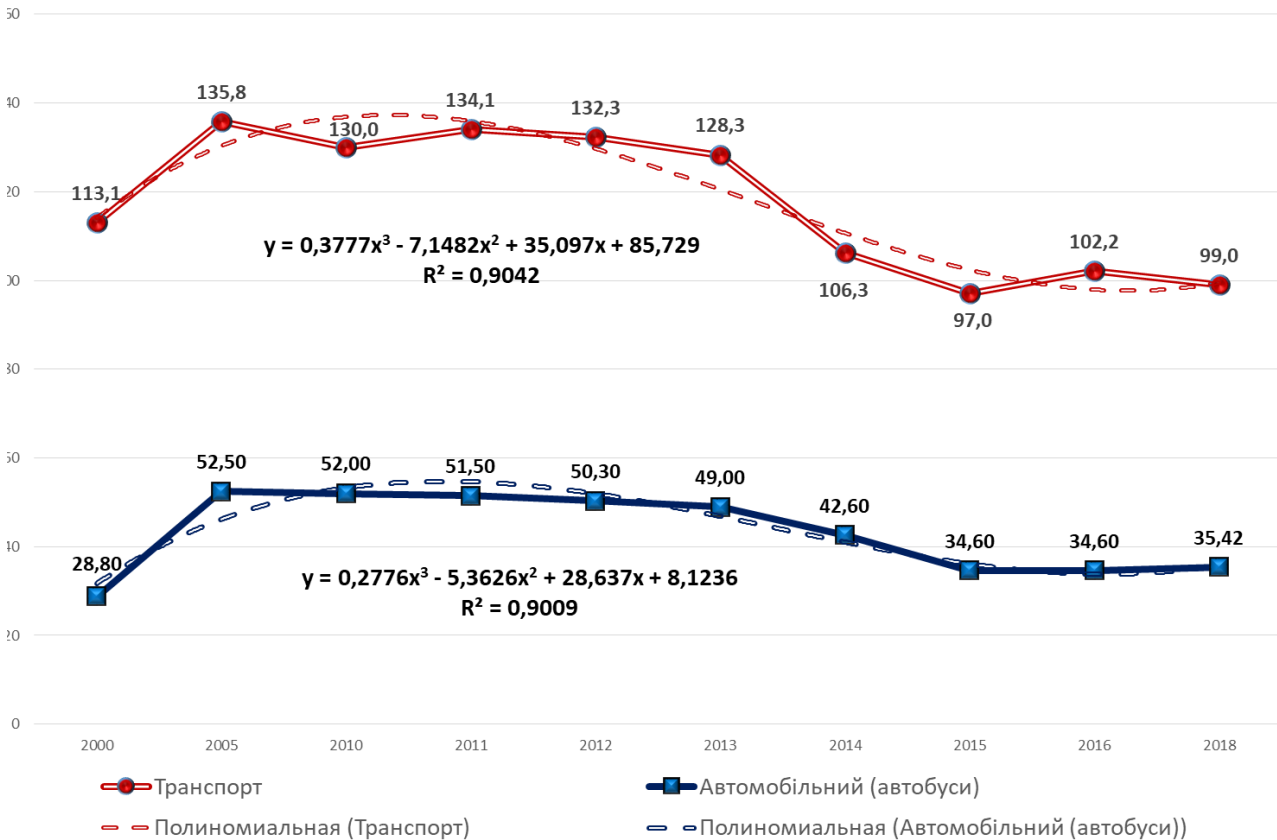


Рис. 6. Тенденція зміни пасажирообігу за всіма видами транспорту та за автомобільним транспортом (млрд пас. км)

Графічне зображення зміни пасажирообороту транспорту (рис. 6) демонструє той факт, що закономірність зміни пасажирообігу автомобільним транспортом відповідає і відтворює закономірність зміни пасажирообігу за транспортом загалом. Обидві закономірності можуть бути наведені у вигляді полінома третього степеня:

- зміна пасажирообігу загалом всіх видів транспорту $y = 0,3777x^3 - 7,1482x^2 + 35,097x + 85,729$, $R^2 = 0,9042$;
- зміна пасажирообігу автомобільним транспортом $y = 0,2776x^3 - 5,3626x^2 + 28,637x + 8,1236$, $R^2 = 0,9009$.

Визначені на підставі поліноміальних рівнянь прогнозні значення дають можливість стверджувати, що при інших рівнозначних умовах можливо очікувати на 2018 рік значення пасажирообігу за всіма видами транспорту 99 млрд пас.км та значення пасажирообігу автомобільним транспортом величиною 35,42 млрд пас. км.

Проведенні дослідження демонструють зміни лідерських позицій у розподілі областей за рівнем пасажирообігу автомобільного транспорту. У 2000 році місто Київ відзначилося найвищим показником пасажирообігу автомобільного транспорту, який становив 2862 млн пас.км, а на другому місці опинилася Донецька область. Місто Київ за весь досліджуваний період займає лідерські позиції за рівнем пасажирообігу автомобільного транспорту, а от Донецька область характеризується різким зниженням пасажирообігу, починаючи з 2015 року. У 2016 році найвищий рівень пасажирообігу автомобільного транспорту був у Одеській області (4777 млн пас.км), на другому місці опинилося місто Київ (3471 млн

пас.км), за ним йде Київська область (2253 млн пас.км). У 2016 році найнижчий рівень пасажирообігу автомобільного транспорту (614 млн пас.км) був у Сумській та Чернігівській областях.

Висновки та перспективи подальших розвідок

Отже, доведено, що одним з найважливіших стратегічних напрямів розвитку національної економіки є використання транзитно-транспортного потенціалу країни та забезпечення ефективного функціонування автотранспортної системи України. Тому необхідна побудова системної на адекватній концепції реформування автотранспортної системи України. Першим кроком у цьому напрямі на державному рівні стало затвердження Транспортної стратегії України на період до 2020 р. [11]. Основними очікуваними результатами внаслідок упровадження цієї стратегії мають стати підвищення рівня безпеки на транспорті та зменшення на 30 % обсягів викидів шкідливих речовин в атмосферу.

Список літератури

1. Бойко, О. В. Концесія в системі ефективних форм залучення інвестицій у розвиток транспорту / О. В. Бойко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2008. – № 33. – С. 166–171. – С. 168
2. Завгородній, К. В. Інвестиційні механізми розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України та її регіонів / К. В. Завгородній, С. М. Войт // Причорноморські економічні студії. – 2016. – № 1. – С. 18-20.
3. Іртищева, І. І. Стратегічні орієнтири розвитку логістичної інфраструктури в морегосподарському комплексі України / І. І. Іртищева, Т. В. Стройко // Збірник наукових праць НУК – Миколаїв, НУК. – 2014. – №1 (451) – С. 12–16.
4. Котлубай, О. М. Финансовый механизм транспортного комплекса Украины / О. М. Котлубай, Е. Парубец // Тр. ИКТП-Центр. – 2001. – Вып. 9–10. – С. 43–52.
5. Пасічник, А. М. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи / А. М. Пасічник, О. М. Клен, С. В. Мірошніченко // Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті – 2016 – № 12 – с. 88–97.
6. Прейгер Д. К. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова. – К. : НІСД, 2011. – 48 с.
7. Сапронов, О. М. Автомобільний транспорт як складова міського пасажирського транспорту у контексті енергетичної, соціальної, економічної та екологічної безпеки / О. М. Сапронов // Освіта і управління. – 2007. – № 2. – С. 152–158.
8. Стройко, Т. В. Інноваційне оновлення регіональної транспортної інфраструктури на принципах реінжинірингу / В. В. Бондар, Т. В. Стройко // Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія: Економічні науки [Збірник наукових праць]. – Маріуполь: ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет», 2017. – Випуск 33. - С. 296-302.
9. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України, 2016». Відповідальний за випуск О. О. Кармазіна. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
10. Закон України «Про автомобільний транспорт». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/go/2344-14.
11. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.transport-ukraine.eu/page/transportna-strategiya-ukrayini-na-period-do-2020-roku>.

References

1. Boiko, O. V. (2008). Kontsesiia v systemi efektyvnykh form zaluchennia investytsii u rozvytok transportu. *Visnyk Chernihivskoho derzhavnoho tekhnolohichnoho universytetu*, 33, 166–171.
2. Zavhorodnii, K. V. & Voit, S. M. (2016). Investytsiini mekhanizmy rozvytku transportno-lohistychnoi infrastruktury Ukrainy ta yii rehioniv. *Prychornomorski ekonomichni studii*, 1, 18-20.
3. Irtysheva, I. I. & Stroiko, T. V. (2014). Stratehichni orientyry rozvytku lohistychnoi infrastruktury v more hospodarskomu kompleksi Ukrainy. *Zbirnyk naukovykh prats NUK – Mykolaiv, NUK*, 1 (451), 12–16.
4. Kotlubai, O. M. & Parubets, E. (2001). *Finansovyi mekhanizm transportnoho kompleksa Ukrainy*. Тр. YKTP, 9–10, 43–52.
5. Pasichnyk, A. M., Klen, O. M., Miroshnychenko, S. V. (2016). *Analiz ta otsinka efektyvnosti vykorystannia tranzytnoho potentsialu ukrainskoi transportnoi systemy*. Elektromahnitna sumisnist ta bezpeka na zaliznychnomu transporti, 12, 88–97.
6. Preiher, D. K., Sobkevych, O. V., Yemelianova, O. Yu. (2011). *Stratehichni napriamy rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy u pisliakryzovyi period*. Kyiv: NISD.
7. Sapronov, O. M. (2007). Avtomobilnyi transport yak skladova miskoho pasazhyrskoho transportu u konteksti enerhetychnoi, sotsialnoi, ekonomichnoi ta ekolohichnoi bezpeky. *Osvita i upravlinnia*, 2, 152–158.

-
8. Bondar, V. V., Stroiko, T. V. (2017). Innovatsiine onovlennia rehionalnoi transportnoi infrastruktury na pryntsypakh reinzhynirynhu. *Visnyk Pryazovskoho derzhavnoho tekhnichnoho universytetu. Serii: Ekonomichni nauky*, 33, 296-302.
 9. *Statystichniy zbirnyk «Transport i zviazok Ukrainy, 2016»*. (2016). Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
 10. *Pro avtomobilnyi transport : zakon Ukrainy*. (n.d.). Retrieved from: zakon.rada.gov.ua/go/2344-14.
 11. *Transportna stratehiia Ukrainy na period do 2020 roku*. (n.d.). Retrieved from: <http://www.transport-ukraine.eu/page/transportna-strategiya-ukrayini-na-period-do-2020-roku>.

Стаття надійшла до редакції 03.12.2017 р.