УДК 656.025
UDC 656.025

ДИНАМІКА ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВТОДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

Теслюк Н.П., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна
Ткаченко С.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна

DYNAMICS AND PROSPECTS DEVELOPMENT OF UKRAINE ROAD ECONOMY

Tesliuk N.P., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine
Tkachenko S.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ДИНАМИКА И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА УКРАИНЫ

Теслюк Н.П., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина
Ткаченко С.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Розвиток автодорожнього господарства є важливим елементом української економіки. Завдяки своєму географічному положенню, Україна має великий потенціал для здійснення транзитних перевезень вантажів та пасажирів. Ефективне використання розгалуженої мережі автомобільних шляхів та проходження через країну трьох європейських транспортних коридорів, які співпадають з напрямками доріг загального користування державного значення [1], надасть можливість модернізації транспортної галузі в цілому.

Метою даного дослідження є аналіз динаміки розвитку автодорожнього господарства України та визначення його подальшої перспективи в контексті глобальної економіки. Основними завданнями, які необхідно вирішити для досягнення мети є:

– визначити фактори, що впливають на функціонування транспортної системи України;

– відокремити причини втрати транзиту територією держави;

– запропонувати шляхи розвитку автодорожнього господарства на основі освоєння нових світових технологій.

Функціонування транспортної системи України, як однієї із складових економіки, перебуває під впливом основних факторів.

За даними Державної служби статистики [2] на території України перебуває переорієнтація вантажопотоків, що відображається на показниках завантаження транспортної інфраструктури, показниках вантажообігу і пасажирообороту транспортного комплексу України.

У результаті анексії АР Крим та неоголошеної війни за останні роки відбувається:

1. Зниження надійності України як бізнес-партнера. За період з 2012 по 2016 рр. відбулося зниження капітальних інвестицій у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність з 11,9 % до 7,0 % від загального обсягу капітальних інвестицій за видами економічної діяльності.

2. Зменшення статичних показників транспортної інфраструктури, які протягом останніх 23 років практично не змінювалися (зменшення довжини автомобільних доріг загального користування на 6,6 тис. км до 163,03 тис., довжини залізниць – на 653 км, кількості торгівельних портів – з 18 до 13 (діяльність портів «Євпаторія», «Керч», «Феодосія», «Севастополь», «Ялта» припинена указом Мінінфраструктури), кількості аеропортів («Сімферополь», «Бельбек», «Керч», «Донецьк» і «Луганськ»)).

3. Падіння попиту на перевезення пасажирів усіма видами транспорту на 6 % (за 2016 рік перевезено 4854,4 млн пас. проти 5175,7 млн пас. у 2015 р.). За видами транспорту найбільше падіння спостерігалось на ринку залізничних перевезень – мінус 1,7 % до аналогічного періоду минулого року.

Основними причинами скорочення позицій у міжнародних і внутрішніх перевезеннях (рис. 1, рис. 2), які призводять до щорічних втрат економіки є гранична зношеність, низька продуктивність рухомого складу та вичерпність резервів провізних спроможностей.

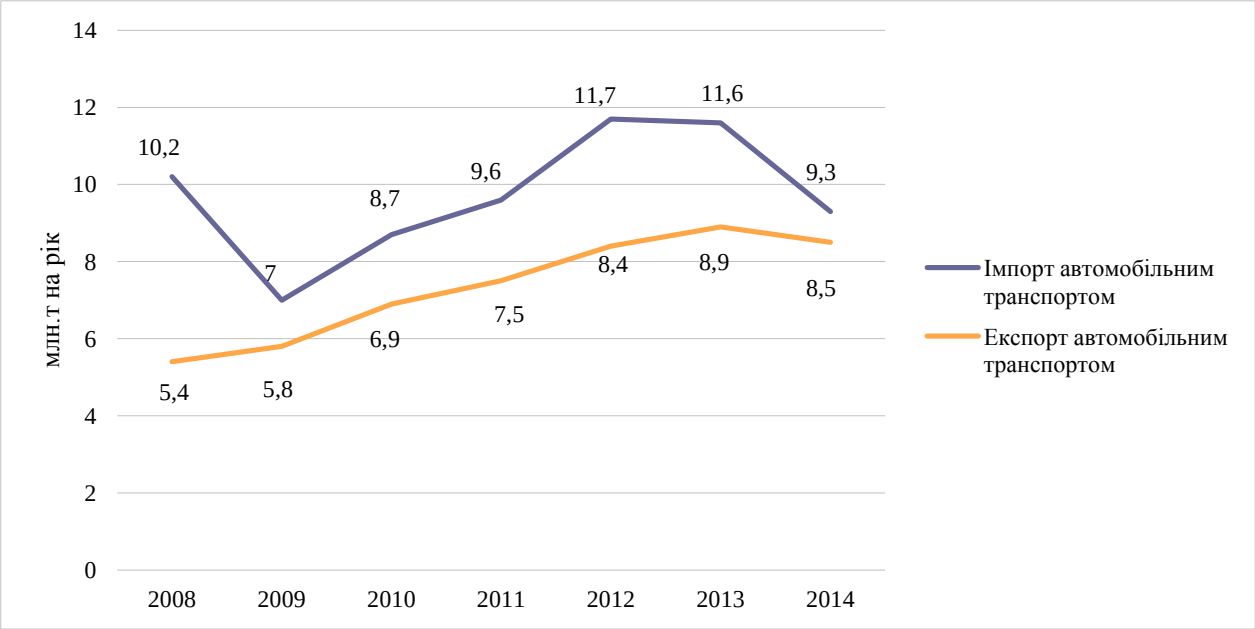

Рисунок 1 – Динаміка експорту та імпорту товарів автомобільним транспортом, млн т [Розроблено на основі джерела 2]

Також у результаті недостатньої фінансової прозорості господарської діяльності автодорожнього господарства протягом останніх років відбувається зменшення доходів та рівня фінансової стійкості через збільшення боргового навантаження та втрат на його обслуговування. На 2014–2017 роки припадають найбільші виплати за раніше взятими кредитами МВФ на фінансування структурних проектів, будівництво яких розпочато у 2011–2013 рр. (суми з виплат перевищують суми нових запозичень) [3].

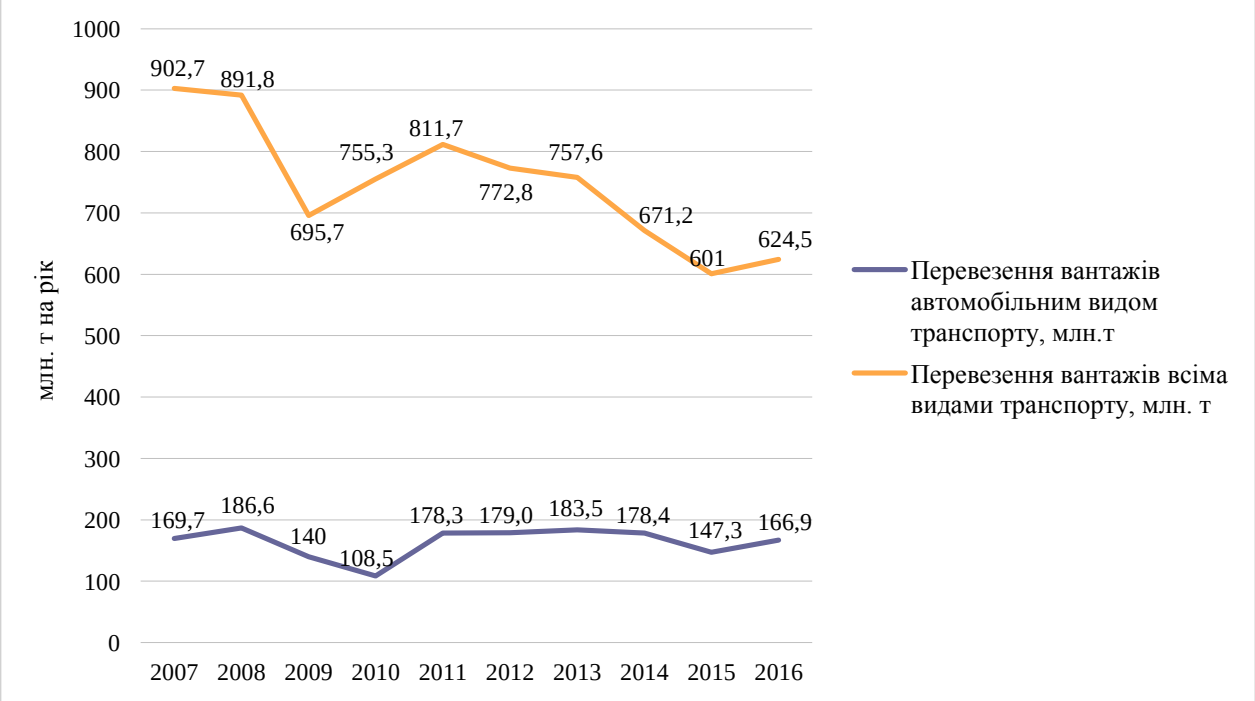

Рисунок 2 – Динаміка перевезень вантажів, зокрема автомобільним транспортом, млн т [Розроблено на основі джерела 2]

Згідно з рис. 3, протягом останніх років спостерігається зростання обсягу транзитних вантажів автомобільним транспортом, але загальні світові транзитні вантажопотоки почали оминати територію держави. Російська Федерація здійснює розбудову транспортної мережі в обхід території України,

переорієнтовує майже всі вантажі російського походження, активно використовуючи можливості митного союзу [4].

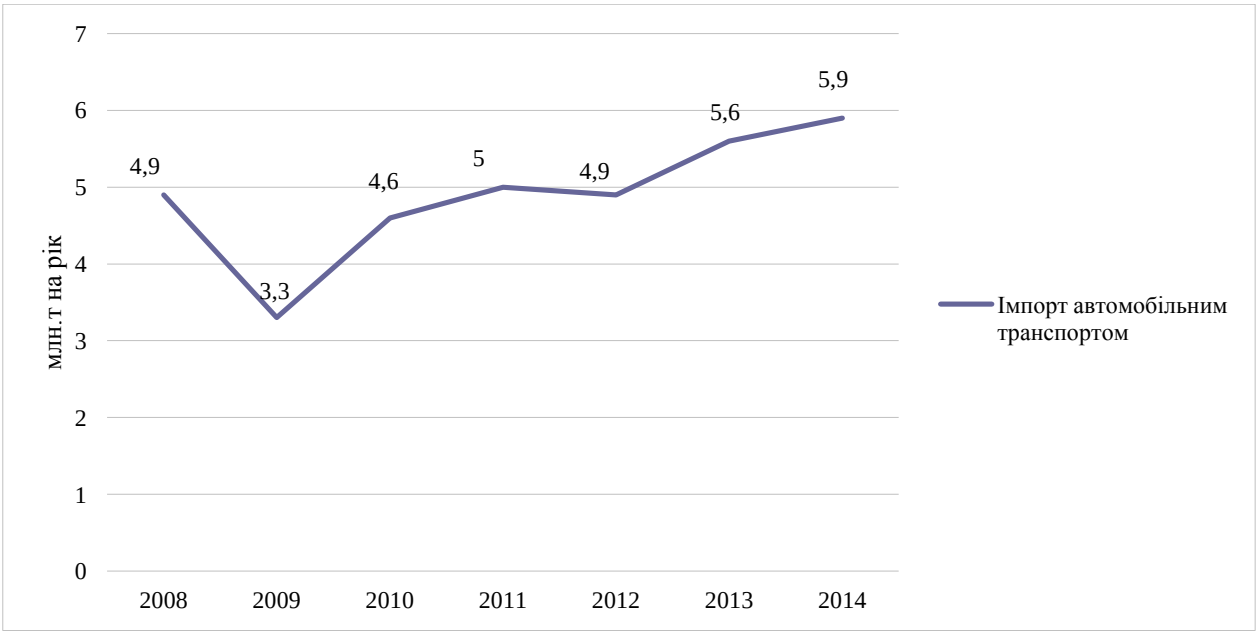

Рисунок 3 – Динаміка транзиту вантажів автомобільним транспортом, млн т
[Розроблено на основі джерела 2]

Уряду країни необхідно розробити та реалізувати Стратегію відновлення транзитного потенціалу України, яка забезпечить участь України у розробленні загальної стратегії розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів. Затвердити Концепцію та Програму розвитку Національної (пріоритетної) транспортної мережі України фундаментом, якої є інтеграція національних транспортних шляхів у Транс'європейську транспортну мережу TEN-T. Для цього необхідно провести розбудову шляхів інфраструктури згідно з перспективними напрямами транзитних вантажопотоків; впровадити сучасні логістичні технології та мультимодальні перевезення, стимулювати створення українських мультимодальних транзитних операторів, побудову мережі вантажних митних комплексів і логістичних центрів у зоні їх тяжіння до крупних транспортних вузлів.

Міністерству інфраструктури України здійснити реалізацію масштабних інвестиційних проектів, у т.ч. міжнародних, спрямованих на розвиток транзитних перевезень, зокрема підвищення експлуатаційної надійності та технічних характеристик автомобільних доріг на напрямках МТК, розбудови відповідно до сучасних європейських стандартів пунктів перетину кордону, що зміцнить конкурентоздатність національної транспортної системи та дозволить збільшити обсяги транзиту. Забезпечити формування та реалізацію ефективної тарифної політики та сприяти залученню транзитних вантажів на територію України, вжити заходи для збалансування тарифної політики усіх видів транспорту (залізничного, морського, автомобільного, річкового).

Потенціал України на міжнародному ринку транспортних послуг оцінюється експертами досить високо. За індексом логістичної ефективності (Logistics Performance Index) 2014 р., розрахованому Світовим банком, Україна зайняла 61 місце, що стало кращим показником серед усіх країн СНД (Казахстан – 88 місце, РФ – 90, Молдова – 94, Білорусь – 99). Тому успіх у відновленні транзитного потенціалу України залежатиме головним чином від потужності зусиль, які здійснюватиме уряд України та всі учасники перевізного процесу для досягнення цієї мети [4].

Але, в сучасних реальних умовах Україна посідає 130 – те місце за ефективністю використання своєї транзитної можливості [5]. Українське автодорожнє господарство не відповідає європейським стандартам, в першу чергу це пов'язане з незадовільним станом транспортної інфраструктури. Жахливий стан доріг знижує швидкість перевезень і не надає гарантій збереження вантажів. Високий рівень транспортних тарифів та необґрунтовані затримки з боку перевіряючих органів на кордонах України, відсутність місць для відпочинку водія, пунктів зв'язку, кафе, готелів та ін. – все це негативно впливає на рівень транзитного потенціалу.

Висновки. Для підвищення конкурентоздатності ринку автомобільних перевезень на фоні існуючих завдань необхідно впроваджувати інноваційні технології, формувати інтелектуальні транспортні системи, супутникові системи навігації, стеження та управління рухомими об'єктами. В будівництві та реконструкції доріг потрібно залучати світові технології – «холодний ресайклінг», що дозволяє використовувати перероблені верхні шари старого дорожнього покриття. Але все це можливо реалізувати тільки при залученні великого інвестиційного ресурсу. Для цього потрібна активна державна позиція у проведенні необхідних структурних реформ у країні.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/content/tmu.html.

2. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/.

3. Статистика Міністерства фінансів України [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.minfin.gov.ua.

4. Електронний ресурс. – Режим доступу: http://www.niss.gov.ua/articles/1844/.

5. Електронний ресурс. – Режим доступу: http://businessviews.com.ua.

REFERENCES

1. Ministry of Infrastructure of Ukraine [Electronic resource]. Access: http://www.mtu.gov.ua/content/tmu.html.

2. State Statistics Service of Ukraine [Electronic resource]. Access: http://www.ukrstat.gov.ua/.

3. Statistics of the Ministry of Finance of Ukraine [Electronic resource]. Access: http://www.minfin.gov.ua.

4. Electronic resource. Access: http://businessviews.com.ua.

5. Electronic resource. Access: http://www.niss.gov.ua/articles/1844/.

РЕФЕРАТ

Теслюк Н.П. Динаміка та перспективи розвитку автодорожнього господарства України / Н.П. Теслюк, С.О. Ткаченко // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2017. – Вип. 5.

У статті проведено статистичний аналіз розвитку автодорожнього господарства, розглянуто недоліки та перспективи функціонування.

Об'єкт дослідження – процес розвитку автодорожнього господарства України в сучасних умовах.

Мета роботи – аналіз динаміки розвитку автодорожнього господарства України та визначення його подальшої перспективи в контексті глобальної економіки.

Метод дослідження – методи економічного, системного, порівняльного та графічного аналізу.

Результати та їх новизна – у статті проаналізовано головні причини незадовільного стану транспортної інфраструктури України. Визначено основні шляхи розвитку автодорожнього господарства на основі освоєння нових світових технологій.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: АВТОДОРОЖНЄ ГОСПОДАРСТВО, ЕКОНОМІКА УКРАЇНИ, АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТНІ МОЖЛИВОСТІ.

ABSTRACT

Tesliuk N.P., Tkachenko S.O. Dynamics and prospects development of Ukraine road economy. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2017. Vol. 5.

This article provides a statistical analysis of road management, discussed drawbacks and prospects functioning.

The object of study – the development road of Ukraine in modern conditions.

Purpose – analysis of the dynamics of road of Ukraine and determine its future prospects in the context of the global economy.

Research methods – methods of economic, systemic, comparative and graphical analysis.

Results and novelty – in the article the main reasons for the poor state of the transport infrastructure in Ukraine. The main ways of development of road sector through the development of new world technologies.

KEYWORDS: ROAD ECONOMY, BUSINESS UKRAINE, ROAD TRANSPORT, TRANSIT OPPORTUNITIES.

РЕФЕРАТ

Теслюк Н.П. Динамика и перспективы развития автодорожного хозяйства Украины / Н.П. Теслюк, С.А. Ткаченко // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2017. – Вып. 5.

В статье проведен статистический анализ развития автодорожного хозяйства, рассмотрены недостатки и перспективы функционирования.

Объект исследования – процесс развития автодорожного хозяйства Украины в современных условиях.

Цель работы – анализ динамики развития автодорожного хозяйства Украины и определения его дальнейшей перспективы в контексте глобальной экономики.

Метод исследования – методы экономического, системного, сравнительного и графического анализа.

Результаты и их новизна – в статье проанализированы основные причины неудовлетворительного состояния транспортной инфраструктуры Украины. Определены основные пути развития автодорожного хозяйства на основе освоения новых мировых технологий.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: АВТОДОРОЖНЫЙ ХОЗЯЙСТВО ЭКОНОМИКА УКРАИНЫ, АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ, ТРАНЗИТНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ.

АВТОРИ:

Теслюк Наталія Петрівна., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: natalitesluk@gmail.com, тел. +380442809937, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 424.

Ткаченко Сергій Олександрович, Національний транспортний університет, студент, e-mail: sireks20@gmail.com, тел. +380639449842, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1.

AUTHOR:

Tesliuk Natalia P., Ph.D., National Transport University, associate professor, department of Finance, Accounting and Audit, e-mail: natalitesluk@gmail.com, tel. +380442809937, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 424.

Tkachenko Serhii O., National Transport University, student, e-mail: sireks20@gmail.com, tel. +380639449842, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1.

АВТОРЫ

Теслюк Наталья Петровна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: natalitesluk@gmail.com, тел. +380442809937, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омельяновича-Павленка, 1, к. 424.

Ткаченко Сергей Александрович, Национальный транспортный университет, студент, e-mail: sireks20@gmail.com, тел. +380639449842, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омельяновича-Павленка, 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондар Н.М., доктор економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, декан факультету економіки та права, Київ, Україна.

Собкевич О.В., доктор економічних наук, старший науковий співробітник, завідувач відділу безпеки реального сектора економіки Національного інституту стратегічних досліджень, Київ, Україна

REVIEWER:

Bondar N.M., Ph.D., Economics (Dr.), associate professor, National Transport University, dean, faculty of Economics and Law, Kyiv, Ukraine.

Sobkevych O.V., Ph.D., Economics (Dr.), senior researcher, head, department of Security of Real Sector of Economy, National Institute for Strategic Studies, Kiev, Ukraine.