

УДК 338.47:656

О. В. Корнієцький,
к. е. н., декан, Миколаївський факультет Морського та річкового транспорту,
Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, м. Миколаїв

МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

A. Kornietskiy,
candidate of economical science, the dean of the department of sea and river transport,
Kyiv State Academy of Water Transport named after Hetman Petro Konashevich-Sagaydachnyi s, Mykolaiv

METHODICAL BASES OF ESTIMATION OF TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE

Транспортно-дорожнє господарство України є одним з основних елементів транспортної інфраструктури, що забезпечує конституційні гарантії громадян на свободу пересування й переміщення товарів і послуг. Наявністю й станом мережі автомобільних доріг загального користування визначається територіальна цілісність і єдність економічного простору України. Становлення ринкових відносин в українській економіці, формування ринку транспортних послуг з розвитком підприємництва й конкуренції змінили умови функціонування транспорту. Через невідповідність рівня розвитку дорожньої мережі попиту на транспортні перевезення господарство й населення країни несуть значні економічні втрати. Україна істотно відстає від провідних закордонних країн по показниках рухливості населення, швидкості доставки вантажів, щільності і якості дорожньої мережі, що приводить до зниження конкурентоспроможності вітчизняних виробників, високої частки транспортної складової в собівартості продукції, стримування росту продуктивності праці й обсягів інвестицій.

Transportation and road sector in Ukraine is one of the main elements of the transport infrastructure, which provides constitutional guarantees to freedom of movement and the movement of goods and services. The presence and condition of roads for general use is determined territorial integrity and unity of the economic space of Ukraine. The formation of market relations in the Ukrainian economy, forming the transport market with the development of entrepreneurship and competition have changed the conditions of operation of transport. Because the level of development of the road network demand for transportation economy and population are significant economic loss. Ukraine significantly lags behind the leading foreign countries in terms of population mobility, speed delivery of goods, density and quality of road network, resulting in lower competitiveness of domestic producers, high proportion of transport component in the cost of production, control of productivity growth and investment.

Ключові слова: дорожня мережа, регіональні ринки, транспортно-логістичні вузли, концентрація, спеціалізація, кооперування, виробниче комбінювання.

Key words: road network, regional markets, transport and logistics units, concentration, specialization, cooperation, combining production.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Ефективність роботи транспорту безпосередньо залежить від рівня утримання й розвитку мережі автомобільних доріг. Розвиток дорожньої мережі повинен відповідати темпам соціально-економічного розвитку країни й забезпечувати потреби в перевезеннях відповідно до росту автомобілізації [1].

Через невідповідність рівня розвитку дорожньої мережі попиту на транспортні перевезення господарство й населення країни несуть значні економічні втрати. Україна істотно відстає від провідних закордонних країн по показниках рухливості населення, швидкості доставки вантажів, щільності і якості дорожньої мережі, що приводить до зниження конкурентоспроможності вітчизняних виробників, високої час-

тки транспортної складової в собівартості продукції, стримування росту продуктивності праці й обсягів інвестицій.

Відставання в розвитку автомобільних доріг і поганий стан окремих ділянок дорожньої мережі, перевантаження доріг у найважливіших транспортних вузлах виступають факторами, що стримують розвиток ряду міст, регіонів і національної економіки в цілому.

**АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ,
В ЯКИХ ЗАПОЧАТКОВАНО РОЗВ'ЯЗАННЯ ДАНОЇ
ПРОБЛЕМИ І НА ЯКІ СПИРАЄТЬСЯ АВТОР,
ВИДІЛЕННЯ НЕ ВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН
ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ
ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ ОЗНАЧЕНА СТАТТЯ**

Питанням оцінки розвитку транспортно-логістичної інфраструктури займалися багато видатних вчених серед них

такі, як: А.У. Альбеков, Б.А. Анікін, В.М. Бобровник, А. Бузгаліна, Н.В. Вохновський, А.М. Гаджинський, А.Калганова, А.Г. Кальченко, Є.В. Крикавський, Р.Р. Ларіна, Л.Б. Миротин, О.А. Митько, Ю.М. Неруш, В.Радаєва, Т.В. Ревуцька, В.І. Сергєєв, К.Хубієва, інші. Аналіз літературних джерел, присвячених цієї темі, дозволяє виявити широкий спектр проблем, що залишаються поза увагою вчених.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою даної статті є методичний аналіз розвитку транспортно-логістичної інфраструктури країни.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБГРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Від рівня розвитку мережі автомобільних доріг багато в чому залежить вирішення найважливіших державних завдань, таких як досягнення стійкого росту економіки країни, підвищення конкурентоспроможності вітчизняних виробників, поліпшення якості життя населення й зміцнення національної безпеки.

Якщо в ХХ столітті роль автомобільних доріг зводилася переважно до забезпечення місцевих зв'язків, причому навіть на магістральних автодорогах частка транзитного руху становила до 9—12 %, то в цей час ця частка на окремих ділянках дорожньої мережі вже перевищує 30%. Щодня на автодороги України виїжджає близько 5 млн автомобілів. Істотно підвищення значимості автомобільних доріг пов'язано як зі зміною способу життя населення, коли автомобіль стає необхідним засобом пересування, так і з переорієнтацією ряду галузей економіки на автотранспортні перевезення. Автотранспорт найбільшою мірою задовольняє сучасні вимоги "точно в строк" і "від дверей до дверей", а також забезпечує в основному прийнятні тарифи для клієнтів за рахунок більш високого (у порівнянні із залізничним транспортом) ступеня розвитку конкуренції в сфері автомобільних перевезень. Розвиток мережі автодоріг визначає швидкість і інтенсивність обміну товарами й послугами, можливості освоєння нових територій і ресурсів, сприяє підвищенню інвестиційного потенціалу регіонів і росту якості життя населення.

Значення автомобільного транспорту в економіці України характеризують наступні показники: автотранспорт забезпечує 77% загального обсягу вантажоперевезень і 60% пасажироперевезень, виконуваних всіма видами транспорту. Внесок автомобільно-дорожнього комплексу у формування ВВП України при урахуванні тільки прямого макроекономічного ефекту становить близько 17 %. Настільки високий внесок дає підставу стверджувати, що розвиток автомобільно-дорожнього комплексу стає одним із ключових факторів росту економіки країни.

Автомобільний транспорт характеризується найбільш великою сферою застосування, особливо при перевезеннях на середній й короткій відстані. Це транспорт переважно малого й середнього бізнесу. У цей час автомобільний транспорт безроздільно панує в місцевих й регіональних (головним чином мезорегіональних) транспортних системах і починає, завдяки сучасним технологіям перевезень (контейнерної та ін.) і розвитку автомагістралей, конкурувати із залізничним транспортом навіть на трансконтинентальних маршрутах.

Залізничний транспорт забезпечував індустріальний розвиток країни. У цей час залізничний і трубопровідний види транспорту обслуговують експортно-сировинну спрямованість економіки. Автомобільний же транспорт можна характеризувати як транспорт постіндустріальної економіки. У міру її наближення до постіндустріальної стадії розвитку частка масових перевезень палива й сировини для теплової енергетики, металургії й хімічній промисловості в

структурі вантажообігу поступово буде знижуватися за рахунок збільшення частки перевезень вантажів для трудомістких, нематеріалоємних, наукомістких виробництв, підприємств малого й середнього бізнесу. Ці перевезення характеризуються більш широкою номенклатурою вантажів і меншою партійністю їх відправлень. Відповідно до відзначених тенденцій у зміні структури перевезень повинна змінюватися й структура рухомого складу автомобільного транспорту на користь малотоннажного. Безумовно, у певній мірі збережеться й потреба в великопартійних перевезеннях. Складні тенденції в зміні обсягів і структури попиту на транспортні послуги обумовлюють поляризацію типорозмірів автотранспортних засобів на користь малотоннажних і великовантажних автомобілів, що в перспективі повинне знайти відбиття в розвитку транспортної інфраструктури й дорожньому будівництві.

Однією з найбільш стійких тенденцій останнього часу в транспортній сфері є формування на базі транспортних вузлів, включаючи морські, річкові й аеро- (хаби) порти, поліфункціональних транспортно-логістичних комплексів із глибокою переробкою вантажів і промислового складового. Це, у свою чергу, веде до розвитку "розподільних" дорожніх мереж і, отже, до розширення територій хінтерландів зазначених комплексів і підвищенню значимості автомобільного транспорту як найбільш відповідаючого розподільним функціям.

Аналіз складних тенденцій у транспортній сфері приводить до висновку про наростаюче домінування автомобільного транспорту в пасажирських і вантажних перевезеннях, що за рубежем, зокрема в ЄС, частково стримується фіскальними заходами, а в нашій країні — недоліками дорожньої мережі [2].

Розвиток ринкових відносин в українській економіці істотно змінює територіальну структуру господарства й розселення, що, як відомо, тривалий час формувалася в умовах централізованого планування й директивних методів управління. У ринкових умовах при зростаючих тарифах транспортний фактор стає одним із провідних факторів територіальної організації виробництва.

До пріоритетних напрямів розвитку дорожньої мережі належить транспортне забезпечення формування місцевих (регіональних) ринків — однієї з основ економіки регіонів. Регіональні ринки мають специфічні географічні особливості й розвиваються під впливом різних факторів, серед яких економіко-географічне положення, галузева й просторова структура господарства регіону, ступінь розвитку інфраструктури, особливості системи розселення та ін. Транспорт же виконує при формуванні ринків будь-якого масштабу — від місцевих до світогосподарських — системоутворюючу функцію. При цьому в міру зниження "ієрархічного рангу" ринків у їх формуванні підсилюються значимість дорожньої мережі й роль автомобільного транспорту.

Заходи щодо транспортного забезпечення регіональних ринків необхідно орієнтувати не тільки на внутрішні, але й на міжрегіональні зв'язки. До зазначених заходів поряд з розвитком дорожньої мережі, що охоплює необхідні для формування регіонального ринку виробництва, ресурсні бази й поселення, варто віднести створення транспортно-логістичних вузлів, що забезпечують зв'язки з основними транспортними магістралями й інтермодальними коридорами.

Транспортно-логістичні вузли, функції яких постійно розширюються за рахунок інтегрування їх термінального й складського господарств із промисловими й торговельними зонами, в у північних і східних районах країни цілком можуть розглядатися як потенційні полюси росту, покликані дати імпульс соціально-економічному розвитку навколишньої території. Цей процес по суті являє собою формування

й просторове розширення транспортного комплексу за допомогою розвитку дорожньої мережі. При цьому одночасно створюються умови для замикання транзитних вантажопотоків на місцеві транспортні комунікації з метою розвитку регіональних ринків і їх ефективної інтеграції в загальноукраїнську й світогосподарську системи.

Усе більш істотним фактором у формуванні вантажопотоків і структури вантажообігу стає розвиток форм організації виробництва, особливо концентрації, спеціалізації й кооперування. Концентрація виробництва веде, як відомо, до ліквідації невеликих по потужності підприємств у процесі конкуренції, що пов'язане зі збільшенням обсягів одиничних вантажних відправлень. Одночасно в процесі концентрації відбувається розширення "зон впливу" конкурентоспроможних виробництв, що збільшує відстань перевезень продукції. У силу цього концентрація виробництва в транспортному відношенні орієнтована в основному на використання магістральних шляхів сполучення, що, безумовно, не виключає розподільних перевезень по дорогах місцевого значення.

Розвиток виробничої спеціалізації й пов'язаного з нею кооперування підсилює диференціацію вантажних відправлень, внаслідок чого, у міру збільшення просторових розривів у технологічних трактах кооперованих виробництв, збільшується кількість дрібних партійних перевезень. Перехід до стадії постіндустріального розвитку економіки, що намітився в останні роки, й обумовлене цим процесом поступове підвищення трудомісткості виробництва безсумнівно підсилять зазначені тенденції [3].

Відцентрові (у відношенні розміщення) сили спеціалізації виробництва "урівноважуються" доцентровими силами кооперування, які зростають не тільки через прагнення скоротити перевезення комплектуючих до складальних виробництв. Не менше значення в останні роки придбали вимоги до перевезень "від місця до місця" і "точно в строк". Зберігає свою актуальність і принцип: найбільш ефективно внутрішньорайонне міжгалузеве кооперування. Відповідно до зазначених вимог, а також особливостей партійності відправлень і довжини перевезень, безроздільно панує автомобільний транспорт.

Виробниче комбінування рідко буває пов'язане з перевезеннями вантажів на великі відстані. Як правило, комбіновані виробництва перебувають на суміжних промислових площадках або в межах однієї промислової агломерації. Тому зв'язки по комбінуванню найчастіше обслуговуються технологічними видами транспорту, внаслідок чого ця форма організації виробництва на відміну від концентрації, спеціалізації й кооперування не робить істотного впливу на формування транспортних мереж.

Таким чином, форми організації виробництва — концентрація, спеціалізація й кооперування — перебувають у тісному взаємозв'язку з автотранспортним комплексом. Зазначені форми організації виробництва стимулюють розвиток регіонального автотранспортного комплексу, у тому числі дорожньої мережі, а автотранспортний комплекс, у свою чергу, забезпечує їх розвиток.

У сучасних соціально-економічних умовах постійно підвищується значимість залучення регіону в міжрегіональній й міждержавній обміні. Однак процеси міжрегіональної й міжнародної інтеграції стримуються низкою факторів, не останнім з яких щодо цього є недостатня транспортна забезпеченість регіонального розвитку. Навіть наявність транспортних магістралей на територіях ряду регіонів, включаючи формовані інтермодальні коридори, поки ще не вирішує проблеми міжрегіональної інтеграції, тому що більшість із цих магістралей носить або суцільно транзитний характер, або з'єднує українські сировинні й паливні ресурсні бази з відповідними країнами — імпортерами. При цьому більшість районів, що перетинаються такими магіст-

ралями, не використовують свій транзитний потенціал через не конкурентоспроможність і недостатній розвиток місцевих ринків. Остання обставина значною мірою є результатом слабкого розвитку регіональних дорожніх мереж, відсутності в багатьох районах безпосередніх зв'язків між центром і периферією, а іноді й між сусідніми населеними пунктами. Нерідко зв'язки між поселеннями сусідніх регіонів зручніше, надійніше або коротше внутрішніх, що приводить до перерозподілу ("перехоплення") функцій між центрами у відносинах "центр-периферія", що далеко не відразу знаходить (або не знаходить зовсім) відбиття в адміністративному районуванні [4]. У цих випадках границі ідентифікованих у процесі транспортно-економічної диференціації районів можуть не збігатися з адміністративними. Адміністративний устрій країни не має можливості, як відомо, оперативно реагувати на зміни в територіальній структурі господарства, особливо в такій динамічній його складовій, як транспортна сфера. У той же час усередині транспортного комплексу формуються добре виражені територіальні утворення.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Таким чином, сучасний незадовільний стан значної частини автомобільних доріг і невідповідність конфігурації дорожньої мережі структури вантажопотоків негативно позначається на виконанні автотранспортом своїх соціальних і економічних функцій.

Недостатнє транспортне освоєння території України, величезні контрасти в розвитку транспортних вузлів, викликані концентрацією економічної активності у великих промислових центрах, відсутність конкурентного ринкового середовища, перешкоджають вирівнюванню регіональних диспропорцій. Сприяють же їх вирівнюванню транспортні комунікації, по яких відбувається міжрайонний перерозподіл матеріальних і людських ресурсів. залізничний транспорт щодо цього не може повністю забезпечити всю сукупність міжрегіональних зв'язків у силу просторової обмеженості мережі залізниць. Тут головна роль у вирівнюванні регіональних рівнів соціально-економічного розвитку належить автомобільному транспорту.

Література:

1. Чудаев А.Д. Логистика / Чудаев А.Д. — М., 2001. — 374 с.
2. Основы логистики / Под ред. Л.Б. Миротина и В.И. Сергеева. — М.: ИНФРА-М, 1999 г.
3. Вохновский Н.В. Управление запасами в транспортно-логистической цепи / Н.В. Вохновский. — М. — 2008. — 237 с.
4. Логистика як інструмент розвинутої економіки: види логістики, концепція логістики. Різноманітність форм логістичних утворень // Кальченко А.Г. Логістика: підруч. / А.Г. Кальченко. — К.: КНЕУ, 2006. — С. 21—43.

References:

1. Chudaev, A.D. (2001), "Methodical bases of estimation of transport and logistics infrastructure", Logistics, p. 374.
2. Mirotin, L.B. Sergeye, V.I. (1999), "Methodical bases of estimation of transport and logistics infrastructure", Fundamentals of Logistics.
3. Vohnovsky, N.V. (2008), "Methodical bases of estimation of transport and logistics infrastructure", Inventory management in the transport and logistics chain, p. 237.
4. Kalchenko, A.H. (2006), "Methodical bases of estimation of transport and logistics infrastructure", Logistics, pp. 21—43.

Стаття надійшла до редакції 10.08.2015 р.