

ПЕРСПЕКТИВИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ В ЕКОНОМІЦІ ХАРКІВСЬКОГО РЕГІОНУ

**Монохонова А.М., кандидат економічних наук, старший викладач
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна**

У статті висвітлюються передумови та основні перспективи створення транспортно-логістичного комплексу в економіці Харківського регіону. Розглянуто переваги кластерних стратегій для організації транспортно-логістичної системи та фактори, що сприяють її розвитку. Сформульовані завдання, що потрібно вирішити для створення регіонального транспортно-логістичного комплексу.

Ключові слова: транспортно-логістичний комплекс, транспортно-логістична система, транспортна інфраструктура.

Постановка проблеми. Актуальні реформи економічної системи України орієнтовані на розв'язання широкого спектру проблем. Зокрема серед першочергових напрямків реформ відмічаються реформи владних інститутів, безпеки та оборони, освіти, охорони здоров'я, фінансового та податкового секторів та інших [1]. Водночас, недостатня увага в системі пріоритетів економічного розвитку економіки приділяється проблемам розвитку виробничо-інфраструктурного сектору економіки, який здатний забезпечити умови сталого економічного зростання. Однією із ключових передумов розвитку промислового потенціалу є формування відповідної транспортно-логістичної інфраструктури. Якісна транспортно-логістична інфраструктура є передумовою формування ефективної моделі виробничого потенціалу. Основними чинниками, що визначають актуальність реформування транспортно-логістичного комплексу є:

По-перше, розвинутий комплекс транспортно-логістичного сервісу визначає ефективність функціонування виробничого комплексу та якість процесів інтеграції виробництва. Водночас, показники інтенсивності роботи транспортного комплексу є показниками загальної «температури» економіки та результативності її роботи.

По-друге, серед ключових показників оцінки якості розвитку економіки, та якості життя все більше уваги приділяється проблематиці транспортної доступності, включеності у процеси соціально-економічного зростання, що у свою чергу, виступає істотним чинників процесів міжнародної інтеграції [2].

По-третє, розвиток транспортної інфраструктури залишається одним з найбільш визнаних інструментів запуску антикризових заходів в економіці. Приклади його застосування можна знайти у США, Німеччині. Такі країни, як Китай, Індія, Бразилія, Мексика в періоди економічних криз фокусувалися на програмах розвитку і модернізації дорожньої інфраструктури. В Індії планується побудувати 7 тис. км нових автодоріг. У Мексиці прийнятий 6-річний Національний інфраструктурний план, згідно з яким \$ 270 млрд буде направлено на будівництво та модернізацію 20 тис. км автодоріг, 1500 км нових залізничних ліній [3].

По-четверте, сучасні тренди розвитку світової економіки, зумовлюють зростання ролі транспортно-логістичної інфраструктури у визначенні місць розташування виробництва. Так, за результатами досліджень американської консалтингової компанії L.E.K Consulting серед п'яти чинників, що визначають прийняття рішень, щодо розташування переробних виробництв два визначаються розвиненістю і якістю транспортно-логістичної мережі [4].

Наявність у Харківській області одного з найбільших машинобудівних потенціалів, та необхідність включення його до світових технологічних ланцюгів визначає актуальність проблематики розвитку транспортно-логістичної мережі регіону, та його включення до світової транспортної мережі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Оцінці розвитку транспортно-логістичної інфраструктури Харківщини присвячений ряд праць, в яких досліджуються стратегічні аспекти розвитку транспортної системи [5]. Автор справедливо вказує на низьку якість мережі автодоріг

в Харкові, водночас важко погодитися з автором відносно перспективності розвитку транзитних можливостей регіону, через обмеженість перспектив транзиту через Російську Федерацію. Позиціонування транзитних перспектив регіону потребує окремого дослідження з урахуванням умов, що склалися.

Значне коло робіт присвячене дослідженню чинників розвитку економіки країни в цілому та окремих регіонів за рахунок активізації транспортно-інфраструктурних складових [6,7,8]. Науковцями запропоновані різні підходи до обчислення інтегральних показників інфраструктурного розвитку регіонів.

Водночас, зміна світових економічних трендів, політичних умов, посилення кризових тенденцій в економіці України загострює актуальність питання наукової обґрунтованості вибору пріоритетів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури Харківського регіону. Важливим завданням, у цій сфері є обґрунтування комплексу збалансованих заходів, які б могли забезпечити умови для включення промислового потенціалу регіону до світових ланцюжків створення вартості, реалізації сценарію реіндустріалізації регіону та відновлення статусу промислового центру світового рівня.

Метою статті є узагальнення ключових чинників та визначення пріоритетів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в сучасних умовах на прикладі Харківського регіону.

Основні результати дослідження. Індикатором недостатньої державної уваги до розвитку виробничо-промислового сектору економіки та розвитку транспортної інфраструктури є відсутність актуальних програм розвитку промислового і транспортного секторів. Переважна частина державних програм розвитку транспортного та промислового секторів на сьогодні завершені або не діють.

Водночас, у країнах Європи, одним з ключових індикаторів, що визначає рівень соціального та економічного розвитку залишається рівень розвитку логістичного сектору. Харківська область, виступаючи, лідером соціально економічного розвитку регіонів України у 2015 році [9] за загальним показником розвитку інфраструктури знаходиться на 14 місці, а за рівнем щільності доріг та вантажообороту посідає 8 місце.

Розглянемо більш детально роль транспортно-логістичної інфраструктури в економіці регіону. За даними Харківського обласного управління статистики, у загальному обсязі реалізованої продукції великих та середніх підприємств у Харківській області на транспорт та складське господарство припадає за даними 2015 року 6,2%. Для порівняння, частка машинобудування складає 8,3%.

У структурі обсягів реалізованої продукції підприємствами транспорту та складського господарства у 2015 році 81% займає допоміжна діяльність у сфері транспорту (див. рис. 1).

У структурі вантажоперевезень переважає залізничний транспорт, як за обсягами відправлення вантажів, так і за обсягами вантажообороту (див. рис. 2). Водночас, така структура офіційних статистичних даних вказує на неповноту обліку вантажних автомобільних перевезень в регіоні, оскільки обсяги відправлення вантажів для автомобільного транспорту зазвичай перевищують аналогічний показник залізничного транспорту, в силу порівняно більшої ефективної дальності перевезень залізничним транспортом. Більш адекватною представляється структура пасажирських перевезень в Харківській області (рис. 3).

Харківська область має вельми розгалужену транспортну мережу. Автомобільний транспорт випереджає залізничний за показниками відправлення пасажирів за рахунок масовості перевезень, а на міський транспорт припадає 70% всіх відправлених пасажирів. Лідером за обсягами пасажирообороту залишається залізниця, що зумовлене порівняно більшими показниками дальністю перевезень.

Обмеженням розвитку транспортно-логістичного сектору регіону виступає зменшення попиту на транспортні послуги. Зміна виробничого профілю регіону, зростання частки сервісних секторів на фоні скорочення промислового виробництва, зумовлює скорочення обсягів попиту на вантажні перевезення. А падіння платоспроможності населення виступає обмежуючим чинником для зростання пасажирських перевезень.

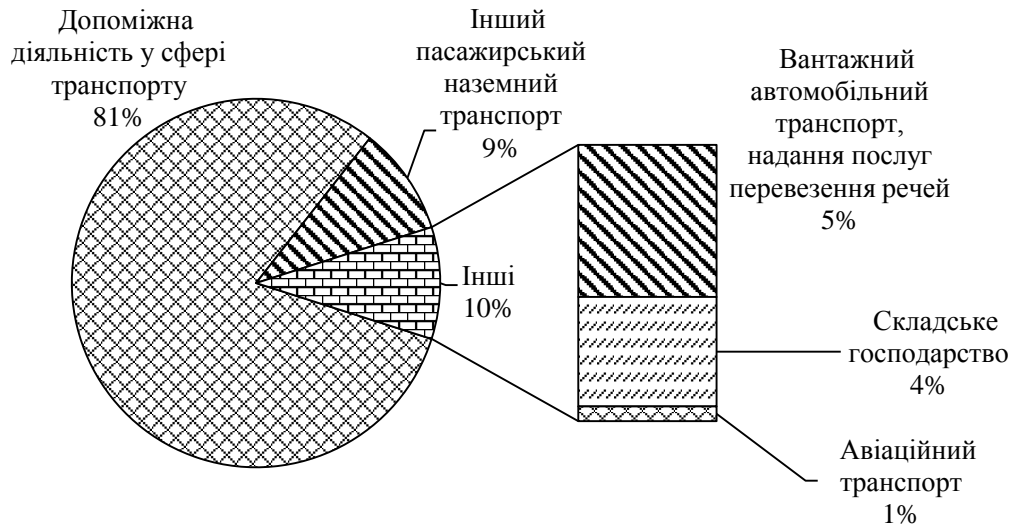


Рис. 1. Структура обсягів реалізованої продукції підприємствами транспорту та складського господарства в 2015 році у Харківській області

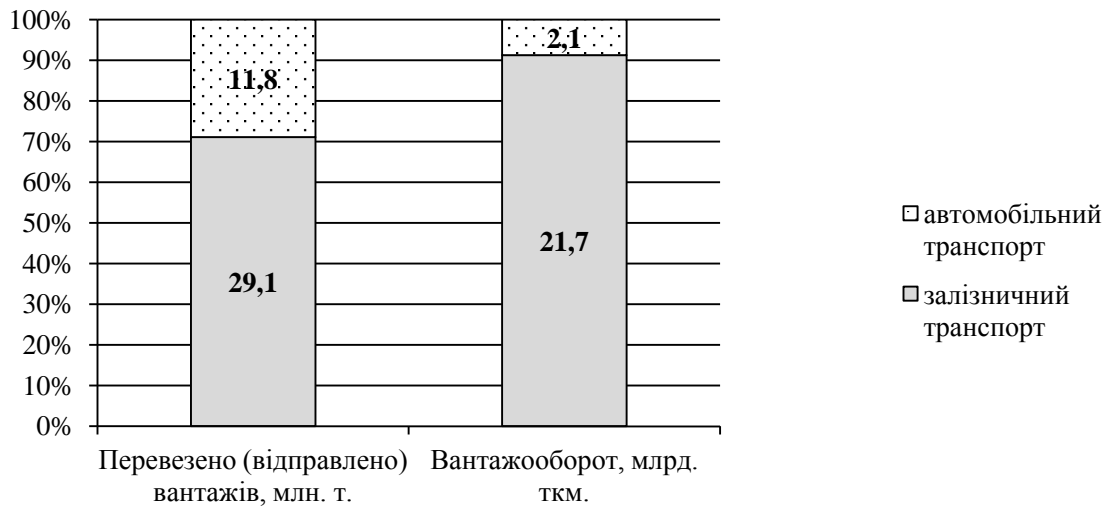


Рис. 2. Структура вантажоперевезень у 2015 році у Харківській області

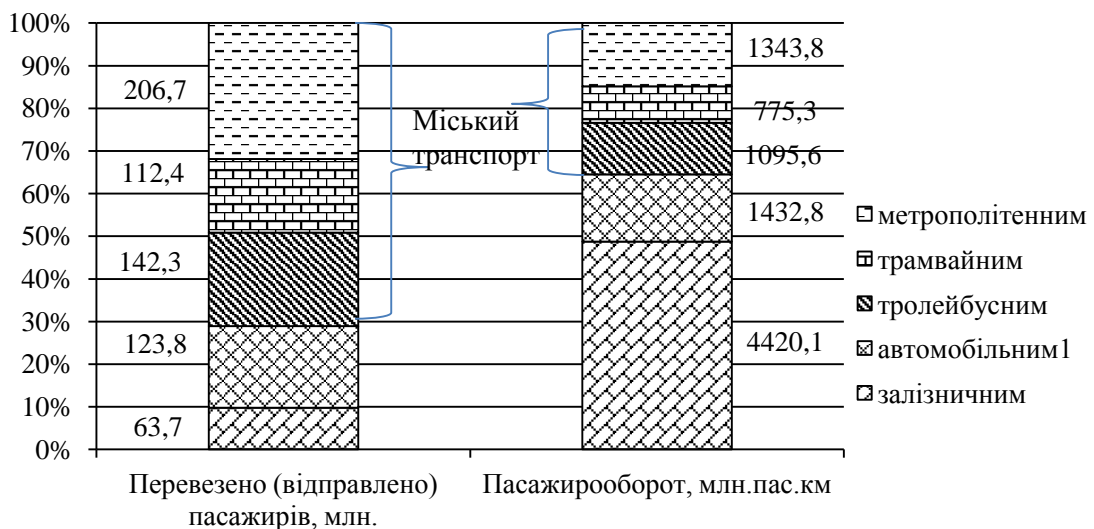


Рис. 3. Структура пасажироперевезень у 2015 році у Харківській області

В регіоні протягом останніх років домінує тенденція скорочення вантажних перевезень за рахунок зменшення обсягів масових вантажів. На рис. 4 показана структура номенклатури вантажів відправлення вантажів залізничним транспортом за 2015 рік по Харківській області.

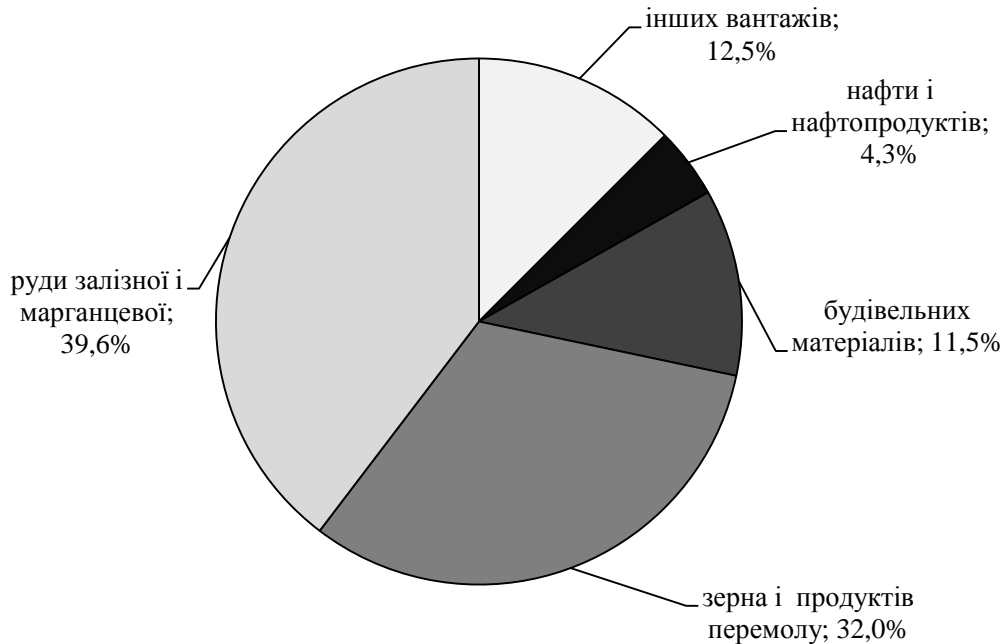


Рис. 4. Структура номенклатури вантажів відправлення вантажів залізничним транспортом за 2015 рік по Харківській області

Як свідчать дані рисунку в структурі вантажів, що перевозяться залізницею у Харківському регіоні понад 70% складають продукти видобувної промисловості та сільського господарства.

Однією з типових рис регіону є його моноцентричність: центральне розташування м. Харкова, а також відсутність альтернативних центрів в регіоні призводить до того, що в мережі транспортних маршрутів переважають перевезення орієнтовані на поєднання центр-периферія. На сьогоднішній день всі віддалені сільські населені пункти області, дороги до яких відповідають вимогам щодо організації регулярного автобусного сполучення, охоплені регулярним автобусним сполученням. Тому, серед ключових актуальних завдань розвитку транспортно-логістичної інфраструктури регіону є поєднання периферійних територій, зменшення моноцентричності в системі пасажиропотоків регіону та посилення внутрішньо регіональних зв'язків між периферійними населеними пунктами.

Транспортно-логістична система Харківського вузла протягом значного часу розвивалась з орієнтацією на домінування транспортних потоків північного та східного спрямування. Сучасні тренди європейської орієнтації господарських відносин формують загрози консервації периферійності транспортного комплексу регіону та зменшення транзитних транспортних потоків. Особливо гостро для регіону постає питання перегляду ідей розвитку України як транзитної країни під дією чинників обмеження торгівельних відносин з Росією.

Саме тому, одним з ключових пріоритетів виявляється орієнтація транспортно-логістичного комплексу на внутрішні економічні потреби.

Таким чином, можна констатувати, що перед транспортно-логістичним комплексом Харківського регіону постає ключове завдання пов'язане з пошуком альтернативи ключового чиннику розвитку, яким виступав статус міжнародного транспортного вузла українсько-російського прикордоння та «східних воріт» України.

Серед чинників, що можуть забезпечити конкурентні переваги розвитку транспортно-логістичного сектору, визначення його як ключового драйверу економічного розвитку регіону можна вважати:

- орієнтація на включений розвиток територій регіону, вирівнювання якості надання транспортних послуг на всій території регіону;
- розвиток транспортного забезпечення периферійних територій регіону, як одного з ключових чинників активізації інвестиційної привабливості промислових майданчиків, що мають периферійне розташування;
- відновлення транспортних мереж регіону із залученням альтернативних механізмів фінансування будівництва шляхів;
- формування транспортної інфраструктури, як чинника активізації туристичного потенціалу регіону.

Висновки. Таким чином, зміна умов функціонування транспортно-логістичного комплексу Харківського регіону, що проявляється через обмеження транзитного потенціалу регіону, скорочення секторів економіки, що виступали основними замовниками транспортних послуг, падіння платоспроможності споживачів пасажирських послуг, непропорційність територіального розвитку регіону, незадовільний стан шляхової мережі регіону визначає необхідність його реформування. Актуальний досвід розвинених країн свідчить, що розвиненість транспортно-логістичного сектору є передумовою для забезпечення стабільних тенденцій розвитку економіки, а якісна мережа пасажирських перевезень, є вагомим індикатором оцінки якості життя населення території.

Саме тому, перспектива розвитку транспортно-логістичного комплексу регіону пов'язана з врахуванням змін структури економіки регіону, забезпечення ефективної моделі логістичного сервісу на всій території області.

Література

1. Пріоритетні реформи – прогрес виконання задач на 2015 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://reforms.in.ua/ua/skorkardy>.
2. Индекс политики в сфере МСП : страны восточного партнерства 2012 год [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ufpp.gov.ua/content/PDF/stranu_vostochnogo_partnersta_2012_ru.pdf.
3. Мартенс А. Будівництво доріг – шанс України подолати кризу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://aspen.org.ua/uk/golovna/blog/item/283-budivnytstvo-dorih-shans-ukrainy-podolaty-kryzu-a-prezydenu-poroshenko-zalyshytysia-v-istorii>.
4. *Wingard C. American Manufacturing: Not a New Dawn, But a Welcome Advance / C. Wingard, M. Connerty.* – Dec 17, 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <http://www.industryweek.com/competitiveness/american-manufacturing-not-new-dawn-welcomeadvance>.
5. Хрошилова І.О. Розвиток транспортної системи Харківського регіону : стратегічний аспект / І.О. Хроштілова // Вісник східноукраїнського національного університету імені В. Даля. – 2015. – № 2(219). – С. 168-171.
6. Харазішвілі Ю.М. Стан, втрати та стратегічні орієнтири інфраструктурного розвитку східних промислових регіонів / Ю.М. Харазішвілі, В.І. Ляшенко // Економічний вісник Донбасу. – 2015. – № 3 (41). – С. 27-42.
7. Козлов В.С. Діагностика та оцінка сегментів транспортного потенціалу регіону / В.С. Козлов // Економіка розвитку. – 2013. – №4. – С. 27-32.
8. Сотниченко Л.Л. Інвестиційна забезпеченість транспортної інфраструктури регіонів України / Л.Л. Сотниченко // Інвестиції: практика та досвід. – 2015. – № 10. – С. 19-24.
9. Моніторинг соціально-економічного розвитку регіонів за 2015 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/Otsinka-sotsialno-ekonomichnogo-rozvitku-regioniv-za-2015-r-prezentatsiyni-materiali.pdf>.

References

1. Priority reform - the progress of tasks for 2015. Retrieved from <http://reforms.in.ua/ua/skorkardy>.
2. Policy Index in the SME sector: the Eastern Partnership countries in 2012. Retrieved from http://ufpp.gov.ua/content/PDF/stranu_vostochnogo_partnersta_2012_ru.pdf.
3. Martens, A. Road Works – Ukraine a chance to overcome the crisis. Retrieved from <http://aspen.org.ua/uk/golovna/blog/item/283-budivnytstvo-dorih-shans-ukrainy-podolaty-kryzu-a-prezydenu-poroshenko-zalyshytysia-v-istorii>.

4. Wingard, C., & Connerty, M., (2014). American Manufacturing: Not a New Dawn, But a Welcome Advance. Retrieved from <http://www.industryweek.com/competitiveness/american-manufacturing-not-new-dawn-welcomeadvance>.
5. Khroshylova, I., (2015). Development of transport system in Kharkiv region : strategic aspect. *Visnyk shidnoukrainskogo natsionalnogo universytetu imeni V. Dalia* (Journal of East Ukrainian National University named after V. Dalia), 2(219), 168-171.
6. Kharazishvili, Yu., (2015). State losses and strategic guidance for infrastructure development of the eastern industrial regions. *Ekonomichnyi visnyk Donbasu* (Economic Bulletin of Donbas), 3(41), 27-42.
7. Kozlov, V., (2013). Diagnostics and Measurement segment of the transport potential of the region. *Ekonomika rozvytku* (Economics of development), 4, 27-32.
8. Sotnychenko, L., (2015). Investment security of transport infrastructure of the regions of Ukraine. *Investytsii : praktyka ta dosvid* (Investment: practice and experience), 10, 19-24.
9. Monitoring the socio-economic development for 2015. Retrieved from <http://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/Otsinka-sotsialno-ekonomichnogo-rozvitku-regioniv-za-2015-r.-prezentatsiyni-materiali.pdf>.

Стаття надійшла до редакції 16.05.2016.