

О. О. ОЗЕРОВА (Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна)

ПРОБЛЕМИ СТАНУ СУЧАСНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ М. ДНІПРОПЕТРОВСЬК

У статті досліджено стан транспортної інфраструктури країни на прикладі м. Дніпропетровськ. Виявлено та оцінено рівень стану транспортної інфраструктури, за умов неналежного управління транспортним комплексом. Окреслено напрями розвитку транспортної інфраструктури з огляду на її значення у процесі реалізації національних економічних інтересів.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, ринкові відносини, транспортні послуги.

В статье исследовано состояние транспортной инфраструктуры страны на примере г. Днепропетровск. Выявлены и оценены уровень состояния транспортной инфраструктуры, вследствие неподобающего управления транспортным комплексом. Определены направления развития транспортной инфраструктуры с учетом ее значения в процессе реализации национальных экономических интересов.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, рыночные отношения, транспортные услуги.

The article examines the state of transport infrastructure as an example Dnepropetrovsk. Identified and assessed the level of transport infrastructure, provided mismanagement transport complex. Outlined areas of transport infrastructure because of its importance in the implementation of national economic interests.

Key words: transportation infrastructure, market, transports services.

Актуальність проблеми. Перехід економіки країни до ринку та формуванню ринкових відносин вимагає динамічного і збалансованого розвитку всіх ланок національної економіки, включаючи транспортну інфраструктуру. В даний час транспортна інфраструктура висувалася і посіла одне з пріоритетних місць серед основних чинників, що визначають ефективне функціонування економіки країни і стала найважливішою умовою її подальшого розвитку.

На сьогодні транспортна інфраструктура знаходиться в економічній кризі, через транспортну залежності країни, фізичного і морального зносу матеріально-технічної бази, диспропорцій і нерівномірностей розміщення виділяємих інвестицій, відсутності ринкового механізму функціонування та управління.

Аналіз останніх наукових досліджень. Результати Проблему розвитку інфраструктури досліджували у своїх роботах Розенштейн-Родан П. Н., Симоніс С., Шотлер Є., Рей Д. Р., Логінов Є. Л., Ткаченко А. М., Багдаєв А. А. Аналіз функціонування транспортної інфраструктури та її значення для економіки вивчали такі вітчизняні та зарубіжні науковці як Кожевніков Р. А., Виноградов В. Є., Перцев А. Н., Андреев Г. П., Друкер П., Росту У., Бастія Дж. Таким чином, дослідженню інфраструктури та її значення у сучасній економіці приділяється достатньо уваги у науковій літературі, проте неповною мірою висвітленими залишаються

проблеми виявлення місця та ролі транспортної інфраструктури у транспортній системі та у процесі реалізації національних економічних інтересів держави, що і зумовило інтерес до дослідження зазначених питань.

Мета роботи. Метою даної статті є дослідження транспортної інфраструктури як одного із провідних компонентів економіки України на прикладі м. Дніпропетровська, оцінка стану транспортної галузі та виявлення проблем за умов неналежного управління транспортним комплексом, а також визначення напрямів розвитку транспортної інфраструктури.

Викладення основного матеріалу. Останнім часом потреби в транспортних послугах тільки зростають. Значна частина об'єктів інфраструктури виходить з ладу, стала технічно непридатною, морально застаріває. Незважаючи на загальну адаптацію транспорту до ринкових умов, стан транспортної галузі і рівень її розвитку в даний час не можна вважати задовільним.

Системною проблемою транспортної галузі є невідповідність між низьким рівнем її розвитку, ефективністю та якістю функціонування і зростаючим попитом економіки і суспільства на транспортні послуги. Це проявляється в наступному:

1) стан транспортної мережі не відповідає існуючому і перспективному вантажо- і пасажиропотоку.

2) транспортні технології не відповідають сучасним вимогам ефективного функціонування транспорту, перешкоджають задоволенню зростаючого попиту на якісні транспортні послуги, відбувається зниження собівартості перевезень, не має оптимального використання існуючої транспортної інфраструктури.

3) рівень доступності та якість транспортних послуг не відповідають потребам населення країни. Громадський пасажирський транспорт у містах і в приміських зонах не в змозі забезпечити попит на якісні пасажирські перевезення. Значна частина сільських населених пунктів країни не забезпечена зв'язком по дорогах з твердим покриттям з опорною транспортною мережею.

4) спостерігається істотне відставання темпів розвитку дорожньої мережі від темпів автомобілізації суспільства. Сьогодні близько третини протяжності автомобільних доріг працюють у режимі перевантаження, особливо на підходах до великих міст.

5) основні фонди всіх видів транспорту оновлюються недостатніми темпами, в результаті їх знос досяг 55-70 % і продовжує зростати. Це тягне за собою зниження рівня безпеки транспортного процесу, зростання транспортних витрат і може стати причиною виникнення дефіциту провізних та пропускних можливостей в окремих елементах транспортної системи.

6) зберігається певна залежність зовнішньої торгівлі від іноземних комунікацій і перевізників, не до кінця використовується транзитний потенціал. Потужності портової інфраструктури не дозволяють забезпечувати переробку зовнішньоторговельних вантажів в портах.

7) показники безпеки транспортного процесу, в першу чергу дорожнього руху, не відповідають світовому рівню. Загальний збиток від таких негативних наслідків транспортної діяльності, як аварійність, забруднення навколишнього середовища, втрати економіки та суспільства від перевантаження транспортних комунікацій, щорічно складає не менше 7-8 % ВВП.

8) значно загострилися проблеми забезпечення транспортної безпеки та антитерористичної стійкості транспортної системи.

Проблема в цілому і окремі її аспекти створюють загрозу обмеження економічного зростання та реалізації соціальних програм розвитку країни.

Щоб удосконалити транспорту інфраструктуру країни в цілому, потрібно розпочати з великих міст, таких як Дніпропетровськ, який є

центром країни, через місто проходить великий транспортний потік.

Дніпропетровськ за обсягами автотранспортних вантажоперевезень посідає 1 місце в державі. Місто є перехрестям щільної мережі залізниць, автодоріг і повітряного транспорту. Через місто проходять найбільш важливі транзитні і залізничні магістралі, що поєднують північні області України і Росію з південними областями України і Кримом. У місті діють 2 залізничних вокзали, потужний залізничний вантажний вузол, міжнародний аеропорт, річковий порт, автовокзал «Центральний», а також розвинута мережа автомобільних магістралей.

Основні проблеми міста, які потребують вирішення.

– Відсутність формалізованої системи співпраці міської ради з державними та приватними транспортними підприємствами водного та залізничного транспорту.

– Неорганізований транспортний простір, перевантаження магістралей міста.

– Високий рівень викидів в атмосферне повітря пересувними транспортними засобами.

– Низька пропускна здатність транспортних магістралей центральної частини міста.

– Великі обсяги пасажиропотоку в години «пік»: до 500 тис. пасажирів протягом 1-1,5 год. у вечірній та вранішній час.

– Велика – до 20 км довжина маршрутів.

– Застарілий трамвайний парк.

– Відсутні інституалізовані вимоги до громадських транспортних засобів, які здійснюють пасажироперевезення у місті.

– Відсутність Центрів координації транспортних та вантажних потоків усіх видів.

– Відсутність системного, комплексного підходу до проектування та впровадження логістичних потужностей.

– Невідповідність аеропорту статусу міжнародний, низький рівень розвитку інфраструктури аеропорту.

– Відсутність об'їзних доріг з високою пропускною здібністю. Перевантажений транспортний потік за напрямком Донбас – Кривбас. Необхідність підтримки просторових проектів з державного бюджету.

Висновки та перспективи подальших наукових розробок в даному напрямі. Таким чином, стан транспортної інфраструктури та проблеми її розвитку на сучасному етапі перетворюються у серйозну перешкоду на шляху реалізації національних інтересів держави як у цілому, так і за окремими її елементами. Розвиток транспортної інфраструктури – важливий

напрямок соціально-економічного прогресу, підвищення ефективності виробництва. При цьому успішне вирішення багатьох проблем визначається ефективністю механізму управління транспортним комплексом.

Основна мета транспорту – сучасне, якісне та повне задоволення потреб народного господарства та населення у перевезеннях, підвищення ефективності його роботи. Проте з цими функціями транспортна інфраструктура не завжди є адекватною нинішнім вимогам. Координувати необхідно не лише розвиток інфраструктурних галузей у цілому, а й побудову інфраструктури для різних видів транспорту, а також враховувати при розширенні міської транспортної інфраструктури у відповідності із раціональними принципами міського будівництва та планування землекористування. Для України основними пріоритетами сьогодні є модернізація та комплексний розвиток транспортної мережі, у тому числі – у полосі основних транспортних коридорів, підвищення пропускної спроможності автодорожньої мережі, ліквідація «вузьких місць» на під'їздах до великих міст, а також формування безпечної та ефективної опорної транспортної мережі, місцевих шляхів сполучення, створення комунікацій, що забезпечують освоєння природних ресурсів.

Реалізація стратегії розвитку та розміщення транспортної інфраструктури з метою вирішення проблеми повного, своєчасного, безперебійного та якісного задоволення швидкозростаючого попиту споживачів послуг з можливими мінімальними витратами потребує пріоритетного, випереджаючого і прискореного її формування. Транспортна інфраструктура в рамках будь-якого регіону повинна гарантувати необхідні умови для функціонування і розвитку основних галузей виробництва та забезпечувати максимально ефективно використання економі-

чного та виробничого потенціалу. Кожна країна або регіон повинна мати таку транспортну інфраструктуру, яка повністю задовольняла б попит даної території в транспортних послугах.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Стратегічний план розвитку міста Дніпропетровська до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dniprograda.gov.ua/images/stories/1.pdf>
2. Экономическая безопасность России: Общий курс [Текст] / Под ред. Сенчагова В. К. 2-е изд. – М.: Дело, 2005. – 896 с.
3. Максимов, В. В. Государственно-частное партнерство в транспортном секторе: зарубежный опыт [Текст] // Международная экономика. – 2008. – № 1. – С. 16-26;
4. Ткаченко, А. М. Логістика і територіальний розвиток [Текст] // Управління сучасним містом. – 2003. – № 1.3 (9). – С. 9-17;
5. Логинов, Е. Г. Экономическая безопасность: Инвестиции [Текст] // Системные проблемы экономической безопасности. Собр. соч. в 20 т. – М.: Научтехлитиздат, 2009. Т. 6. – 298 с.
6. Багдаев, А. А. Экономическая безопасность государства: проблемы и направления обеспечения [Текст] : монография / [А. А. Багдаев и др.], под общ. ред. А. П. Камышникова. – М.: Изд-во МГОУ, 2009. – 408 с.
7. Гаджинский, А. М. Логістика [Текст] : підручник для студентів вищих навчальних закладів / А. М. Гаджинский. – 12-е изд., перераб. і доп. – М.: Видавничо-торгова корпорація «Дашков і К», 2006.
8. Неруш, Ю. М. Логістика [Текст] : учеб. для вузів / Ю. М. Неруш. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000. – 503 с.
9. Транспортна логістика [Текст] : підручник / за ред. Л. Б. Миротина. – 2-е вид., Стереотип. – М.: Видавництво «Іспит», 2005. – 511 с.
10. Ейтутіс, Г. Оцінка економічної безпеки залізничного транспорту [Текст] / Г. Ейтутіс // Економіст. – 2009. – № 1, – С. 56-59.

Надійшла до редколегії 10.10.2013.

Прийнята до друку 11.10.2013.