

УДК: 656.02(477)

СУЧАСНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Логутова Т.Г., д.е.н., професор, зав. кафедрою інноватики та управління ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет», м. Маріуполь

Полторацький М.М., фінансовий аналітик ТОВ «Метінвест Холдинг», м. Київ

Логутова Т.Г., Полторацький М.М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України.

У статті розглянуто понятійний апарат терміну «транспорт», його види та трактування поняття «єдина транспортна система України» у законодавчих актах та роботах вчених-економістів. Надано динаміку ємності транспортної галузі у ВВП України та визначено долю обсягів вантажних перевезень у ВВП у 2010 – 2015 рр. Виявлено головні чинники падіння обсягів перевезень до яких відносяться: значне падіння обсягів промислового виробництва внаслідок кон'юнктури зовнішніх ринків та зниження обсягів внутрішнього попиту з причини зменшення купівельної спроможності. Визначено складові елементи транспортного процесу: транспортно-експедиційні (приймання, паркування, маркування, видача вантажу представнику перевізника, короткочасне його збереження на проміжних складах, оформлення різного виду платні, передача вантажу з одного транспорту на інший, видача вантажу) та вантажно-розвантажувальні операції (навантаження вантажу на транспортні засоби, їх розвантаження, кріплення, замір та оформлення документів). Проілюстровано структуру вантажних перевезень транспортною галуззю України у 2015 р. та визначено, що лідерами з перевезень є залізничний (350 млн. тонн) та автомобільний транспорт (147,3 млн. тонн). Розглянуто структуру вантажних перевезень залізничним транспортом у 2014 р., в якому найбільшу долю мають перевезення вугілля та коксу (26%), руди залізної та марганцевої (23%) та будівельні вантажі (17%). Визначено, що найбільш ефективними є перевезення в прямому змішаному сполученні (декілька видів транспорту) та наведено авторську транспортну схему перевезень (на прикладі перевезення готової металургійної продукції ПАТ «Запоріжсталь» на експорт). Представлено економічні показники діяльності транспортної галузі у 2010 – 2014 рр., що відображають необхідність реформування та оновлення підходів до управління транспортною галуззю України.

Logutiva T., Poltoratskiy M. Modern state of a transport infrastructure of Ukraine.

In the article the concept vehicle of term is considered "transport", his kinds and interpretation of determination a "single transport system of Ukraine" in legislative acts and works of scientists-economists. The dynamics of deposit of a transport industry is presented in GDP of Ukraine, and also the stake of volumes of freight transportations is certain in GDP in 2010 – 2015. The main factors of falling of volumes of transportations to that behave are certain: substantial falling of industrial production volumes because of the state of affairs of foreign markets and decline of volumes of internal consumption by reason of decline of purchasing power. The making elements of a transport process are certain: transport-expeditionary (reception, parking, marking, delivery of load to the representative of ferryman, his short-term storage on intermediate storages, registration of different types of payments, transmission of load from one type of transport to other, delivery of load) and loading and unloading operations (loading of load on transport vehicles, their unloading, fastening, measuring and registration. The structure of freight transportations is illustrated in 2015 it is certain a transport industry of Ukraine, that leaders on transportations it is been railway (350 million tons) and motor-car

transport (147,3 million tons). The structure of freight transportations is considered by a railway transport in 2014, in that a most volume is on coal and coke (26%), and manganese iron-stones (23%) and building loads (17%). It is certain that most effective is realization of transportations in the mixed report (a few types of transport), and also an authorial transport chart over of transportations (on the example of transportations of the prepared metallurgical products of «Zaporizhstal» Steel Works on an export) is brought. The economic indicators of activity of a transport industry are presented in 2010 – 2014, that represent the necessity of reformation and updating of going near a management by a transport industry of Ukraine.

Логутова Т.Г., Полторацкий Н.М. Современное состояние транспортной инфраструктуры Украины.

В статье рассмотрен понятийный аппарат термина «транспорт», его виды и трактовка определения «единая транспортная система Украины» в законодательных актах и работах ученых-экономистов. Представлена динамика вклада транспортной отрасли в ВВП Украины, а также определена доля объемов грузовых перевозок в ВВП в 2010 - 2015 гг. Определены главные факторы падения объемов перевозок, к которым относятся: существенное падение объемов промышленного производства вследствие конъюнктуры внешних рынков и снижение объемов внутреннего потребления по причине снижения покупательной способности. Определены составляющие элементы транспортного процесса: транспортно-экспедиционные (приемка, парковка, маркировка, выдача груза представителю перевозчика, краткосрочное его хранение на промежуточных складах, оформление разных видов платежей, передача груза с одного вида транспорта на другой, выдача груза) и погрузочно-разгрузочные операции (погрузка груза на транспортные средства, их разгрузка, крепление, замер и оформление документов). Проиллюстрирована структура грузовых перевозок транспортной отраслью Украины в 2015 г. и определено, что лидерами по перевозкам являются железнодорожный (350 млн. тонн) и автомобильный транспорт (147,3 млн. тонн). Рассмотрена структура грузовых перевозок железнодорожным транспортом в 2014 г., в котором наибольший объем приходится на уголь и кокс (26%), руды железные и марганцевые (23%) и строительные грузы (17%). Определено, что наиболее эффективным является осуществление перевозок в смешанном сообщении (несколько видов транспорта), а также приведено авторскую транспортную схему перевозок (на примере перевозок готовой металлургической продукции ПАО «Запорожсталь» на экспорт). Представлены экономические показатели деятельности транспортной отрасли в 2010 - 2014 гг., которые отображают необходимость реформирования и обновления подходов к управлению транспортной отраслью Украины.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку української економіки транспорт та його інфраструктура виступає необхідним елементом побудови ефективної системи державного регулювання транспортної політики та основною логістичною компонентою розвитку великого промислового бізнесу в Україні. Тому актуальність теми пов'язана з аналітичним дослідженням транспортної галузі України та виділенням ключових економічних аспектів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Теоретичні та практичні дослідження транспортних проблем в сучасних умовах розвитку національної та міжнародної економічної системи стали предметом досліджень багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених, серед яких: О.О. Бакаєв, К. Бічта, Б.Є. Бондар, П. Васс, Н.М. Волоснікова, Е.І. Даниленко, А.Г. Дем'янченко, В.Л. Дікань, А.М. Золотарьов, І.О. Іртищева, В.С. Ключко, Ю.Ф. Кулаєв, Г. Лоуренс, В. Маллетт, І.М. Майорова, А.М. Пасічник, Д. Пітермен, О.М. Пшінько, Є.М. Сич, Т.В. Стройко, Дж. Фриттелли та Л.Г. Чернюк.

Мета статті – дослідження транспортної інфраструктури та виявлення її особливостей розвитку в умовах реформування економічної системи України.

Виклад основного матеріалу. В сучасних умовах реформування економічної системи України транспорт та транспортні системи виступають одним із основних складових ефективного розвитку логістики у промислову секторі. Трактують поняття

«транспорт» в сучасній економічній літературі вітчизняних та іноземних авторів зустрічається доволі багато, найбільш ємним є наступне: «транспорт» – це галузь матеріального виробництва, що здійснює комплекс транспортно-технологічних процесів при переміщенні пасажирів і вантажів. Транспорт є однією з галузей економічної інфраструктури, яка, крім всіх видів магістрального транспорту, включає енергетику, зв'язок, комунальне господарство, а також інженерні споруди. Поняття інфраструктури є загальним поняттям для позначення багатьох видів діяльності. Термін «*інфраструктура*» (від лат. *infra* - нижче, під; *structura* – будова, розташування) вживається для позначення комплексу складових частин загального обладнання економічного життя, що носять підлеглий характер і забезпечують нормальну діяльність економічної системи в цілому. [1].

Слід зазначити, що до складу *Єдиної транспортної системи України* (відповідно до Закону України від 10.10.1994 р. «Про транспорт») входять [2]:

- транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);

- промисловий залізничний транспорт;
- відомчий транспорт;
- трубопровідний транспорт;
- шляхи сполучення загального користування.

Динаміка ємності транспортної галузі у ВВП України тісно пов'язана з економічними кризовими процесами (див. рис. 1). Так, зменшення обсягів перевезень на протязі 2011 – 2015 рр. напряму впливають на внесок транспорту у ВВП країни – зменшення у 2015 р. становить 3,1% проти 2011 р.



Рисунок 1 – Динаміка обсягів перевезень української транспортної галузі у 2010 – 2015 рр.

Джерело: побудовано на основі [3]

Головними чинниками падіння обсягів перевезень (див. рис. 1), на думку авторів, окрім анексії АРК та воєнно-політичного конфлікту на Сході країни є наступні:

- значне падіння обсягів промислового виробництва внаслідок кон'юнктури зовнішніх ринків, що мають тренд погіршення;
- зниження обсягів внутрішнього попиту з причини зменшення купівельної спроможності.

Сучасний світовий транспорт керується двома принципами: забезпечити повний цикл переміщення за *схемою «від дверей до дверей»* (from door to door) та *«точно в строк»* (just in time). Тобто, вантажі повинні бути перевезені від дверей складу виробника або власника вантажу до дверей складу споживача або вантажоодержувача. При цьому ні власник вантажу, ні вантажоодержувач можуть не брати участь в організації процесу перевезення. Вони тільки оплачують всі витрати [1].

Велике значення в перевезенні мають такі складові елементи транспортного процесу, як [4]:

- транспортно-експедиційні операції, до яких відносяться: приймання, паркування, маркування, видача вантажу представнику перевізника, короткочасне його збереження на проміжних складах, оформлення різного виду платні, передача вантажу з одного транспорту на інший, видача вантажу;
- вантажно-розвантажувальні операції, до яких відносяться: навантаження вантажу на транспортні засоби, їх розвантаження, кріплення, замір та оформлення документів.

Найбільш затребувані для українського промислового сектору є такі види транспорту, як: залізничний та автотранспорт (див. рис. 2).

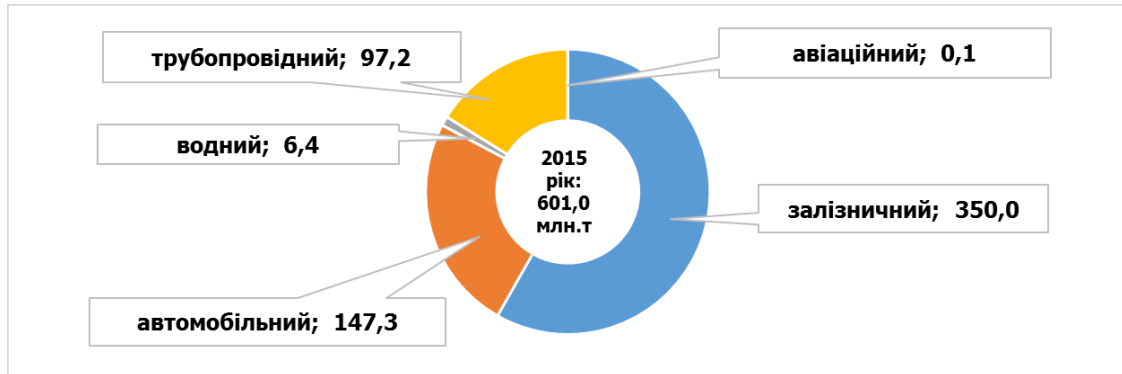


Рисунок 2 – Структура вантажних перевезень транспортною галуззю України у 2015 р., млн. тонн.

Джерело: побудовано відповідно [3]

Найбільша доля вантажних перевезень у 2015 р. (див. рис. 2) припадає на залізничний (350 млн. тонн або 58,2%) та автомобільний транспорт (147,3 млн. тонн або 24,5%), що, на думку авторів, пов'язано з сировинним характером економіки країни та необхідністю перевезення масових класів вантажів.

Залізничний транспорт – це перевірений та надійний засіб перевезення масових вантажів (кам'яне вугілля, руда, чорні та кольорові метали, лісові та будівельні вантажі, мінеральні добрива та інше) на далекі і середні відстані (особливо в широтному напрямку), а між підприємствами, що мають під'їзні залізничні колії, – і на порівняно короткі. Наявність залізничних під'їзних шляхів між кореспондуючими підприємствами при масових потоках вантажів значно розширює сфери ефективного використання залізничного транспорту, оскільки створює умови для комплексної механізації та автоматизації вантажних операцій, підвищення якості перевезень і збереження вантажів. У ряді випадків використання залізничного транспорту при наявності під'їзних шляхів доцільно навіть при незначному вантажообігу (менше 35-40 тис. тонн на рік) [1].

Автори роботи згодні з думкою [5], що залізничний транспорт є базовою галуззю національної економіки України та основою її транспортної системи. Він займає близько 60% ринку вантажних перевезень в Україні серед усіх видів транспорту та 50% пасажирських перевезень. Відносно вантажних перевезень, можна відзначити загальну кількість перевезень українських залізниць – 224 млрд. т-км – це більше, ніж у 25 залізниць будь-якої з країн ЄС (89 млрд. т-км у Німеччині).

Слід зазначити, що за обсягами вантажних перевезень залізничний транспорт України займає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн [6, С. 44].

Територією України проходять 3 залізничних транспортні коридори – №№ 3,5,9. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором №7, який проходить річкою Дунай [6, С. 44].

Структура перевезень залізничним транспортом України у 2014 р. представлена авторами на рис. 3.

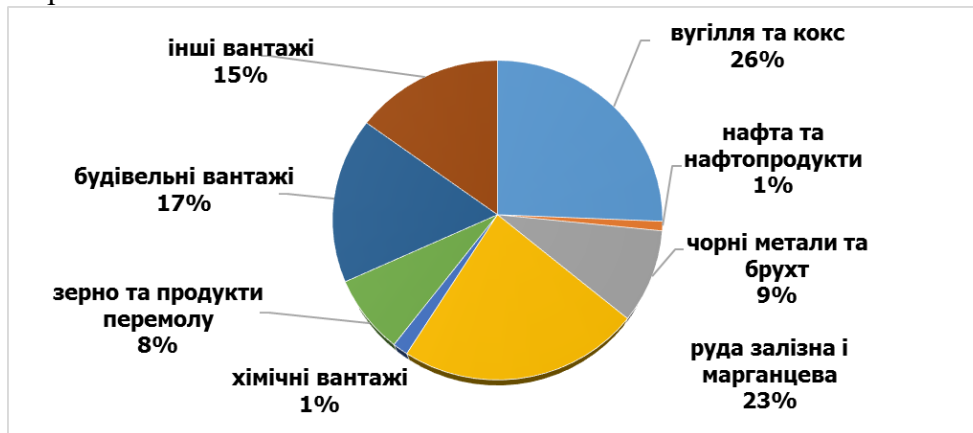


Рисунок 3 – Структура вантажних перевезень залізничним транспортом у 2014 р.
Джерело: побудовано відповідно [3]

Враховуючи сировинний характер економіки України, на долю мінеральних ресурсів та продукції з низькою доданою вартістю приходиться близько 90% від загального обсягу (див. рис. 3). Це підкреслює необхідність розвитку та переоснащення вітчизняних промислових підприємств із збільшенням внутрішнього попиту та споживання.

Автори згодні з думкою [6, С. 45], що технічний стан залізничного транспорту перебуває в незадовільному стані через великий знос рухомого складу та основних фондів. Подальший розвиток залізничної галузі, як однієї з конкурентоспроможних потребує втілення перспективних програм на державному рівні, спрямованих на підвищення ефективності роботи. Вирішення окреслених проблем потребує чималих інвестицій у галузь, у тому числі іноземних.

Друге місце після залізничного транспорту посідає *автомобільний транспорт*, який використовують для перевезення вантажів у промислових центрах, населених пунктах та сільськогосподарських районах, підвіз вантажів до магістрального транспорту і доставка їх одержувачам від пунктів призначення магістрального транспорту; перевезення з пунктів виробництва до пунктів споживання при відсутності зв'язків між видами транспорту, перевезення швидкопсувних та інших вантажів у межах економічної доцільності, перевезення всередині вузлів у контейнерах і дрібними відправками [1].

Спільними ключовими проблемами більш ефективного розвитку залізничного та автомобільного видів транспорту, на думку авторів, залишаються наступні: формування конкурентного середовища на позначених ринках перевезень, збереження стійкості роботи в кризових умовах, впровадження новітніх економічних підходів до тарифоутворення, залучення у державні програми розвитку іноземних інвесторів на привабливих умовах, впровадження ефективних моделей державно-приватного партнерства та збільшення якості послуг, що надаються.

Більш ефективна та вигідна для промислових споживачів взаємодія декількох видів транспорту у початкових і кінцевих пунктах його протяжних маршрутів (перевезення в прямому змішаному сполученні). Наприклад: перевезення готового прокату від ПАТ «Запоріжсталь» до морських портів України та відправка продукції на експорт (див. рис. 4).

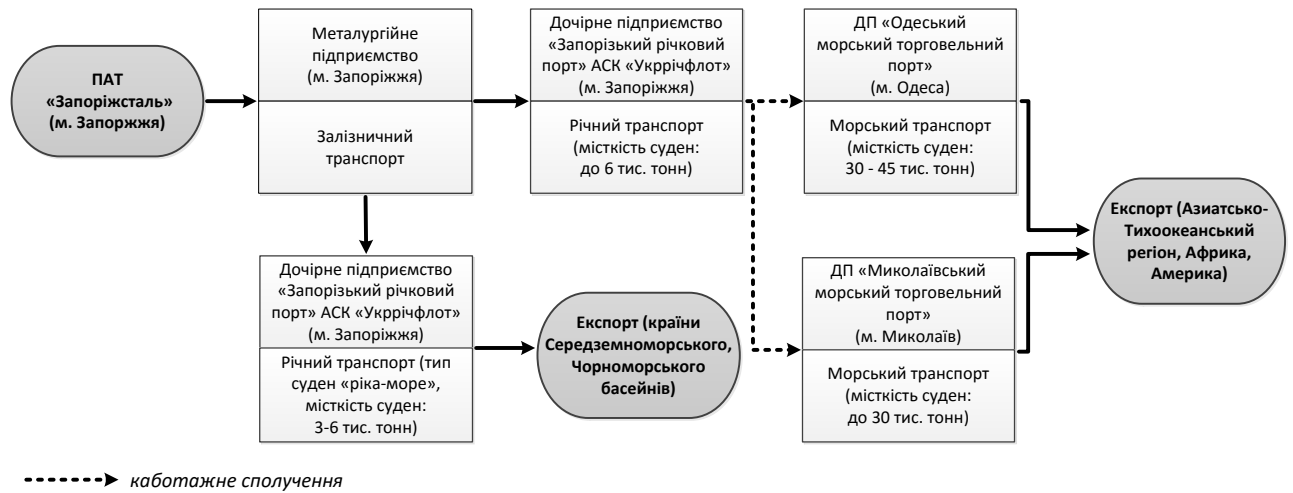


Рисунок 4 – Транспортна схема перевезення готової металургійної продукції ПАТ «Запоріжсталь» на експорт (авторське узагальнення)

Транспортна техніка включає в себе:

- транспортні засоби або рухомий склад (ТЗ);
- технічні засоби механізації та автоматизації вантажно-розвантажувальних процесів і транспортно-складських робіт;
- системи обслуговування користувачів транспорту (клієнтів);
- засоби механізації процесів в інфраструктурі транспорту.

Існує також два важливі поняття: технічна швидкість – це середня швидкість рухомого складу за час руху, та експлуатаційна швидкість (комерційна) – це швидкість рухомого складу з урахуванням проміжних та кінцевих зупинок. Для розрахунків бізнес-процесів та ефективності логістичних зв'язків до уваги необхідно брати експлуатаційну швидкість, яка може у декілька разів відрізнитися від технічної швидкості.

Для всебічної характеристики транспортної галузі України у роботі наведено ключові економічні показники (див. табл. 1).

Таблиця 1 – Показники діяльності транспортної галузі України у 2010 – 2014 рр. [3]

Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	Од. вим.	2010	2011	2012	2013	2014	Відхилення 2014 до 2013	
							+/-	%
Чистий дохід від реалізації	млрд.грн	145,0	193,7	210,6	204,8	199,3	-5,4	97,3
Капітальні інвестиції	млрд.грн	19,6	26,0	32,8	18,8	15,5	-3,3	82,3
Середньооблікова чисельність	тыс.чол	824	814	826	809	731	-78	90,4
Середня заробітна плата	грн	2 658	3 072	3 412	3 589	3 768	179	105,0

- - - авторські розрахунки

Показники діяльності транспортної галузі (див. табл. 1) мають неоднозначну динаміку, що пов'язано з загальними економічними процесами в країні. Зменшення економічних показників у 2014 р. порівняно з 2013 р. напряму пов'язано з діяльністю транспортних підприємств в АПК та на Сході країни.

Таким чином, транспортна галузь України виконує важливу логістичну функцію та її економічні показники відображають нестабільну діяльність промислових підприємств у кризових умовах функціонування національної економічної системи.

Висновки:

В роботі досліджено теоретичні аспекти поняття «транспорт», його види та визначено, що транспортна галузь є однією з ключових галузей матеріального

виробництва, яка здійснює необхідний комплекс транспортно-технологічних процесів при переміщенні промислових вантажів.

Аналіз динаміки ємності української транспортної галузі у ВВП країни свідчить про зменшення обсягів перевезень, до яких відносяться: падіння обсягів готової продукції промислового виробництва в Україні та зниження обсягів внутрішнього попиту з причини зменшення купівельної спроможності.

Визначено, що найбільш ефективним способом перевезення промислового вантажу з комерційної точки зору є використання декількох видів транспорту (перевезення в прямому змішаному сполученні), що покращує логістичні зв'язки та робить маршрути перевезення більш економічними.

Аналіз структури вантажних перевезень транспортної галузю України у 2015 р. дозволив зробити висновок, що найбільшу долю перевезень займають залізничний (58,2%) та автомобільний транспорт (24,5%), що пов'язано з необхідністю перевезення сировинної продукції.

У 2014 р. доля перевезень мінеральних ресурсів та продукції з низькою доданою вартістю складає близько 90% від загального обсягу, а інші види вантажу займають лише 10%.

На основі дослідження ключових економічних показників функціонування транспортної галузі України визначено, що вони мають неоднозначну динаміку, що пов'язано з загальними кризовими економічними процесами в Україні.

Список використаних джерел:

1. Транспортна система [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ua-referat.com>.
2. Поняття транспорту і транспортної системи України. Транспортне право. Правознавство [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://studentam.net.ua/content/view/6079/93/>.
3. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua/>.
4. Зеркалов Д. Основні поняття, характеристика видів транспорту / Д. Зеркалов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zerkalov.org.ua/node/2482>.
5. Мозолевич Г.Я., Мацапура Ю.В., Юхіна Б.О. Аналіз стану та проблем залізничного транспорту України / Г.Я. Мозолевич, Ю.В. Мацапура, Б.О. Юхіна [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eadnurt.diit.edu.ua/bitstream>.
6. Давидова Т.В. Аналіз інвестиційної привабливості залізничного транспорту України / Т.В. Давидова // Вісник НТУ «ХПІ» – 2012. – № 56 (962) – С. 43-48.

Ключові слова: транспорт, транспортна галузь, залізничний транспорт, автомобільний транспорт, вантажні перевезення.

Ключевые слова: транспорт, транспортная отрасль, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, грузовые перевозки.

Key words: transport, transport industry, railway transport, motor transport, freight transportations.