

Н. В. КУДРИЦЬКА (Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України)

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

У статті надано авторське визначення транспортно-дорожнього комплексу України, охарактеризовано основні види транспорту. Сформульовано теоретико-методологічні аспекти дослідження транспортно-дорожнього комплексу України в сучасних економічних умовах.

В статье дано авторское определение транспортно-дорожного комплекса Украины, охарактеризованы основные виды транспорта. Сформулированы теоретико-методологические аспекты исследования транспортно-дорожного комплекса Украины в современных экономических условиях.

In the article the author's definition of transport-and-road complex of Ukraine is given, the basic types of transport are characterized. The theoretical-and-methodological aspects of research of transport-and-road complex of Ukraine in the modern economic conditions are formulated.

Перехід України до нової фази стійкого соціально-економічного зростання, курс на європейську інтеграцію потребує випереджуючого розвитку системи транспорту. Транспортно-дорожній комплекс (ТДК) є важливою складовою у структурі економіки країни, фактором реалізації геостратегічного потенціалу країни, зростання її ролі в міжнародному поділі праці. За роки ринкових перетворень транспорт став самостійним системоутворюючим чинником економічного зростання. Частка транспорту у валовому внутрішньому продукті України складає 10 %, вартість основних виробничих фондів – 12 % від загального виробничого потенціалу країни.

Транспорт у цілому задовольняє потреби економіки та населення, однак ефективність його функціонування, рівень безпеки та якості перевезень пасажирів та вантажів, охорони довкілля не відповідають європейським та світовим вимогам.

Актуальність розробки теоретико-методологічних аспектів дослідження ТДК України підтверджується прийняттям Закону України від 07.02.2002 №3022-III «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках», «Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки», затвердженої постановою КМУ від 12.04.2006 № 496.

Науковими дослідженнями проблем розвитку ТДК України займалися багато вітчизняних вчених: О. О. Бакаєв, Ю. Ф. Кулаєв, Ю. Є. Пашенко, А. М. Новікова, Т. В. Блудова, Е. В. Та-

нцюра, Л. Г. Зайончик, А. І. Воркут та багато інших.

В роботах О. О. Бакаєва [1 – 3] розглядаються питання оптимального планування та проектування транспортних систем на різних видах транспорту, розробки алгоритмів оптимізації роботи залізничного та автомобільного транспорту, річкового та морського флотів, нафто- та продуктопроводів, дослідження у сфері комплексної проблеми створення економіко-математичних моделей та інформаційних технологій для забезпечення прийняття рішень на транспорті, застосування автоматного моделювання при дослідженні складних систем, сценарного прогнозування.

Проблемам підвищення ефективності функціонування ТДК присвячені наукові праці Ю. Ф. Кулаєва [4], в яких досліджується розвиток методів оцінки ефективності капітальних вкладень на транспорті, врахування екологічних, соціальних факторів та ризиків при визначенні ефективності інвестиційних проектів на транспорті.

Великий науковий внесок у дослідження розвитку транспортної системи зробив Ю. Є. Пашенко, в роботах якого досліджені та узагальнені проблеми функціонування та розміщення ТДК України, визначені стратегічні напрями та пріоритети його розвитку в умовах інтеграції в загальноєвропейську і світову транспортні системи. В монографії [5, с. 9] наведено визначення єдиної транспортної системи, яка є «сукупністю шляхів сполучення, перевізних засобів, технічних пристроїв і механізмів, засобів управління та зв'язку, обладнань

усіх видів транспорту, які об'єднані системою технологічних, технічних, інформаційних, правових та економічних відносин, що забезпечують задоволення потреб національного господарства та населення у перевезеннях вантажів і пасажирів».

Наукові дослідження А. М. Новікової [6] щодо удосконалення роботи ТДК України присвячені питанням транзитного потенціалу України (зокрема, автором розроблена логіко-ймовірнісна модель загроз втрати транзитних потоків), дослідженню проблем вдосконалення технології, умов та правил перетину транспортними засобами державного кордону, розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів та економічної безпеки України в транспортній сфері.

Дослідженню проблем оптимізації складових транзитного потенціалу в контексті підвищення рівня економічної безпеки України, ціноутворення та ризик-менеджменту на транспорті, математичного моделювання оцінювання діяльності підприємства та тарифної політики на транспорті присвячені наукові роботи Т. В. Блудової. В монографії [7, с. 7] надане таке визначення ТДК: «транспортно-дорожній комплекс, що включає в себе окремі види транспорту, шляхове і дорожнє господарство, є найголовнішим системоутворюючим елементом, що визначає ступінь розвитку економічного потенціалу і промислової інфраструктури розвинутої країни».

В монографії [8] визначено, що «транспортно-дорожній комплекс содержит органы управления транспортом, объединения, предприятия и организации, осуществляющие перевозку грузов и пассажиров, транспортную экспедицию, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава и транспортного оборудования, проектирование, строительство и содержание автомобильных дорог, гидротехнические сооружения для судоходства, средства управления движением, а также научно-исследовательские, проектные и конструкторские организации».

З точки зору автора, ТДК України – це сукупність шляхів сполучення, перевізних засобів, технічних пристроїв і механізмів, засобів управління та зв'язку, обладнань усіх видів транспорту, складна система економічних, технологічних, технічних, екологічних, інформаційних та правових відносин, основною метою якої є максимальне задоволення потреб національного господарства і населення в перевезеннях вантажів і пасажирів відповідно до держав-

них цільових програм та на основі досягнень науково-технічного прогресу.

Дана стаття є продовженням наукових досліджень автора, присвячених проблемі розвитку та підвищення ефективності функціонування ТДК України [9 – 11].

Метою статті є визначення основних напрямів теоретико-методологічних досліджень розвитку ТДК України в сучасних економічних умовах.

ТДК України об'єднує окремі види транспорту: залізничний, автомобільний, морський, річковий, авіаційний, трубопровідний, міський електротранспорт, промисловий залізничний транспорт, відомчий транспорт, а також дорожнє господарство.

Кожний вид транспорту має свої особливості.

Залізничний транспорт має ряд переваг, серед яких можна назвати енергоефективність, низький рівень шкідливих викидів у атмосферу, безпеку перевезень, ефективне використання простору, сумісність залізничних систем з іншими видами транспорту, тобто їх інтермодальність.

Цей вид транспорту найбільш пристосований до масових перевезень вантажів, безперервний і регулярний, функціонує вдень і вночі, незалежно від пори року і атмосферного впливу. Швидкість доставки вантажу залізницями в середньому складає 350...380 км/добу.

За розмірами вантажообігу залізничний транспорт займає перше місце серед інших видів транспорту, він має високу провізну здатність.

На залізницях порівняно невелика собівартість перевезень, яка становить близько 28 коп. за 10 т-км нетто, пасажирських – у 2 рази більше, а питомі капітальні вкладення останніх вищі у 2...3 рази.

Автомобільний транспорт для більшості розвинених країн є основним видом внутрішнього сполучення і ключовим елементом транспортної системи, який виконує головну роль в забезпеченні економічного зростання і соціального розвитку. У більшості розвинених країн автомобільний транспорт розвивався випереджаючими темпами по відношенню до інших видів транспорту. Цьому сприяли його об'єктивні переваги, доповнені значним прогресом в області дорожнього будівництва і конструкцій автотранспортних засобів, а також у зв'язку із широким розповсюдженням систем промислової і транспортної логістики.

Автомобільний транспорт характеризується високою маневреністю та прохідністю, можливістю досить швидкого постачання вантажів (350...400 км/добу), пристосованістю для перевезень невеликих партій вантажів, легкістю управління автомобілями і його готовністю до роботи при належному технічному обслуговуванні.

Середня собівартість перевезень вантажів автотранспортом у 10...15 разів вища залізничної. При перевезенні вантажів у автопоїздах по якісних дорогах вона знижується у 2...3 рази. Обмежена вантажопідйомність транспортних одиниць, висока енерго- та трудомісткість перевезень, недостатня регулярність перевезень та їх екологічна безпека – це специфічні особливості автомобільного транспорту.

Морський транспорт. Основними перевагами цього виду транспорту є відсутність обмежень у вантажопідйомності транспортного флоту, мала енергоємність, достатньо висока середня тривалість навігації. За регулярністю перевезень морський транспорт поступається залізницям, оскільки деякі порти замерзають у зимовий період. Він є основним видом транспорту для забезпечення торгових зв'язків України з багатьма країнами і обслуговування приморських районів країни.

Швидкість доставки вантажів морським транспортом не нижча, ніж на залізницях (350...550 км/добу), а середня собівартість перевезень – менша. Вона істотно залежить від виду плавання, вантажу і дальності перевезень.

Річковий транспорт використовується переважно для перевезень між пунктами, розташованими на річкових шляхах, а також у змішаних сполученнях. Найбільш доцільним є перевезення річковим транспортом таких масових вантажів, як круглий ліс, руда, сіль, будівельні матеріали, плата за перевезення яких по залізниці складає від 50 до 90 % вартості самої продукції.

Економічність річкового транспорту підвищується при перевезеннях на дальні відстані, оскільки при цьому зменшується частка витрат на початкових і кінцевих операціях у собівартості перевезень.

Швидкість доставки вантажів річковим транспортом у багатьох басейнах не нижча за залізничну – 280...300 км/добу.

Авіаційний транспорт – надшвидкісний вид транспорту (середня швидкість перевезень складає близько 800...900 км/год), який забезпечує безпосадочні польоти на великі відста-

ні. Дальність безпосадочного польоту літака ТУ-114 складає до 10 тис. км. Повітряні траси в середньому коротші за паралельні їм залізничні лінії на 20 %, автомобільні дороги – на 28 % і водні шляхи – на 33 %.

У вантажних перевезеннях літаки використовуються переважно для доставки на далекі відстані овочів, фруктів та інших продуктів, що швидко псуються, а також пошти, цінних і дефіцитних вантажів (коштовностей, запасних частин та ін.).

До недоліків повітряного транспорту відносяться: висока енергоємність, залежність від погодних умов, обмеженість габаритних розмірів та маси вантажів, що перевозяться. Собівартість перевезень вантажів на цьому транспорті дуже висока – в 60...70 разів більша, ніж на залізничному.

У систему **трубопровідного транспорту** України входять: магістральний трубопровідний транспорт, за допомогою якого здійснюються транзитні, міждержавні, міжрегіональні поставки нафтопродуктів споживачам; промисловий трубопровідний транспорт – весь інший немагістральний транспорт у межах виробництв, а також внутрішньопромилові нафто-, газо- і продуктопроводи, міські газопровідні, водопровідні, теплопровідні, каналізаційні мережі, меліоративні системи та ін.

Особливостями цього виду транспорту є: відсутність рухомого складу, а отже і порожніх пробігів, постійний режим роботи незалежно від стану погоди і кліматичних умов, простота експлуатації та режиму управління перевезеннями, в яких власне транспортування і вантажно-розвантажувальні операції становлять єдиний процес. Швидкість перекачки нафтовантажів залежить від діаметра труби і складає в середньому 70...80 км/добу.

Трубопроводи є спеціалізованим (не універсальним) видом транспорту, що також сприятливо позначається на економічних показниках його роботи. Собівартість перекачування нафти і нафтопродуктів по трубопроводах у 2...3 рази нижча порівняно із залізничними перевезеннями.

Основні показники обсягів перевезень вантажів і пасажирів усіма видами транспорту України за 2007 рік надані в табл. 1 та 2.

Розвиток ТДК України вимагає розробки теоретико-методологічних і методичних підходів удосконалення його функціонування, основні напрями яких надані на рис. 1.

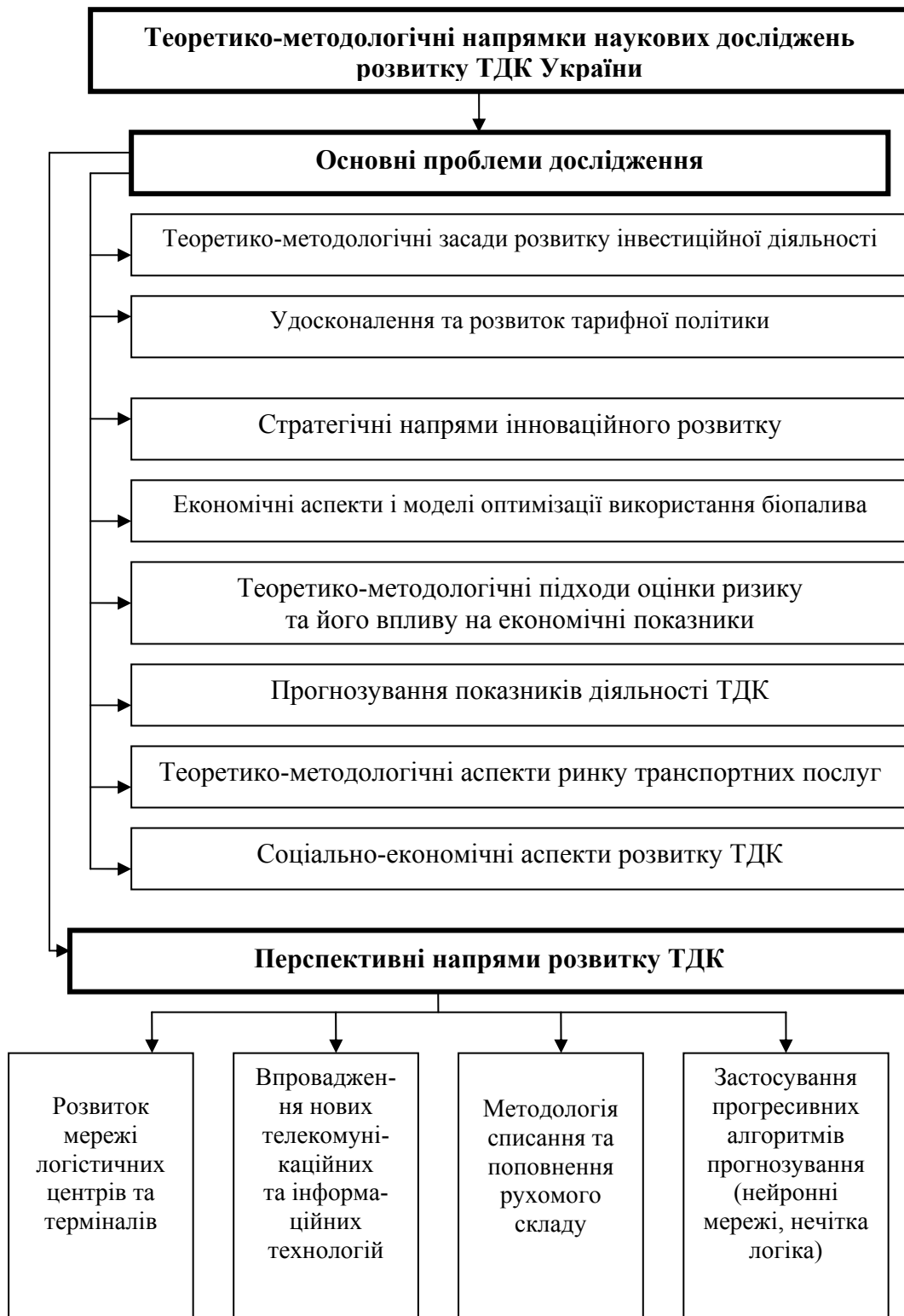


Рис. 1. Теоретико-методологічні підходи до розвитку ТДК України

Таблиця 1

Обсяги перевезень вантажів і вантажообіг за видами транспорту України

Вид транспорту	Перевезено вантажів, млн т		Вантажообіг, млрд т-км	
	2007 рік	Питома вага, %	2007 рік	Питома вага, %
Усіма видами транспорту	1990	100,0	510,2	100,0
Залізничним	514	25,8	262,5	51,5
Автомобільним	1255	63,1	46,6	9,1
Водним	24	1,2	18,6	3,6
Трубопровідним	196	9,89	182,1	35,72
Авіаційним	0,1	0,01	0,4	0,08

Таблиця 2

Обсяги перевезень пасажирів і пасажирообіг за видами транспорту України

Вид транспорту	Перевезено пасажирів, млн осіб		Пасажирообіг, млрд пас.-км	
	2007 рік	Питома вага, %	2007 рік	Питома вага, %
Усіма видами транспорту	8214	100,0	140,9	100,0
Залізничним	447	5,4	53,1	37,6
Автомобільним	4173	50,8	56,1	39,8
Водним	10	0,2	0,2	0,3
Авіаційним	5	0,1	9,3	6,6
Тролейбус	1621	19,7	9,3	6,6
Трамвай	1027	12,5	5,8	4,1
Метрополітен	931	11,3	7,1	5,0

Висновки

На основі проведених наукових досліджень дане авторське визначення ТДК України, акцентовано увагу на теоретико-методологічних підходах розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності, прогнозування роботи транспортної галузі; оцінці та врахуванні ризиків при прийнятті оптимальних рішень; соціально-економічних аспектів та розвитку ринку транспортних послуг.

Подальшими напрямками наукових досліджень щодо теоретико-методологічних і методичних підходів дослідження ТДК України є впровадження нових телекомунікаційних та інформаційних технологій, розробка методології списання та поповнення рухомого складу, розвиток мережі логістичних центрів та терміналів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Бакаєв, А. А. Экономико-математические модели планирования и проектирования транспортных систем [Текст] / А. А. Бакаев. – К.: Техника, 1973. – 220 с.
2. Бакаєв, О. О. Основи мікроекономіки [Текст] : навч. посібник / О. О. Бакаєв, О. О. Карагодова, Ю. О. Кутах. – К.: КУЕТТ, 2004. – 267 с.
3. Бакаєв, О. О. Макроеконометричне моделювання економічного розвитку України [Текст] : монографія / О. О. Бакаєв, Т. Г. Кравченко, Т. А. Мукмінова; за заг. ред. О. О. Бакаєва, Т. А. Мукмінової. – К.: Транспорт України, 2004. – 124 с.
4. Кулаєв, Ю. Ф. Методы экономической оценки инвестиционных проектов на транспорте [Текст] / Ю. Ф. Кулаев. – К.: Транспорт Украины, 2001. – 182 с.
5. Пашенко, Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України [Текст] : монографія / Ю. Є. Пашенко; за ред. С. І. Дорогунцова. – К.: Науковий світ, 2003. – 467 с.
6. Новікова, А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів [Текст] / А. М. Новікова. – К.: НІПБМ, 2003. – 494 с.
7. Блудова, Т. В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток [Текст] / Т. В. Блудова. – К.: НІПМБ, 2006. – 274 с.
8. Логистика – технология транспортного процесса [Текст] / Л. М. Костюченко и др.; под ред. Л. Г. Заенчика. – К.: Кий, 2000. – 358 с.
9. Кудрицька, Н. В. Стратегічне планування як інструмент розвитку транспортно-дорожнього комплексу України [Текст] / Н. В. Кудрицька // Заліз. трансп. України. – 2008. – № 5. – С. 7-10.
10. Кудрицька, Н. В. Теоретико-методологічні засади розвитку ринку транспортних послуг [Текст] / Н. В. Кудрицька // Формування ринкових відносин в Україні. – 2009. – № 2 (93). – С. 110-114.
11. Кудрицька, Н. В. Системний підхід при розробці стратегії підвищення ефективності функціонування транспортно-дорожнього комплексу України [Текст] / Н. В. Кудрицька // Заліз. трансп. України. – 2008. – № 6. – С. 24-28.

Надійшла до редколегії 05.05.2009.

Прийнята до друку 13.05.2009.