

## НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Розглядаються напрями розвитку транспортної інфраструктури як базового фактора національної безпеки, стійкого і динамічного зростання економіки, її інтеграції у європейський та світовий економічний простір. Найважливішим елементом транспортної інфраструктури в сучасній економіці стає мережа логістичних провайдерів, що знижують транзакційні витрати та підвищують якість транспортного обслуговування. А основним напрямом державної політики щодо інфраструктури повинен стати поступовий перехід діяльності зі створення й експлуатації об'єктів інфраструктури з витратної сфери, що є тягарем для держави, в ефективний бізнес на основі державно-приватного партнерства.

*Ключові слова:* транспортна інфраструктура, транспортна система, логістичні центри, елементи інфраструктури, транзакційні витрати, державно-приватне партнерство

### Постановка проблеми

Глобалізація світової економіки, розширення міжрегіональних та міжнародних торговельних відносин обумовили потребу у форсованому розвитку транспортної інфраструктури як базового фактора національної безпеки, стійкого і динамічного зростання економіки, її інтеграції у європейський та світовий економічний простір. Недостатній рівень міжгалузеві та міжрегіональної координації нації в розвитку транспортної інфраструктури веде до нераціонального витрачання ресурсів і зниження ефективності її роботи. Слабка взаємодія різних видів транспорту, відсутність сучасних логістичних технологій організації транспортного процесу, тривалі терміни доставки, низький рівень контейнеризації та контрейлеризації перевезень і багато інших чинників стримують наростаючі потоки товарів і пасажирів. Транспортна система України відстає від більшості європейських країн у галузі мультимодальних перевезень. Актуальність досліджень в цьому напрямку обумовлена тим, що транспорт і створює умови його роботи транспортна інфраструктура є однією із системоутворюючих галузей економіки, що забезпечує територіальну цілісність держави і єдність економічного простору країни.

### Огляд останніх досліджень і публікацій

Проблеми розвитку інфраструктури різних галузей на державному та регіональному рівнях досліджувалися в роботах вітчизняних вчених Бутка М. П., Алешугіної Н. О., Ейтутіса Г. Д., Диканя В. Л., Кельмана І. І., Аксьонова І. М., Бараша Ю. С., Дейнеко О. Г., Кулаєва Ю. Ф., Загорюлька В. М., Пашенка Ю. Є. та ін. Проте

питання особливостей функціонування транспорту та відповідної інфраструктури на регіональному рівні детально не розглядалися. У науковій літературі транспорт і транспортна інфраструктура розглядаються, як правило, ізольовано від територій, на яких вони функціонують. У науковій літературі недостатньо повно розглянуто особливості функціонування транспортної інфраструктури в Україні, а також концептуальні засади формування та реалізації стратегії її розвитку.

### Виклад основного матеріалу

Сучасні проблеми розвитку транспортної системи обумовлені неупорядкованістю, а в ряді випадків відсутністю належного інституційного середовища, адекватного новим умовам, а також необхідних механізмів, що забезпечують виконання відповідних законів, норм і правил. Актуальною є розробка положень щодо створення інфраструктури, що забезпечує реалізацію геополітичних та економічних аспектів транспортної політики та сучасних стратегій розвитку транспортної інфраструктури, що відповідає національним інтересам України в умовах розвитку світогосподарських зв'язків.

Водночас, сучасний стан транспортної інфраструктури в Україні більшістю експертів визнається незадовільним. Про це свідчить порівняння основних показників транспортної забезпеченості окремих європейських держав з українськими (табл. 1). Україна має досить високий рівень забезпеченості залізницями (за цим показником вона входить до першої десятки світу), хоча дещо відстає від Польщі, Франції та Німеччини. Рівень електрифікації залізниць теж є досить високим.

Порівняння транспортної забезпеченості України та деяких країн Європи

Країна	Площа, тис. км	Довжина автошляхів, тис. км	Щільність автошляхів, км/тис. км <sup>2</sup>	Довжина залізниць, тис. км	Щільність залізниць, км/тис. км <sup>2</sup>
Україна	603,7	169,4	280,6	21,7	35,9
Польща	312,6	424,0	1355,9	22,3	71,4
Франція	551,6	951,5	1749,1	29,2	53,7
Німеччина	357,0	644,5	1805,3	41,9	117,4
Іспанія	307,6	681,2	1349,5	15,3	30,3
Італія	301,2	487,7	1618,7	19,7	65,5

Проте, в частині забезпеченості автомобільними дорогами Україна зовсім не вигідно відрізняється від інших країн. Будучи більшою за площею від Франції та Німеччини, Україна має, відповідно, у 5,6 та 3,8 разу менше автошляхів. Якщо брати до уваги щільність автодоріг, то вона залишається далеко позаду [1].

В останні роки загострилися питання не тільки транспортування вантажів українських відправників і одержувачів, а й транзитного забезпечення. Україна використовує свій транзитний потенціал ще недостатньо. Так, в роботі [2] зазначається, що стан транспортної інфраструктури та проблеми її розвитку на сучасному етапі перетворюються у серйозну перешкоду на шляху реалізації національних інтересів та забезпечення економічної безпеки держави як у цілому, так і за окремими її елементами. Саме тому можна стверджувати, що глобалізація економіки та процеси розвитку зовнішньоторговельного обігу, що її супроводжують, вимагають нових підходів до розвитку транспорту, пошуку нових технологій та раціональних шляхів освоєння перевезень пасажирів та вантажів. Розвиток транспортної інфраструктури є важливим напрямом соціально-економічного прогресу, підвищення ефективності виробництва. При цьому успішне вирішення багатьох проблем визначається ефективністю механізму управління транспортним комплексом.

Вагомим дестабілізуючим фактором економіки є порушення координування між пропускною спроможністю окремих видів транспорту та розвитком продуктивних сил України [3, с. 112–113]. Так, на сьогоднішній день не забезпечується пропускна спроможність на залізничному транспорті, на міських маршрутах автомобільним транспортом при перевезенні пасажирів, а також не набули належного розвитку авіаперевезення, які в основному викорис-

товуються в системі міжнародних перевезень. Недостатньо використовується транзитний потенціал, транзит через територію України складає менше 1 % товарообігу між країнами Європи та Азії, а, отже, використовується лише 5...7 % її транзитного потенціалу [4, с. 225]. У зв'язку з цим належить досліджувати методичні та практичні вимоги до становлення інтегрованої транспортної інфраструктури регіонів України; розробити механізми координації інфраструктурних інститутів. Необхідність більш глибокого осмислення особливостей формування транспортної інфраструктури прикордонних регіонів, де висока їх значимість для розвитку економіки в цілому, враховуючи те, що знос основних засобів рухомого складу на залізницях України становить до 70 %. Значна частина транспортних засобів працює за межами нормативного терміну служби, тому через зношеність вагонного парку щорічно необхідно закуповувати 7 тис. нових вагонів [5]. Здійснений «Укрзалізницею» аналіз показав, що одна з причин дефіциту вантажних вагонів, насамперед напіввагонів, криється у безвідповідальному ставленні до вимог нормативів із термінів навантаження та розвантаження цих вагонів на державних підприємствах вугільної та енергетичної галузей. Так, з 38 вугільних об'єднань 36 не виконують встановлені норми на вантажні операції. Замість передбачених 5...16 годин кожний вагон простоє майже добу, у зв'язку з чим втрати вантажних ресурсів сягають понад 570 вагонів щодобово. Причини – у технічній відсталості інфраструктури вугільних підприємств, недосконалії технології визначення якості продукції (аналіз здійснюють після завантаження у вагони), чимало проблем на під'їзних путях державних шахт і збагачувальних фабрик (на недержавних аналогічних підприємствах, наприклад, ВАТ «Краснодонвугіл-

ля», час використання вагонів на 5...10 годин менше). Багато вагонів пошкоджується в морських портах, де працюють грейферні крани, внаслідок чого Одеська залізниця втратила 733, Придніпровська – 540, Донецька – 381, Львівська – 194 вантажних вагонів. Лише на Південно-Західній залізниці за 8 місяців 2010 р. відремонтовано 3997 вагонів [6].

На думку аналітиків [7, с. 9], Україна володіє розвиненою інфраструктурою залізничного, водного, автомобільного та авіатранспорту. За довжиною мережі залізниць вона посідає друге місце у Європі (21,7 тис. км). У Чорноморському, Азовському та Дунайському басейнах розташовано 18 морських торговельних портів. Довжина внутрішніх водних шляхів на найбільших європейських річках Дунай та Дніпро становить майже 2,2 тис. км, вздовж них розташовано 10 річкових портів. Авіаційний транспорт представлений інфраструктурою 33 аеропортів, з яких 17 міжнародних. Загальна мережа автодоріг загального користування становить 169,5 тис. км, з яких 165,8 тис. км – із твердим покриттям. Вигідне географічне положення України обумовлює проходження її територією Пан'європейських транспортних коридорів №№ 3, 5, 7, 9; коридорів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) №№ 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА).

Між тим, на сьогодні транспортний сектор України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Якісні показники щодо швидкості, якості й ефективності перевезень пасажирів та вантажів поки що не відповідають сучасним вимогам. Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури дозволяють щороку перевозити залізницями понад 1 млрд т вантажів, переробляти в портах понад 160 млн т вантажів та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн т вуглеводнів. Значна частина цього потенціалу може забезпечувати транзитні перевезення. Ці потенційні потужності використовуються не в повну міру, а затяжний період спаду промислового й сільськогосподарського виробництва та адекватне зниження доходів і обумовлені ними скорочення обсягів перевезень призвели до значного погіршення відтворювального процесу на транспорті та стану його виробничо-технічної бази, яка не зможе в перспективі у повному обсязі та з потрібною якістю забезпечити потреби як у внутрішніх, так і в міжнародних перевезеннях. Вже на сьогодні, як констатується у Стратегії розвитку

залізничного транспорту на період до 2020 р., резерви технічних потужностей залізничного транспорту, його провізної спроможності практично вичерпані, що ставить під загрозу можливість безперервного задоволення зростаючих потреб суспільства у транспортному обслуговуванні, особливо у напрямках морських торговельних портів Чорного та Азовського морів, гальмуючи подальший розвиток продуктивних сил у регіонах. Це стосується також міжнародних перевезень, де на ринку транспортних послуг йде жорстка конкурентна боротьба. Водночас, спроможності залізничних транспортних коридорів №№ 3, 5, 9 використовуються лише наполовину, автошляхи мають резерви пропуску додаткових потоків автотранспортних засобів, збільшених у 2...3 рази.

Прогнозуючи розвиток транспортної інфраструктури, слід забезпечити її модернізацію, що забезпечить:

- збільшення пропускнуої спроможності транспортної мережі;
- впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів, передусім денних;
- розвиток мережі автомобільних доріг, насамперед швидкісних та обходів населених пунктів;
- розвиток пропускнуої спроможності морських портів;
- розвиток транспортних вузлів та залізничних, автомобільних підходів до морських портів;
- розвиток мережі пунктів пропуску через державний кордон України;
- розвиток аеропортової мережі, передусім у рамках підготовки до чемпіонату Європи 2012 року з футболу;
- розвиток державної системи використання повітряного простору України;
- удосконалення та розвиток мережі громадського транспорту загального користування;
- збільшення пропускнуої спроможності транспортної мережі в м. Києві та обласних центрах;
- створення мережі логістичних центрів;
- удосконалення мережі інформаційно-комунікаційних технологій транспорту.

До найбільш важливих інвестиційних проєктів, враховуючи затверджену КМ України транспортну стратегію України, належать:

- впровадження руху швидкісних пасажирських поїздів: Київ–Полтава–Харків, Київ–Дніпропетровськ, Київ–Тернопіль–Львів, Київ–Жмеринка–Одеса, Київ–Донецьк та між великими обласними центрами;

- будівництво, реконструкція та капітальний ремонт автомобільних доріг державного значення, зокрема: Львів–Броди, Львів–Тернопіль, Вінниця–Київ, Кіпті–Бачівськ, Київ–Чоп, Київ–Харків–Довжанський, Київ–Одеса, Київ–Ковель–Ягодин, Стрий–Кіровоград–Знам'янка, Херсон–Сімферополь, Харків–Сімферополь–Севастополь, Одеса–Рені, Знам'янка–Луганськ–Ізварине, Великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва;

- підготовка транспортної мережі до обслуговування фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року, в тому числі будівництво та реконструкція аеропортів у Києві, Донецьку, Львові, Харкові;

- збільшення пропускної спроможності залізничного руху в напрямку Криму, а також на напрямку Київ–Трипілля–Миронівка, розвиток паралельного залізничного напрямку Долинська–Миколаїв–Херсон–Джанкой;

- впровадження технологій енергозбереження при перевезеннях залізничним транспортом на напрямку Знам'янка–Долинська–Миколаїв–Херсон–Джанкой;

- будівництво нового залізничного тунелю Бескид–Скотарське (МТК № 5);

- добудова, будівництво та реконструкція мостів у Києві, Дніпропетровську, Запоріжжі, Миколаєві та Херсоні;

- розбудова метрополітену в Києві, Харкові, Дніпропетровську, Донецьку;

- удосконалення системи супроводу транспортних засобів шляхом впровадження систем супутникової радіонавігації;

- будівництво та реконструкція терміналів (перш за все контейнерних) у морських портах;

- оновлення портового допоміжного і криголамного флоту та модернізація засобів портової механізації;

- створення логістичних центрів у транспортних вузлах зі значними вантажопотоками;

- будівництво другої черги глибоководного суднового ходу Дунай – Чорне море,

Все це планується вирішити за рахунок оновлення рухомого складу, нових інноваційних проектів, забезпечення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки та підвищення якості послуг пасажирського транспорту загального користування.

Найважливішим елементом транспортної інфраструктури в сучасній економіці стає мережа логістичних провайдерів, що знижують транзакційні витрати, підвищують якість транспортного обслуговування і функціонують на основі взаємної довіри всіх учасників логі-

стичних процесів і процедур. Високий рівень довіри стимулює створення мережеских організацій, міжгалузевих кластерів.

Ще одна особливість розвитку транспортної інфраструктури – це її інтеграція з інфраструктурою зв'язку. У сучасному світі з відчутним прискоренням переміщуються не тільки люди і матеріальні цінності, але інтелект та інформація.

При цьому переміщення нематеріальних факторів виробництва, якими є інформація і знання, стає частиною загального логістичного процесу. Іншими словами, сучасний логістичний процес об'єднує в собі логістику не тільки матеріальних об'єктів, але і нематеріальних у вигляді інформації та знань.

## Висновки

Традиційні чинники, такі як підвищення рівня міжгалузевої і міжрегіональної координації в розвитку транспортної інфраструктури, використання сучасних логістичних технологій організації транспортного процесу, – доповнені фактором створення належного інституційного середовища, що визначає взаємодію державних, регіональних і місцевих органів управління, а також транспортних підприємств різних форм власності, формує основу державно-приватного партнерства. Запропоновано форми взаємодії адміністрації, населення та господарюючих суб'єктів у процесі формування та реалізації стратегічного плану розвитку транспорту. Слід розробити методичні вимоги до генеральної схеми розвитку інтегрованої транспортної інфраструктури в регіонах, що використовує мультимодальні транспортні центри і транспортні коридори. Транспортна стратегія повинна передбачати вирішення двох першочергових завдань. Перше – створення опорної транспортної мережі, ліквідацію диспропорцій у розвитку транспортної системи між окремими територіями. Друге – включення в систему міжнародних транспортних коридорів для забезпечення експортно-імпорتنих перевезень вантажів і міжнародного транзиту із залученням на вітчизняні комунікації міжнародних вантажопотоків. Основним напрямом державної політики щодо інфраструктури повинен стати поступовий перехід діяльності зі створення й експлуатації об'єктів інфраструктури з витратної сфери, що є тягарем для держави, в ефективний бізнес, що регулюється загальними принципами ринкової економіки. Впровадження методів державно-приватного партнерства в розвиток та експлуатацію інфра-

структури є одним з перспективних способів переходу від бюджетно-витратної до ринково-прибуткової моделі господарювання.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Бутко, М. П. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України [Електрон. ресурс] / М. П. Бутко, Н. О. Алешугіна // Електронне наук. фах. видання «Ефективна економіка» включено до переліку наук. фах. видань України з питань економіки (постанова президії ВАК України № 2-05/3 від 08.07.2009 р.). – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=62>
2. Іксарова, Н. О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України [Електрон. ресурс] / Н. О. Іксарова. – Режим доступу: [www.nbuv.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Ekpr/2010\\_36/Zmist/6PDF.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2010_36/Zmist/6PDF.pdf)
3. Ткаченко, А. М. Логістика і територіальний розвиток [Текст] / А. М. Ткаченко // Управління сучасним містом. – 2003. – № 1.3 (9). – С. 9–17.
4. Логинов, Е. Г. Системные проблемы экономической безопасности [Текст]. В 20 тт. – Том. 6: Экономическая безопасность: Инвестиции / Е. Г. Логинов. – М.: Научтехлитиздат, 2009. – 298 с.
5. Дзензерський, В. О. Ефективний рухомий склад для вантажних перевезень – запорука розвитку всіх галузей промисловості [Текст] / В. О. Дзензерський // Урядовий кур'єр. – 2010. – 13 жовт.
6. Дацюк, Л. Вантажів – хоч відбавляй, а вагонів катма [Текст] / Л. Дацюк // Урядовий кур'єр. – 2010. – 26 жовт.
7. Прейгер, Д. К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку [Текст] / Д. К. Прейгер, д.е.н., проф. (кер. авт. кол.), О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.

Надійшла до редколегії 09.12.2011.

Прийнята до друку 20.12.2011.

В. И. КОПЫТКО

## НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

Рассматриваются направления развития транспортной инфраструктуры как базового фактора национальной безопасности, устойчивого и динамичного роста экономики, ее интеграции в европейское и мировое экономическое пространство. Важнейшим элементом транспортной инфраструктуры в современной экономике становится сеть логистических провайдеров, которые снижают транзакционные издержки и повышают качество транспортного обслуживания. А основным направлением государственной политики относительно инфраструктуры должен стать постепенный переход деятельности по созданию и эксплуатации объектов инфраструктуры, которые являются бременем для государства, с затратной сферы в эффективный бизнес на основе государственно-частного партнерства.

*Ключевые слова:* транспортная инфраструктура, транспортная система, логистические центры, элементы инфраструктуры, транзакционные издержки, государственно-частное партнерство

V. I. KOPYTKO

## DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

The trends of the transport infrastructure development as a basic factor of national security, the stable and dynamic economic growth, its integration into the European and world economic space are considered. The most important element of the transport infrastructure in the modern economy is a network of logistic providers, which reduce transaction costs and improve the quality of transport service. And the main direction of government policy according to infrastructure should be a gradual transition of activities for establishing and operating the infrastructure objects, that is a burden for the State, from a cost sphere to an efficient business based on the state-private partnership.

*Keywords:* transport infrastructure, transport system, logistic centers, infrastructure elements, transaction costs, state-private partnership