

УДК 339.9

А. Маловичко

A. Malovichko

**К ВОПРОСУ О СОСТОЯНИИ И ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ****TO THE PROBLEM OF THE STATE AND PERSPECTIVES
OF THE DEVELOPMENT OF UKRAINIAN TRANSPORT SYSTEM**

Статья посвящена рассмотрению транспортной системы Украины. Особое внимание уделено сравнительной характеристике некоторых показателей развития транспортной системы Украины и стран-членов Европейского Союза. Представлены наиболее существенные проблемы транспортной системы Украины, препятствующие активизации интеграционных процессов.

Ключевые слова: транспортная система, грузооборот, пассажирооборот.

Стаття присвячена розгляду транспортної системи України. Особливо увага приділена порівняльній характеристиці деяких показників розвитку транспортної системи України та країн-членів Європейського Союзу. Представлено найбільш вагомі проблеми транспортної системи України, що перешкоджають активізації інтеграційних процесів.

Ключові слова: транспортна система, вантажообіг, пасажирообіг.

The article is devoted to the reviewing of transport system of Ukraine. Particular attention is paid to comparative characteristics of some indicators of the development of transport system of Ukraine and member countries of the European Union. The most significant problems of transport system of Ukraine, preventing the activation of integration processes, are set.

Keywords: transport system, goods turnover, passenger turnover.

Постановка проблемы. Уровень развития транспортной системы государства – один из важнейших показателей его экономической и социальной интеграции в мировую экономику. Эффективность работы транспортной система государства – основное требование для его конкурентоспособности на мировой арене. Долгосрочная стратегия развития Украины обуславливает нацеленность государства на вхождение в мировую экономическую систему и прежде всего – на экономическую интеграцию со странами Европейского Союза. Активизация интеграционного процесса приведет к росту товарооборота между сотрудничающими странами. Кроме того, географическое положение Украины делает ее выгодным местом для транзитных перевозок товаров и пассажиров между государствами Европы, Азии и Ближнего Востока.

Анализ последних исследований и публикаций. Рассмотрению особенностей функционирования и оптимизации транспортной системы посвящены работы таких ученых, как: А. Э. Горева, А. Е. Эмировой, В. К. Городецкого и др.

Постановка задачи. Целью статьи является рассмотрение особенностей транспортной системы Украины в рамках курса на интеграцию в Европейский Союз.

Изложение основного материала исследования. Мировая транспортная система характеризуется неоднородностью: в ней можно выделить транспортные системы экономически развитых и развивающихся стран. На первую из них приходится 78 % общей длины мировой транспортной сети и 75 % мирового грузооборота. Густота транспортной сети, в наибольшей мере характеризующая обеспеченность ею, в большинстве развитых стран составляет 50–60 км на 100 км² территории, а в развивающихся – 5–10 км. Наряду с этим в мировой транспортной системе выделяют также несколько региональных транспортных систем: Северной Америки (на нее приходится около 30 % общей длины всех мировых путей сообщения), стран СНГ, Европы, Азии (подразделяется на несколько подсистем), Латинской Америки, Австралии, Северной Африки [5].

Транспортная система Украины представляет собой транспортную инфраструктуру, все виды транспортных средств, систему управления и работников транспортной сферы в совокупности, которая обеспечивает согласованное взаиморазвитие и функционирование перечисленных выше ее элементов с целью максимального удовлетворения транспортных потребностей населения и промышленности. Структура транспортной системы Украины представлена на рис. 1 [1].

Наибольший удельный вес в структуре транспортной системы Украины имеет автомобильный транспорт – 68 % от общего объема перевозок.

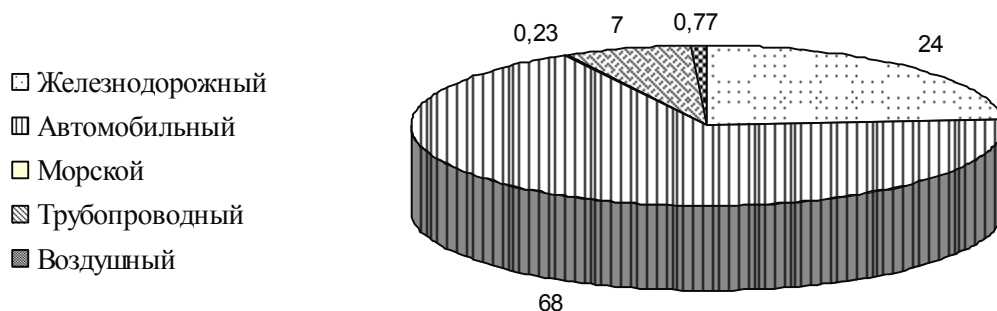


Рис. 1. Структура транспортной системы Украины

Однако, автомобильные дороги Украины не соответствуют европейским стандартам по многим показателям: скорость передвижения, нагрузка на ось, обеспеченность современными дорожными знаками и разметкой, необходимым количеством пунктов технической и медицинской помощи, питания и отдыха, заправки топливом и смазочными материалами, телефонной связи и др. Практически отсутствуют дороги первой категории с многорядным движением на высоких скоростях [2]. Значительного улучшения требует материально-техническая база организаций, осуществляющих развитие и обслуживание автомобильной транспортной сети.

Железнодорожный транспорт имеет долю 24% от общего объема перевозок и является наиболее развитым в Украине. По грузообороту он выполняет основные объемы перевозок – 40%–60% [1].

Однако, железнодорожный транспорт имеет высокую долю изношенности основных фондов, преобладающая часть путей смонтирована на деревянных шпалах, из которых 15–17 % непригодны для дальнейшего использования. Техничко-экономические и эксплуатационные характеристики железной дороги снижаются также из-за того, что ширина колеи отличается от западноевропейской, что оказывает негативное воздействие на развитие международных перевозок.

Весомый вклад в формирование украинской транспортной системы вносит трубопроводный транспорт, обладающий достаточными производственными мощностями для обеспечения страны нефтью и газом, а также для выполнения функций транзита российской нефти и газа в страны Юго-Восточной Европы. Однако вся сеть трубопроводного транспорта в Украине ориентирована на снабжение нефтью и газом из России, что, в соответствии с общепринятыми стратегическими подходами нецелесообразно.

Воздушный транспорт имеет незначительную долю в общем объеме грузовых и пассажирских перевозок (0,23 %), хотя он является наиболее удобным по показателям скорости доставки пассажиров и срочных грузов на большие расстояния. Основными проблемами, стоящими на пути развития данного вида транспорта в Украине являются отсутствие достаточного уровня комплектации парка самолетов их конкурентоспособными аналогами, строительства и реконструкции ряда объектов авиационно-производственной инфраструктуры, структурной реорганизации управления авиационным транспортом, налаживания системы снабжения, согласования земельных тарифов и т.д.

Морской транспорт по количеству перевозок занимает незначительное место. Доминирующие объемы перевозок осуществляются в заграничном плавании. Проблемы развития морского транспорта связаны, прежде всего, со значительным моральным и физическим износом судов и портового оборудования, их малым тоннажем. Портовая инфраструктура не рассчитана на новые технологии портовых работ, что существенно снижает ее производительность как портов [3].

Рассмотрим для сравнения некоторые показатели работы транспортного комплекса Украины и некоторых стран-членов Европейского Союза. Грузооборот наземными видами транспорта – один из важных показателей развития транспортной инфраструктуры. В соответствии с данными табл. 1 объемы грузовых перевозок наземным транспортом Украины стоят на уровне таких стран-членов ЕС, как Польша и Франция. За последние 5 лет объемы грузовых перевозок наземными видами транспорта Украины выросли на 28,7 % или на 74769 млн т/км, в то время как грузооборот Польши увеличился на 28 % или на 72506 млн т/км. Украина, в отличие от таких стран, как Румыния и Хорватия, демон-

стрирует стабильное наращивание объемов грузооборота, за исключением 2012 года, когда показатель снизился на 3,33 % или на 9944 млн т/км. Так же, как и в других государствах, снижение показателя стало причиной европейского долгового кризиса, который в 2012 году стал наиболее острым. Объемы грузовых перевозок наземными видами транспорта Хорватии, ставшей членом ЕС только в 2013 году, в 11 раз меньше грузооборота Украины. Так же следует отметить, что из представленных в табл. 1 стран, Украина в 2013 году продемонстрировала наиболее высокий темп роста показателя – на 15,96 % по сравнению с 2012 годом.

Таблица 1

**Динамика грузооборота наземными видами транспорта Украины
и некоторых стран-членов ЕС в 2009–2013 гг., млн т/км [1; 4]**

Страна	2009 г.	2010 г.	Темп роста 2010 г. к 2009 г.	2011 г.	Темп роста 2011 г. к 2010 г.	2012 г.	Темп роста 2012 г. к 2011 г.	2013 г.	Темп роста 2013 г. к 2012 г.
Украина	260382	275007	105,62	298972	108,71	289028	96,67	335151	115,96
Польша	258966	288186	111,28	297004	103,06	305353	102,81	331469	108,55
Румыния	58361	53571	91,79	53354	99,59	56439	105,78	60038	106,38
Словакия	35347	36705	103,84	37936	103,35	38081	100,38	39505	103,74
Германия	474856	498951	105,07	507815	101,78	491866	96,86	496644	100,97
Франция	225085	230041	102,20	237309	103,16	221236	93,23	216392	97,81
Хорватия	14594	14042	96,22	13534	96,38	12969	95,83	13475	103,90

Морской транспорт обеспечивает более 75 % перевозок между государствами, реализуя возможности международного географического разделения труда в условиях активизации интернационализации мировой экономики. Странами-лидерами мирового торгового флота являются Япония, Греция, США, Кипр, Китай [5].

Снижение показателя грузооборота на морском транспорте Украины обуславливается увеличением недозагрузки портов. Чтобы компенсировать утрату выручки, морские перевозочные компании вынуждены были поднимать ставки, что негативно сказалось на объемах международных перевозок.

На рис. 2 отображена динамика грузооборота морского транспорта Украины. Начиная с 2010 г. грузооборот стремительно снижался до 4615,2 млн т/км, что на 51,2 % или на 4399,3 млн т/км меньше, чем в 2010 году.

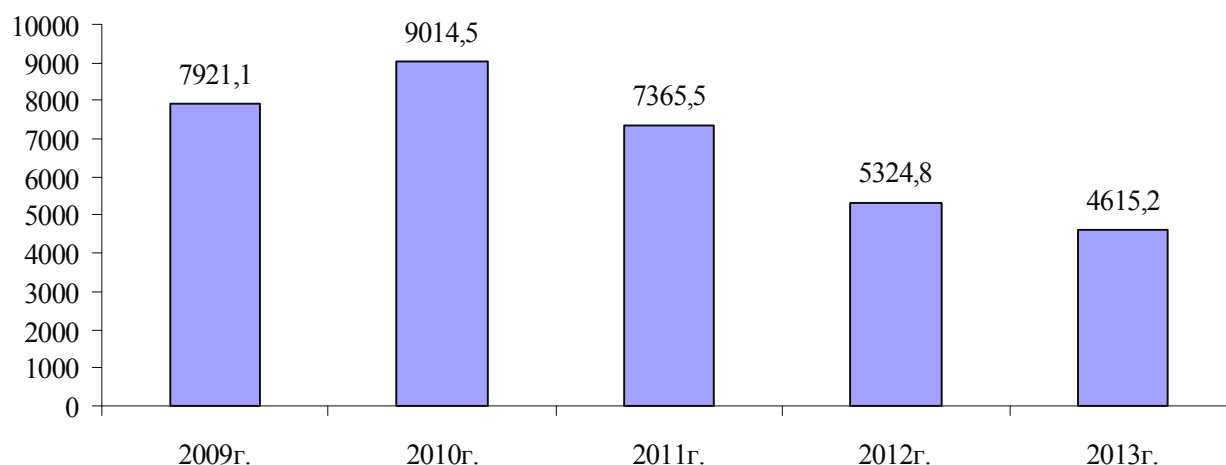


Рис. 2. Динамика грузооборота морского транспорта Украины в 2009–2013 гг., млн т/км [1]

Показатель пассажирооборота так же учитывается при оценке эффективности работы транспортной системы страны. Необходимо отметить, что пассажирооборот Украины на железнодорожном транспорте в последние годы сокращался вследствие повышения железнодорожных тарифов,

одновременно с этим увеличивался пассажирооборот на автомобильном транспорте. В соответствии с данными табл. 2 пассажирооборот Украины за последние пять лет снизился до уровня 4615,2 млн. т/км, что на 58,3 % или на 3305,9 млн. т/км меньше, чем в 2009 году.

Таблица 2

**Динамика пассажирооборота Украины и некоторых стран-членов ЕС
в 2009–2013 гг., млн. т/км [1; 4]**

Страна	2009 г.	2010 г.	Темп роста 2010 г. к 2009 г.	2011 г.	Темп роста 2011 г. к 2010 г.	2012 г.	Темп роста 2012 г. к 2011 г.	2013 г.	Темп роста 2013 г. к 2012 г.
Украина	7921,1	9014,5	113,80	7365,5	81,71	5324,8	72,29	4615,2	86,67
Польша	245298	248382	101,26	256138	103,12	265746	103,75	268745	101,13
Румыния	18933	17393	91,87	16846	96,86	17155	101,83	17334	101,04
Словакия	33357	33697	101,02	33999	100,90	34030	100,09	34028	99,99
Германия	104194	104677	100,46	105777	101,05	105981	100,19	108752	102,61
Франция	937278	946247	100,96	952456	100,66	955373	100,31	964193	100,92
Хорватия	5273	5026	95,32	4631	92,14	4353	94,00	4365	100,28

Среди основных причин снижения данного показателя можно назвать увеличение количества частного транспорта, миграция населения, износ транспортных средств, убыточность социально значимых маршрутов. Показатель пассажирооборота Украины обозначен на уровне показателя такой страны-члена ЕС как Хорватия, которая так же демонстрировала снижение до 2013 г. Такие европейские государства, как Польша, Словакия, Германия, Франция стабильно увеличивают пассажирооборот по всем видам транспорта, что обуславливается, прежде всего, политикой этих стран в отношении экологической безопасности.

В Украине имеются все необходимые условия для формирования современной системы транспортных коммуникаций, которая соответствовала бы европейским стандартам. Такими условиями являются достаточная ресурсная база, наличие квалифицированного трудового ресурса, выгодные природно-климатические и географические характеристики территории, наличие конкурентоспособных научно-технических проектов, прошедших соответствующую экспертизу и готовых к реализации, заинтересованность зарубежных инвесторов в размещении капиталов в Украине, устойчивая тенденция к признанию Украины мировым сообществом как европейского государства, наличие утвержденной концепции создания и функционирования в Украине национальной сети международных транспортных коридоров.

Украина стала первым государством, которую посетили представители Евро-комиссии после старта ЕПС с целью начать переговоры о совместном плане действий для мероприятий добрососедства. Поэтому Европейская комиссия утвердила «План действий Украина – ЕС». Особое место в документе отведено развитию сотрудничества в транспортной сфере.

В апреле 2006 года Правительство Украины утвердило к выполнению мероприятия плана действий Украина-ЕС в транспортной сфере. Согласно документу, в число мероприятий входят[3]:

- дальнейшая отработка концепции последовательной национальной транспортной политики развития всех видов транспорта Украины в соответствии с Белой книгой ЕС в сфере транспорта;
- оценка приоритетных инфраструктурных проектов в различных секторах и дальнейшее участие в совместном с ЕС развитии паневропейских коридоров и зон, а также в программе TRACESA;
- определение источников и принятие стратегии финансирования проектов и инфраструктуры с учетом решения о распространении в Украину мандата Европейского инвестиционного банка;
- подготовка инвестпроектов по развитию транспортной инфраструктуры с привлечением финансовых ресурсов Европейского инвестиционного банка и ЕБРР.

Мероприятия плана на 2006 год включают также ремонт автодороги М06 Киев-Чоп на участке от Киева до Брод (МТК 3 и 5) за счет паритетного финансирования Европейского инвестиционного банка и ЕБРР в размере 300 миллионов евро или по 150 миллионов евро каждым банком [6].

В числе мероприятий развитие сотрудничества в сфере спутниковой навигации, включая совместные научно-исследовательские работы и использование их результатов, а также отработка пла-

на действий по имплементации соглашения о сотрудничестве в области гражданской глобальной навигационной спутниковой системы между Украиной и ЕС и его государствами-членами.

В план действий входят разработка проектов изменений к закону об автомобильном транспорте и о дорожном движении; внедрение в практику в Украине международных стандартов обязательного времени работы и отдыха водителей и обеспечение их выполнения и подготовка к присоединению к конвенции Международной организации труда номер 153 «О продолжительности рабочего времени и периодах отдыха на дорожном транспорте»; разработка проекта общегосударственной концепции повышения безопасности на дорогах, а также механизма реализации соглашения о принятии единых условий периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании этих осмотров.

В числе мероприятий плана содействие развитию мультимодальных услуг на железнодорожном транспорте, развитие сотрудничества в рамках Организации содружества железных дорог, Организации по международным перевозкам (OSJD, OTIF), а также подготовка к присоединению Украины к Конвенции о процедуре международного таможенного транзита при перевозках грузов железнодорожного транспорта с использованием накладной СМГС. Вместе с тем, мероприятия плана включают подготовку эффективной модели проведения переговоров о двусторонних соглашениях в сфере авиации; реализация протокола между Госавиаслужбой и ЕС о некоторых аспектах воздушного сообщения от 12 декабря 2005 года; получение Украиной статуса полноправного члена в Европейских объединенных авиационных властях; отработка мер в области безопасности на авиационном транспорте с учетом заявленной цели членства в Европейском агентстве по воздушной безопасности (EASA); содействие вводу в действие Протокола о присоединении Украины к международной конвенции о сотрудничестве в области безопасности аэронавигации «Евроконтроль» [7].

План мероприятий также включает проведение консультаций с Европейским агентством по морской безопасности (ЕАМБ) о подписании соглашения об участии Украины в работе ЕАМБ и создания условий для обмена информацией по вопросам безопасности на море через доступные с информационной системой ЕАМБ сети; содействие реструктуризации государственных портов (разделение коммерческих и управленческих функций) и рассмотрению Верховной Радой проекта закона «О морских портах Украины»; развитие реки Дунай с целью реализации ее потенциала как одной из главных составных европейского внутреннего водного сообщения; участие Украины в пересмотре Белградской конвенции 1948 года [8].

Выводы из проведенного исследования. Приведенный анализ важнейших проблем функционирования различных видов транспорта, свидетельствует об их масштабности, сложности и определяющем значении для общего развития экономики Украины. Их реализация требует крупных инвестиций и сложных организационных решений.

Список использованной литературы

1. Официальный сайт Государственной службы статистики Украины [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Мировая транспортная система : структура и развитие. Официальный сайт журнала «Бизнес-Центр» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://biznesdays.ru/mirovaya-transportnaya-sistema-struktura-i-razvitie.html>
3. Геоекономічні сценарії розвитку і Україна / М. З. Згуровський, Ю. М. Пахомов, І. К. Бистряков, Е. Г. Кочетов ; наук. ред. А. С. Філіпенко. – К. : Академія, 2010. – 326 с.
4. Официальный сайт : Международный транспортный форум [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.internationaltransportforum.org>
5. Митрофанов А. Ю. Концентрация в экономике и экономической географии : учеб. пособие / А. Ю. Митрофанов. – Саратов : Изд-во Саратов. ун-та, 2002. – 80 с.
6. Городецкий В. К. Мировая экономика. Раздел 9 «Транспорт, связь, сфера услуг» : учеб пособие [Электронный ресурс] / В. К. Городецкий. – Режим доступа : <http://economuch.com/zarubejnyih-stran-hozyaystvo/transport-svyaz-sfera-10960.html>
7. Офіційний сайт проекту «Підтримка впровадження транспортної стратегії України». Розділ : «Законодавство Європейського Союзу» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.transportukraine.eu/docs/27?order=field_number_value&sort=asc&title=&field_number_value
8. Офіційний сайт Європейської Комісії [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/index_en.htm

References

1. Official website of the State Statistics Service of Ukraine [Internet]. Available from: <<http://www.ukrstat.gov.ua>>
2. The global transport system: structure and development. Official website of the magazine «Biznes-Tsentr» [Internet]. Available from: <<http://biznesdays.ru/mirovaya-transportnaya-sistema-struktura-i-razvitie.html>>
3. Zgurovskiy, M. Z., Pahomov, Y. M., Bistryakov, I. K. and Kochetov, E. G. (2010) Geo-economic development scenarios and Ukraine. In: A. S. Filipenko (Ed.). Kyiv: Akademiya, 326 p.
4. Official website: International Transport Forum [Internet]. Available from: <<http://www.internationaltransportforum.org>>.
5. Mitrofanov, A. Yu. (2002) Concentration in economics and economic geography. Saratov: Izd-vo Sarat. un-ta, 80 p.
6. Gorodetskiy, V. K. World Economy. Section 9 «Transport, communications, services» [Internet]. Available from: <<http://economuch.com/zarubejnyih-stran-hozyaystvo/transport-svyaz-sfera-10960.html>>
7. Official site of the project «Support to the implementation of transport strategy of Ukraine». Section: «EU legislation» [Internet]. Available from: <http://www.transportukraine.eu/docs/27?order=field_number_value&sort=asc&title=&field_number_value=>>
8. Official website of the European Commission [Internet]. Available from: <http://ec.europa.eu/index_en.htm>

Стаття надійшла до редакції 28.11.2014.

Рецензенти: П. П. Мазурок, д.е.н., професор кафедри міжнародної економіки Криворізького економічного інституту ДВНЗ «Криворізький національний університет»; О. Б. Чернега, д.е.н., професор кафедри міжнародної економіки і туризму ДонНУЕТ ім. М. Туган-Барановського.