

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і
природокористування України

Механіко-технологічний факультет

НДІ техніки і технологій

Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК



Представництво Польської академії наук в Києві

Польська академія наук відділення в Любліні

Академія інженерних наук України

Українська асоціація аграрних інженерів



**ЗБІРНИК ТЕЗ
доповідей
III Міжнародної
науково-практичної конференції
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

23-25 квітня 2020 року
м. Київ

УДК 338.47

РОЛЬ ТРАНСПОРТУ У ЗРОСТАННІ ЕКОНОМІКИ КРАЇНИ

Цілімецька Тамара Олександрівна, магістрант⁴

Національний університет біоресурсів і природокористування України

tomka.tsi97@gmail.com

Транспортна галузь – це галузь, яка забезпечує базові умови існування суспільства, при цьому вона є важливішою умовою ефективного соціально-економічного розвитку будь-якої держави.

Актуальність досліджень оцінки ролі транспорту на зростання економіки підтверджена прийняттям важливих нормативно-правових актів, зокрема, Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», проекту Національної транспортної стратегії на період до 2030 року [2].

⁴ Науковий керівник – Загурський Олег Миколайович д.е.н., доцент

Згідно схваленої транспортної стратегії України на період до 2030 року, транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу.

Вивченням та аналізом розвитку транспортної галузі займалися відомі вчені-економісти О. Бакаєв, В. Дубіщев, В. Желинський, Р. Косогляд, Ю. Кулаєв, Р. Ларіна, М. Макаренко, А. Перепелюк, В. Пилюшенко, С. Пирожков, Н. Потапова, В. Ревенко, О. Фінагіна, Ю. Цветов.

Інтеграція економіки України у європейський простір вимагає динамічного і збалансованого розвитку всіх її секторів, насамперед транспорту та транспортної інфраструктури, підприємства яких посідають одне з пріоритетних місць серед нефінансових корпорацій. Реалізація національної транспортної стратегії з метою вирішення проблеми повного, своєчасного, безперебійного та якісного задоволення попиту споживачів транспортних послуг з можливо мінімальними витратами вимагає випереджаючого розвитку транспортної системи стосовно економіки загалом. Окрім цього транспортна стратегія має бути пов'язана зі стратегічними документами щодо розвитку промисловості та базуватися на проривних технологіях XXI ст., застосування яких забезпечить довгострокові стратегічні інтереси держави.

Транспорт здійснює позаекономічні синергетичні ефекти на розвиток основних галузей економіки та економіки загалом, що актуалізує наукові дослідження стосовно оцінки його впливу на зростання економіки [1]. Проте слід зазначити про неоднозначність цього питання, адже деякі науковці відзначають, що, поряд із позитивними наслідками впливу розвитку транспорту на економічне зростання (розширення торгівлі, підвищення рівня конкурентоспроможності, зайнятості населення тощо), існує низка негативних чинників (погіршення екологічного стану навколишнього середовища, зростання рівня заторів у великих містах тощо).

Загальновідомо, що однією з умов зростання економіки, індикатором якого виступає збільшення валового внутрішнього продукту (ВВП), є розвинена й сучасна інфраструктура. Особливе місце посідає саме транспортна інфраструктура, що зв'язує між собою виробників і постачальників, виробників і споживачів. Від можливостей доставки та транспортних витрат залежить динаміка зростання виробництва та ВВП, від масштабу виробництва, у свою чергу, залежить обсяг перевезень¹⁴. ВВП – один із найважливіших показників розвитку економіки, що характеризує кінцевий результат виробничої діяльності економічних одиниць-резидентів у сфері матеріального і нематеріального виробництва, вимірюється вартістю товарів та послуг, виготовлених цими одиницями для кінцевого використання. ВВП, – сума валової доданої вартості (ВДВ) галузей плюс чисті податки на продукти, не зараховані до неї.

Аналіз основних тенденцій розвитку транспорту України свідчить про недостатню ефективність перетворень у системі управління, що відображає

коливання основних показників його розвитку протягом останніх років. Так, обсяг перевезення вантажів усіма видами транспорту у 2017 р. становив 1582 млн т, що на 2,5% більше порівняно з 2016 р. У 2015 р. уведено в дію нові основні засоби транспорту на суму 9925 млн грн, що на 16,7% менше, ніж у 2014 р. Коливання середнього рівня рентабельності операційної діяльності на транспорті становили від -1,7% у 2014 р. до -0,9% у 2017 р., що свідчить про нерегулярність у тенденціях розвитку транспортної системи [4].

При розробці прогнозу макроекономічних показників України та визначенні мультиплікативного впливу транспорту на зростання економіки ми спиралися на прогноз щорічних темпів зростання ВВП України у період 2018–2020 рр. близько 3,6%, наданий науковцями Інституту економіки та прогнозування НАН України [3]. Зовнішній попит, який визначається перш за все розвитком світової економіки та курсовою політикою НБУ, продовжуватиме відігравати суттєву роль у динаміці економічного зростання України. Для прискорення економічного зростання в Україні у 2018–2020 рр. необхідним є досягнення стабільності обмінного курсу гривні; отримання позитивного ефекту від уведення в дію положень Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом.

У сучасних умовах господарювання транспортна галузь задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу [2].

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.

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

Література

1. Загурський О. М. Оцінка ринку транспортних послуг України. Техніка та енергетика. 2019 – Т. 10. – № 1. – С. 41-46.
2. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/go/430-2018-p>
3. Макропрогноз розвитку економіки України у 2018–2021 рр. URL: <http://ief.org.ua/#pagetitle>
4. Транспорт і зв'язок України 2017. Статистичний збірник. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>