

## ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ УКРАЇНИ

*Мікуліна М.О., к.е.н., доцент, СНАУ, Україна*

*Поливаний А.Д. студент Інженерно-технологічного факультету*

Єдину транспортну систему України становлять:

- 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.

Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

За обсягами пасажирських перевезень і протяжністю шляхів провідна роль у транспортному сполученні України належить автомобільному транспорту, який завдяки переважно рівнинному характеру рельєфу країни розвивався досить рівномірно по всій її території з дещо щільнішою мережею автошляхів на заході та південному сході.

Бурхливий розвиток світової економіки в ХХ ст., інтеграційні процеси, політичні причини сприяли вагомому прогресу на транспорті, швидкому збільшенню вантажопотоків. При цьому транспорт проявив себе в повній мірі як важливий фактор в економіці та геополітиці.

Транспорт виконує інфраструктурну роль в світовій економіці в цілому та в народному господарстві окремих країн, слугує матеріально-економічною базою міжнародних економічних зв'язків. В той же час першочергове значення транспорту в геополітиці визначається тим, що завдяки йому структурується простір. Реальне встановлення або підтримання державної власності на конкретному просторі неможливе без адекватної роботи транспорту. Тому довгостроковий прогноз його розвитку повинен враховувати активну політику держави в цій сфері.

В минулому столітті транспорт показав надзвичайний прогрес як в кількісному, так і в якісному відношенні. Виникли транспортні галузі, яких не існувало раніше: автомобільний та авіаційний транспорт. Фактично це стосується й трубопровідного. На початку ХХІ ст. суттєві зміни в галузі триватимуть. Буде відбуватися постійна підготовка до активних космічних перельотів з пасажирами та вантажами. У повітроплавстві, як і в інших засобах пересування, очікуються досягнення, пов'язані з використанням відновлюваних джерел енергії та зменшенням завдання шкоди оточуючому середовищу. Останнє, зокрема, стимулює впровадження транспортних засобів, що пересуваються на невеликій висоті над поверхнею землі та води (включаючи льодові та засніжені простори), та інші нові технології.

Прогнозуючи об'єми вантажів, що перевозяться, та чисельність пасажирів в майбутні роки, необхідно враховувати ряд суперечливих факторів. Стрімке збільшення населення нашої планети, промисловий прогрес, економічна інтеграція немовби визначають настільки ж швидке зростання кількості транспортних засобів, їх перевізної здатності, збільшення об'єму перевезень. Справді, протягом ХХ ст. тоннаж морського флоту зріс майже в 19 разів, причому найбільше зростання припадає на другу половину століття і період науково-технічної революції, коли темпи зростання збільшились вдвічі порівняно з першими десятиліттями. Основна маса товарів в міжнародній торгівлі, що перевозилася морем, лише за другу половину сторіччя збільшилася вдесятеро. Види транспорту, які виникли з нуля –

автомобільний та авіаційний – показали астрономічні темпи зростання, які продовжують збільшуватися.

Проте було б неправильним екстраполювати ці тенденції на майбутнє. На самому транспорті в попиті на перевезення вантажів та пасажирів поступово виникають фактори, які вже найближчим часом справлятимуть диференційований вплив на розвиток транспортних галузей. Тому вже до 2015 року можна очікувати серйозного уповільнення поступової динаміки, змін в географії перевезень та їх товарній структурі.

Ряд складних процесів призводить до того, що транспортні витрати за своїм абсолютним розміром та часткою в кінцевій собівартості продукції виявляються досить значними. Особливо великою є питома вага витрат на перевезення в ціні сировини. Проблеми витрат, а також екологічні та інші проблеми, примушують наближати підприємства, наприклад, з первинної обробки сировини, до родовищ корисних копалин. Результатом є послаблення попиту на перевезення масових сухогрузів морськими та річковими судами.

Велике значення має також те, що інтеграція та процеси розвитку інформації значно вплинули на розвиток транспортної логістики. Наслідком цього є серія фундаментальних змін в роботі транспорту завдяки розповсюдженню електронної торгівлі (через Інтернет і т.д.). Робота транспорту і служб логістики адаптує до своїх інфраструктур, маркетингових та споживчих послуг можливості електронної торгівлі. Поряд з цим, велика увага приділяється кращій організації всієї роботи з транспортної логістики, по переміщенню сировини, напівфабрикатів, кінцевої продукції, доставці товарів споживачу. Затрати на такі переміщення в цілому досягають 50 % всіх витрат. Практичні висновки змушують або змінювати географічні напрями перевезень, або намагатися організувати виробництво з більш правильним урахуванням розташування ринків.

В цілому по світовому транспорту в 2000-2020 роках очікується помірне зростання перевезень за відносно більш високих темпів збільшення відвантажень та стримування пасажирських перевезень.

Морський транспорт в останні роки характеризувався зниженням кількості вантажів, які потребували перевезення, та скороченням відстаней транспортування. Ці тенденції триватимуть також в найближчі 10 років. Розподіл світового торгового флоту за країнами продовжує змінюватися на користь країн відкритої реєстрації. Зацікавлені в зниженні витрат судноплавці переводять свій флот під прапори Панам, Ліберії, Кіпра, Багамських островів тощо. В результаті флот, що плаває під цими прапорами, фактично на 2/3 належить судноплавцям з промислово розвинутих країн, а на 1/3 – з країн, що розвиваються. В цілому в світі триває практика державної допомоги морському транспорту.

Внутрішній водний транспорт на сьогодні втрачає свої позиції внаслідок сезонних обмежень, особливо на річках, які замерзають, в північних та помірних кліматичних поясах, внаслідок екологічних збитків, через нестачу питної води, обмеження швидкості руху річних судів. Прогнозується, що традиційне річкове судноплавство збережеться ще на великих річках, однак надалі воно буде все більш орієнтуватися на круїзно-туристичні цілі.

В найбільш розвинутих країнах триває поступове скорочення перевезення вантажів залізничним транспортом. Разом з цим, відмічається тенденція до приватизації залізниць в Європі, створення умов для більшої конкуренції і, тим самим, більшого стимулу технічного розвитку і скорочення транспортних витрат.

Світовий парк автомашин нараховує 141,7 млн вантажних та 462,1 млн легкових автомобілей. З них 3/4 припадає на країни Європи та Північної Америки, де перевозиться більше 20 млрд т вантажів. Спеціалісти прогнозують досить високі темпи зростання парка автомашин та мережі автошляхів. В найбільш розвинутих країнах прогрес в автомобільному транспорті буде виражатися в якісному вдосконаленні транспортних засобів, досягненні високо-екологічних ефективних рішень, швидкій зміні моделей. Крім того, триватиме вдосконалення автошляхів, підвищення безпеки руху і т.д. Очікується також, що відносна частка світового автопарку, яка припадає на розвинуті держави, зменшиться за рахунок більш швидкого зростання кількості автомашин в країнах, що розвиваються. Проте число

автомашин та протяжність шляхів в цих країнах будуть характеризуватися більш скромними якісними показниками.

### **Література**

1. Волинчук Ю.В. Теоретичні та прикладні засади логістичного аутсорсингу // Ю.В. Волинчук // Логістика: теорія та практика. – 2011. – № 1. – С. 43–53.

2. Мікуліна М.О. Моделювання зміни попиту на транспортні послуги [Електронний ресурс] // Збірник тез по матеріалах міжнародної науково-практичної конференції “Інноваційні розробки в аграрній сфері” (28-29 листопада 2018 року, м.Харків): науковий збірник / Навчально-науковий інститут мехатроніки і систем менеджменту, Харківський національний технічний університет сільського господарства ім. П.Василенка ХАРКІВ, Україна. –Харків, 2018. – С. 204.

3. Мікуліна М.О. Моделювання зміни попиту в сфері автомобільних перевезень: Збірник тез доповідей по матеріалах 24-ї міжнародної наукової конференції «Технології XXI века», (10-15 вересня 2018 р., м. Суми, м. Одеса)/ ч.2. - Суми: СНАУ, 2018. – С.176-177.