

АНАЛІЗ СТАНУ І ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

ANALYSIS OF THE STATE AND DEVELOPMENT TRENDS OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

Ця стаття презентує тенденції розвитку транспортної інфраструктури у воєнний час. Автори висвітлюють низку проблем та протиріч, які гальмують розвиток транспортної інфраструктури України у сучасних умовах, не зважаючи на те, що транспортна галузь буде визнана як пріоритетний напрямок розвитку національної економіки, яку необхідно підтримувати та розвивати на державному рівні. Сучасна економічна ситуація у країні вимагає постійного вдосконалення транспортної інфраструктури. Стан і рівень транспортної інфраструктури України є найважливішим фактором соціального та економічного піднесення держави. Як демонструє досвід країн Європи, розвиток та модернізація національної транспортної інфраструктури формулює стійкі економічні зв'язки та є запорукою економічного підйому держави загалом. Обмеження інфраструктури обмежує і пропускну здатність об'єктів інфраструктури тощо, може сповільнити економічне зростання країни.

Ключові слова: автомобільний транспорт, аналіз, вантажний транспорт, інфраструктура, розвиток, транспортна інфраструктура.

This article presents the trends in the development of transport infrastructure during wartime. The authors highlight a number of problems and contradictions that inhibit the development of the transport infrastructure of Ukraine in modern conditions, despite the fact that the transport industry will be recognized as a priority direction of the development of the national economy, which must be supported and developed at the state level. The current economic situation in the country requires constant improvement of the transport infrastructure. The state and level of Ukraine's transport infrastructure is the most important factor in the social and economic development of the state. As the experience of European countries shows, the development and modernization of the national transport infrastructure formulates stable economic ties and is a guarantee of the economic rise of the state in general. Limitation of infrastructure also limits the throughput of infrastructure facilities, etc., and can slow down the country's economic growth. According to the data of the Ministry of Infrastructure, the total length of roads damaged as a result of hostilities is 25.1 thousand km, as well as 344 bridges and overpasses of state, local or communal importance. A preliminary estimate of damages from the direct destruction of road infrastructure may amount to approximately 26.7 billion dollars. USA (estimated at end-2021 prices). The assessment of damage and destruction of bridges and overpasses adds another 2.6 billion US dollars in infrastructure damage. Therefore, the transport infrastructure of Ukraine needs to be modernized, the creation of the necessary prerequisites for free competition for the development of the transport sector, and the development and harmonization of all types of transport infrastructure. In order to provide an institutional basis for the development and promotion of the transport infrastructure of Ukraine, it is also necessary to formulate and implement an effective and efficient national state policy. Taking into account the need to ensure the safe development of the country and society in the conditions of military conflict and post-war reconstruction, these aspects become decisive.

Key words: concept, "green" investments, ecosystem services, business structures, sustainable development.

УДК 656:043.86

DOI: <https://doi.org/10.32782/dees.9-10>

Смерічевська С.В.

д.е.н., професор кафедри логістики,
Національний авіаційний університет

Штик Ю.В.

к.е.н., доцент кафедри логістики,
Національний авіаційний університет

Стрижов О.С.

ЗВО ОС «Магістр»,
Національний авіаційний університет

Smerichevska Svitlana

National Aviation University

Shtyk Yuliia

National Aviation University

Strizhov Oleksandr

National Aviation University

Постановка проблеми. Транспортна інфраструктура України є однією з найважливіших галузей національної економіки, яка має розвинену систему доріг, густу мережу залізниць, морські порти та річкові термінали, аеропорти та велику мережу авіаційних сполучень, митні вантажні термінали тощо. Все це формулює передумови для задоволення потреб населення у забезпеченні транспортними послугами, надання та підтримка необхідного соціального та економічного розвитку в усіх напрямках держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Транспортна інфраструктура є важливою складовою інфраструктурного і логістичного розвитку та безпеки держави. Це актуалізує та підтримує сталий інтерес дослідників зазначеної проблематики. Так, Черніхова О.С. [8] обґрунтовує прямий зв'язок транспортних витрат з витратами інших секторів національної економіки, Логутова Т.Г. [9] здійснює оцінку сучасного стану транспортної інфраструктури України та пропонує своє трактування

поняття «єдина транспортна система України». Шиба О.А. [1] розглядає проблему наукового обґрунтування шляхів розвитку транспортної інфраструктури, а Кириленко О.М. [4] досліджує джерела формування вантажних потоків.

Постановка завдання. Метою статті є обґрунтуванням тенденцій розвитку транспортної інфраструктури на підставі проведення аналізу статистичних показників, що характеризують діяльність підприємств транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. За даними Держстату, частка транспортної інфраструктури у структурі ВВП України у 2019 році становила 6,6%, проте вже у період 2020–2021 роки даний показник скоротився і становив лише 5,3%. Наступний показник «середньооблікова кількість штатних працівників» у 2021 році скоротився на 2,3% відносно попереднього року, а 14,4% транспортних компаній зазнали втрат [1; 2].

У 2021 році у транспортній галузі відзначилися певні позитивні аспекти. Операційна діяльність

була прибутковою на рівні 3%, хоча цей показник все ще не є достатнім для забезпечення її широкого розширеного розвитку. Також відзначено значне зростання на 29,2% відносно 2020 року [2].

Згідно з статистичними даними обсяг вантажних перевезень у 2022 році складає 317,5 млн т, що становить лише 50,8% від кількості перевезеного вантажу у 2018 році (табл. 1).

Оскільки статистичної інформації за 2022 рік немає, то до у ваги будемо брати період

з 2018 року по 2021 рік. Так за даними табл. 1 найбільшу частку вантажних перевезень у 2021 році складає залізничний транспорт і дорівнює 50,6% від загальної кількості перевезеного вантажу, автомобільний – 36,1%, водний – 0,9% та трубопровідний – 12,5%.

У 2021 році вантажообіг за видами транспорту становив 289635,4 млн ткм. Проте за весь аналізований період 2018–2021 рр. вантажообіг скоротився на 19,8%, тобто на 71719,6 млн ткм (рис. 1).

Таблиця 1

Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту

Види транспортної інфраструктури	Рік	2018	2019	2020	2021	2022
Транспорт:	млн т	624,6	676,0	600,1	621,3	317,5
	у % до попереднього року	98,1	108,2	88,8	103,5	51,1
залізничний	млн т	322,3	312,9	305,5	314,3	-
	у % до попереднього року	94,9	97,1	97,6	102,9	-
автомобільний	млн т	187,2	244,2	191,4	224,0	-
	у % до попереднього року	106,1	130,5	78,4	117,0	-
водний	млн т	5,6	6,1	5,6	5,3	-
	у % до попереднього року	94,9	109,0	91,9	95,2	-
трубопровідний	млн т	109,4	112,7	97,5	77,6	-
	у % до попереднього року	95,3	103,0	86,5	79,6	-
авіаційний	млн т	0,1	0,1	0,1	0,1	-
	у % до попереднього року	119,6	93,4	95,3	92,7	-

Джерело: складено автором на основі [2]

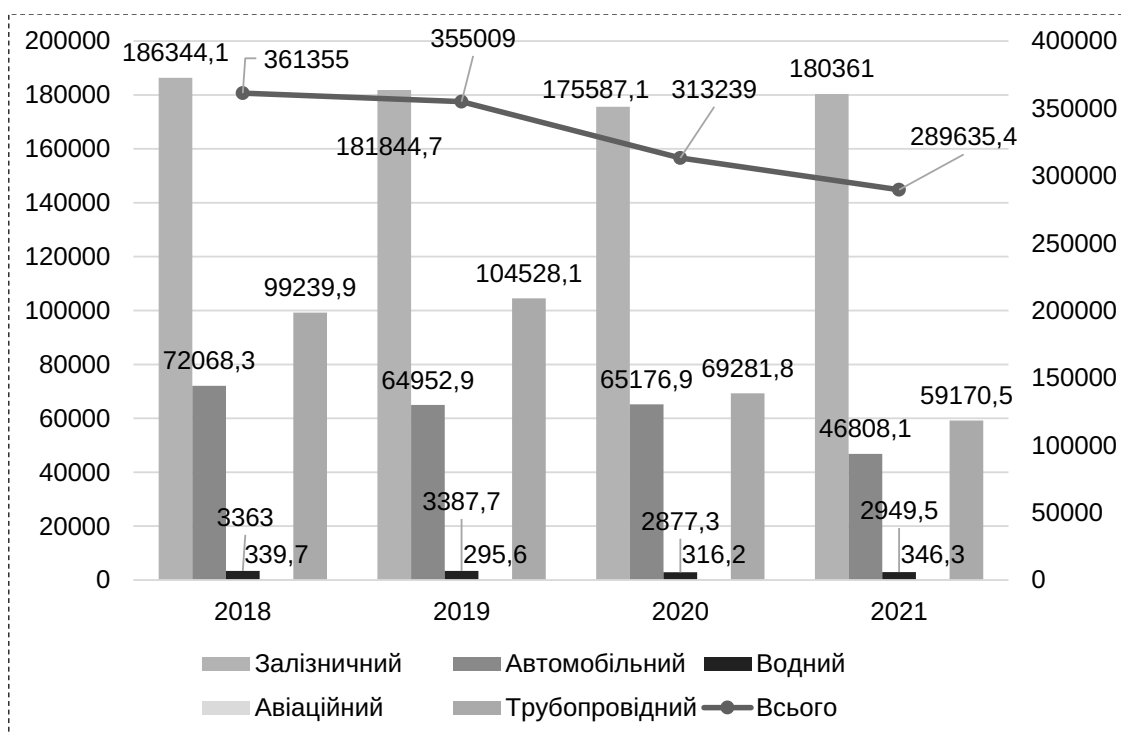


Рис. 1. Вантажообіг за видами транспорту за 2018–2021 роки, млн ткм

Джерело: складено автором на основі [2]

Загалом за 2021 рік вантажообіг скоротився за рахунок автомобільного та трубопровідного видів транспорту, так зменшення відбулося на 35,1% (-25260,2 млн ткм) та на 40,4 (-40069,4 млн ткм) відповідно (рис. 1).

У 2021 році підприємства автомобільного транспорту, включаючи фізичних осіб-підприємців, здійснили вантажоперевезення на обсягу 46,8 млрд ткм, що відзначається зниженням на 28,2% у порівнянні з 2020 р. А також було перевезено 224 млн тонн вантажів, що на 17% більше, ніж у 2020 році.

Наступним показником, що характеризує транспортну інфраструктуру України, є незадовільний стан дорожньої інфраструктури, який обмежує розвиток автомобільного транспорту в Україні. Насамперед є проблеми відносно якості та стану доріг. Так у період з 2011 року по 2016 рік кількість головних доріг України, яка потребує капітального ремонту зросла в тричі. За період програми «Велике будівництво» 2021–2022 рр. ситуація покращилася, проте її темпи є повільними. Особливе занепокоєння викликають головні дороги, які складають 14% загальної довжини доріг і складають 23 572 кілометри. Проте більше 90% усіх доріг знаходяться у стані зношення [3].

Попри те, що з 2013 рік по 2019 рік розходи державного бюджету на ремонт і будівництво доріг збільшилися практично у два рази. Приблизно 130 мільярдів гривень було спрямовано на будівництво доріг у 2020 році.

Однак показник «якість дорожньої інфраструктури» є низьким. Так за даним показником серед 141 інших країн Україна посідає лише 119 місце за Індексом дорожньої інфраструктури, де наша країна опинилася серед таких країн як Ефіопія та Киргизстан [4].

Провівши аналіз основних показників транспортної інфраструктури України, з огляду на тему дослідження, варто розглянути наступні показники, такі як Інфраструктурний індекс та критерії оцінки даного індексу стосовно автомобільного транспорту.

Так починаючи з 2020 року, Європейська Бізнес Асоціація (ЄБА) проводить опитування щодо оцінки стану розвитку транспортної інфраструктури в Україні за допомогою індексу «Інфраструктурний індекс». За результатами 2021 року загальний показник індексу становив 2,76 балів із 5 можливих, що відзначає зростання на 7% порівняно з рівнем 2020 року (2,58 бали) [5].

У рамках аналізу асоціації ЄБА показник «рівень розвитку автомобільного транспорту» оцінюється за наступними критеріями [5]:

- 1) транспортна логістика;
- 2) діяльність транспортних монополістів/державних органів;
- 3) інвестиційна активність;
- 4) законодавство та державна політика.

Для розрахунку «Інфраструктурний індекс» беруть участь 94 фахівці з галузі транспорту та логістики членських компаній ЄБА та застосовується 5-бальна шкала Лайкерта: 1 – це вкрай негативно, 3 – задовільно, 5 – вкрай позитивно [5].

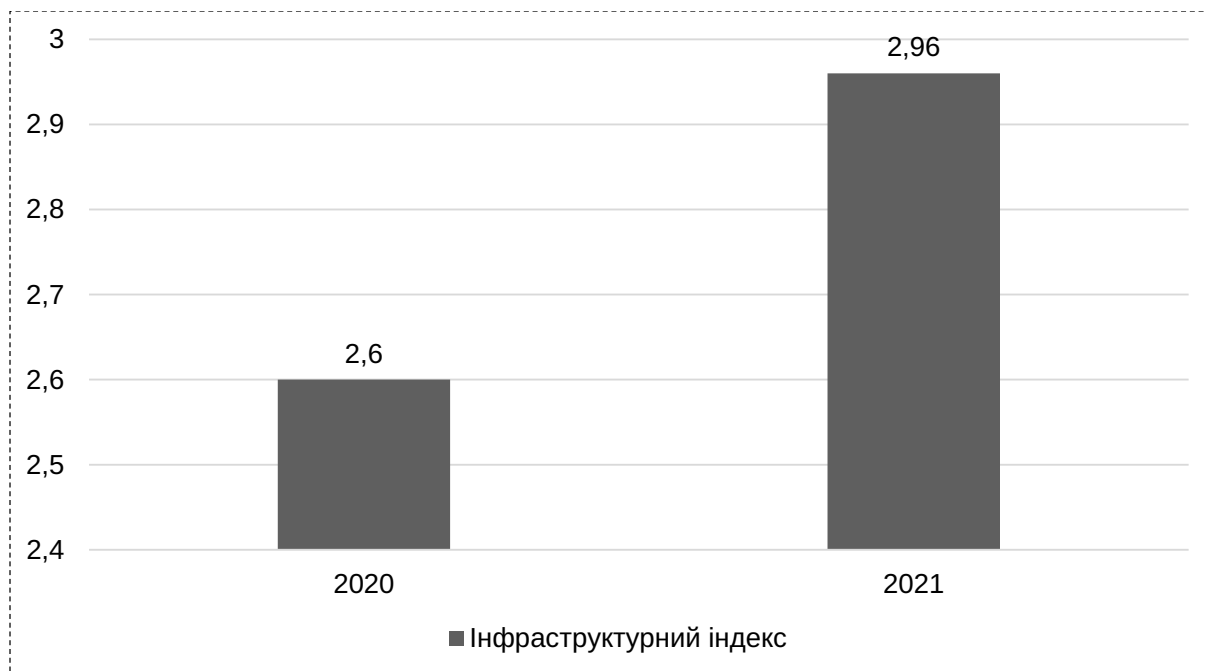


Рис. 2. Інфраструктурний індекс оцінки рівня розвитку автомобільного транспорту України за 2020–2021 роки

Джерело: складено автором на основі [5]

За даними асоціації ЄБА автомобільний транспорт отримав негативну оцінку у 2020 році – 2,6, а у 2021 році – 2,96 (рис. 2).

Серед критеріїв оцінки у 2021 році найнижчою була оцінка діяльності Укравтодору як транспортного монополіста – 2,9 бала із 5 можливих. Оцінки за іншими критеріями були на рівні 2,95 балів для законодавства та державної політики та транспортної логістики. Найвище оцінено учасники опитування інвестиційну активність в галузі – 3,05 балів, що вже вважається нейтральним значенням [5]. Критерії оцінки інфраструктурного індексу подано на рис. 3.

Наступними показниками, що характеризують розвиток транспортної інфраструктури України є потреби у реконструкції в транспортній інфраструктурі та потреби у відновленні надання послуг у транспортному секторі.

За даними Світового банку, валові потреби на реконструкцію та регенерацію транспортної інфраструктури України в період 2023–2033 років становлять 92,1 млрд дол США, з яких 14,1 млрд дол США у короткостроковій перспективі та 78 млрд дол США у середньостроковій [6–8].

За оцінками Світового банку загальні витрати на реконструкцію та відновлення транспортного сектору України в період з 2023 по 2033 роки становитимуть 92,1 млрд дол США. З загальної суми

необхідно витратити 14,1 млрд дол США у короткостроковій перспективі, а решту 78 млрд дол США середньостроковій [8].

Диференціювання потреб у реконструкції за різними напрямками автомобільної інфраструктури у короткостроковому та середньостроковому періодах представлено на рис. 4.

Потреби у відновленні надання послуг у сфері автомобільної інфраструктури України в короткостроковому періоді за 2023–2026 рр. представлено на рис. 5.

Частка потреб у реконструкції, пов'язаних з автострадами, шосе та іншими національними дорогами, складає 29%, тоді як місцеві обласні, сільські та комунальні дороги займають 16%. З загальної суми витрат на відновлення, яка становить 3,5 млрд доларів США, більша частина витрат припадає на ремонт та технічне обслуговування доріг і мостів національного значення (рис. 5).

Проаналізувавши основні показники транспортної інфраструктури України, зокрема визначивши тенденції автомобільного транспорту, варто звернути увагу і на поточний стан.

У результаті повномасштабного вторгнення було втрачено тисячі одиниць різноманітної техніки, включаючи комунальну, автокрани, спеціальні транспортні засоби, пожежну техніку

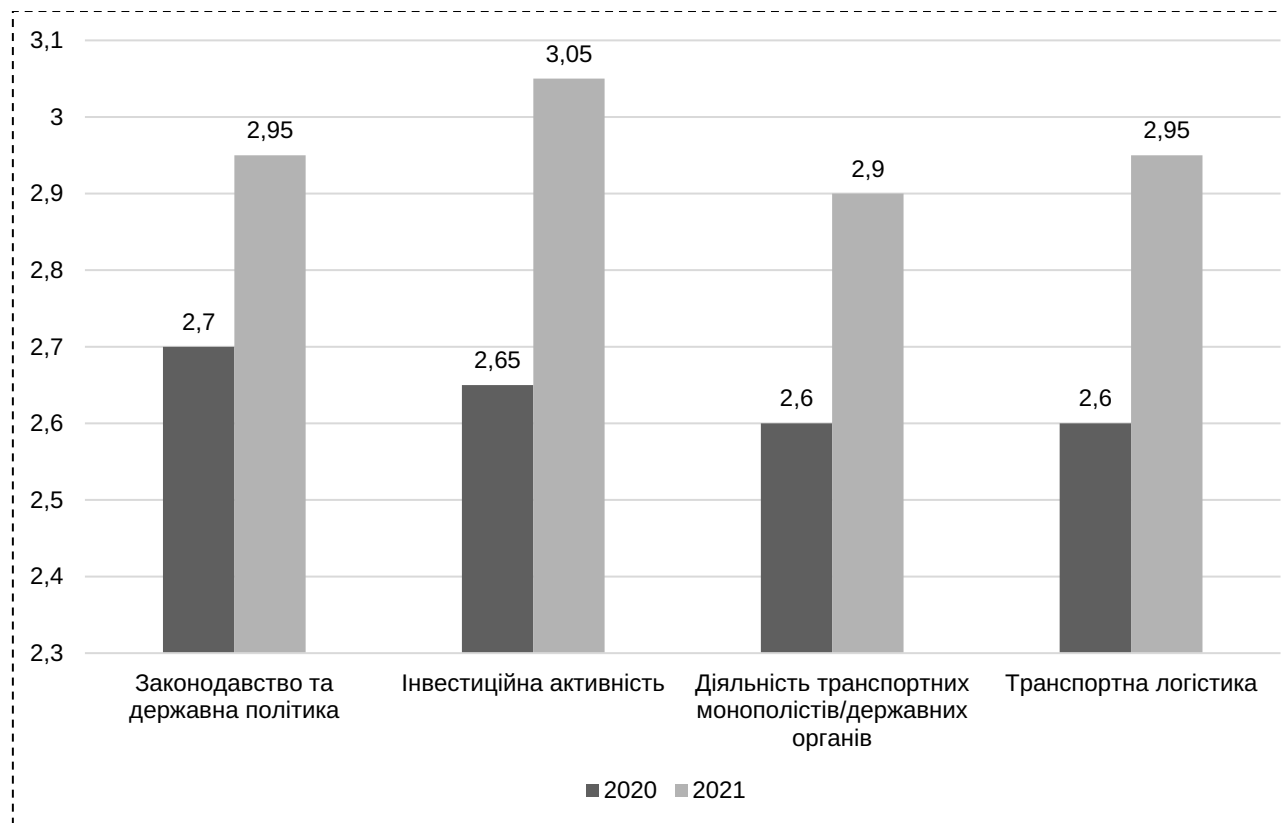


Рис. 3. Критерії оцінки інфраструктурного індексу автомобільного транспорту України за 2020–2021 рр.

Джерело: складено автором на основі [5]

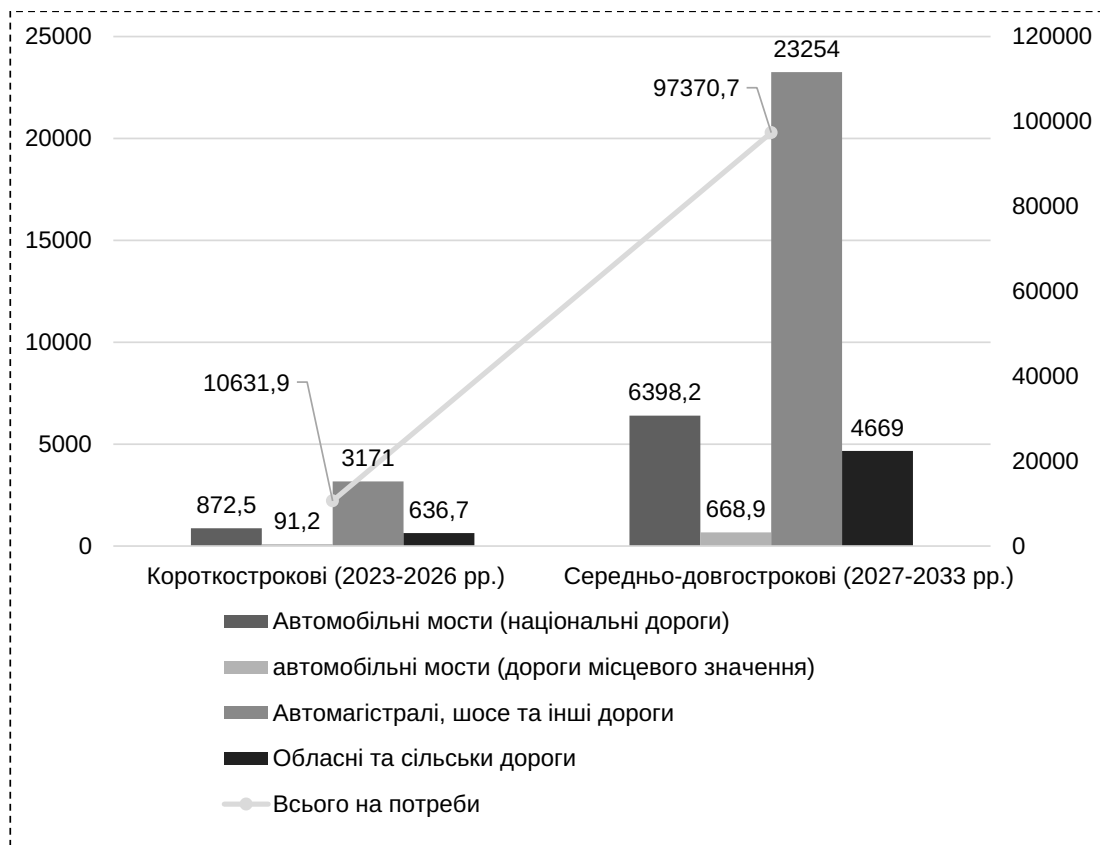


Рис. 4. Потреби у реконструкції автомобільної інфраструктури України станом на 24 лютого 2023 року, млн дол США

Джерело: складено автором на основі [9]

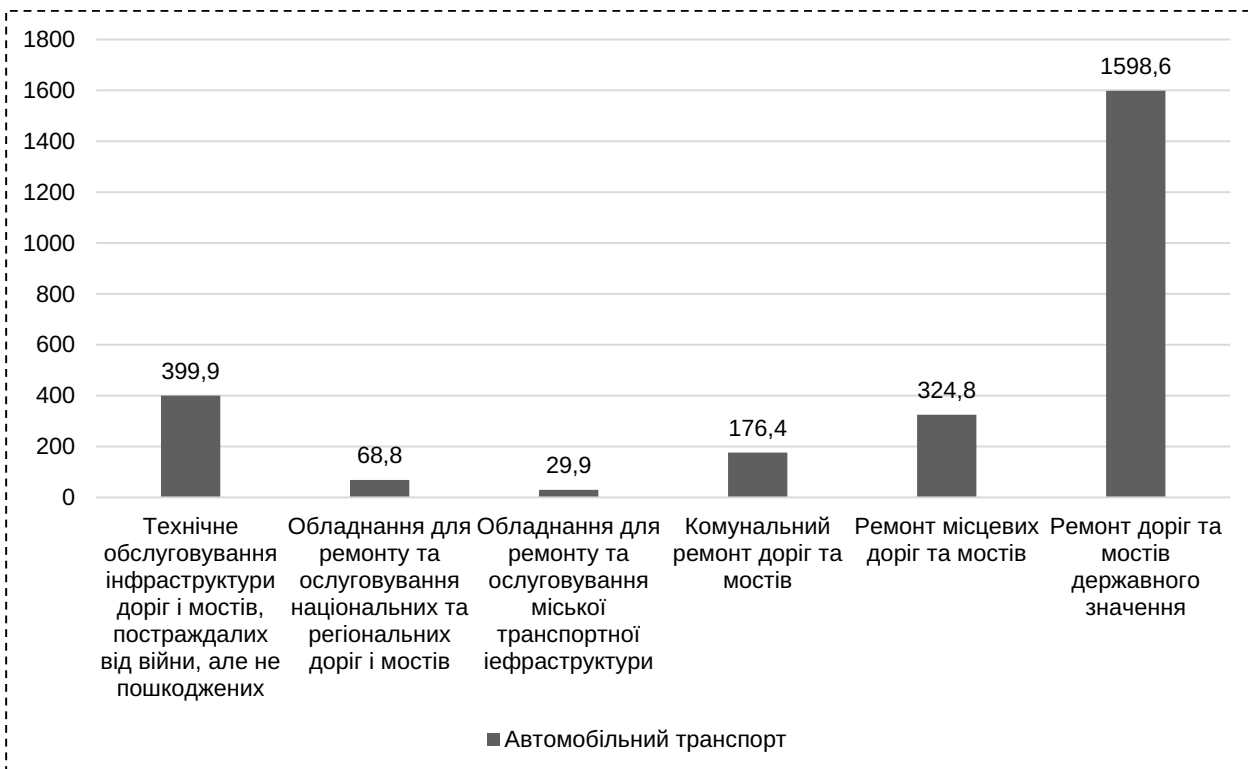


Рис. 5. Потреби у відновленні надання послуг автомобільної інфраструктури України в короткостроковому періоді за 2023–2026 рр., млн дол. США

Джерело: складено автором на основі [6; 9; 10]

тощо. Найбільш значущими зруйнуваннями в інфраструктурі, як в абсолютному, так і за вартістю, стали об'єкти дорожньої інфраструктури. Це можна пояснити, з одного боку, тим, що вони «страждають» під час артилерійських атак, а, з іншого боку, через активний рух військової техніки. Так в Україні пошкоджено 19 аеропортів та аеродромів, а також принаймні 126 залізничних вокзалів й станцій. Так за приблизними оцінками, загальні збитки у транспортній інфраструктурі України становлять 36,2 млрд дол США [11].

Порівнюючи карту бойових дій та мережу доріг можна зробити приблизні розрахунки, стосовно протяжності автомобільних доріг, що постраждали від військових дій (руху танків, ракетних обстрілів тощо).

Згідно з даними Міністерства інфраструктури загальна протяжність пошкоджених доріг внаслідок бойових дій становить 25,1 тис. км, а також 344 мости й мостові переходи державного, місцевого або комунального значення. Попередня оцінка збитків від прямого руйнування дорожньої інфраструктури може складати приблизно 26,7 млрд. дол. США (оцінка в цінах на кінець 2021 року). Оцінка ушкоджень та руйнувань мостів та мостових переходів додає ще 2,6 млрд дол США збитків до інфраструктури [6].

Висновки. Отже, існує низка проблем та протиріч, які гальмують розвиток транспортної інфраструктури України у сучасних умовах, не зважаючи на те, що транспортна галузь буде визнана як пріоритетний напрямок розвитку національної економіки, яку необхідно підтримувати та розвивати на державному рівні.

Тому транспортної інфраструктури України потребує модернізації, створення необхідних передумов вільної конкуренції для розвитку транспортної сфери та розвитку й гармонізація усіх видів транспортної інфраструктури. Для забезпечення інституційного підґрунтя розвитку та піднесення транспортної інфраструктури України, також необхідно сформулювати та реалізувати дієву та ефективну національну державну політику. З урахуванням необхідності забезпечення безпечного розвитку країни та суспільства в умовах воєнного конфлікту та післявоєнного відновлення ці аспекти стають визначальними.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Шибя О.А. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу. : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.02. Львів : ЛНУ імені Івана Франка. 2017. 462 с.
2. Офіційний сайт Державна служба статистики України. URL: <http://ukrstat.gov.ua>
3. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/>

4. Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року : Постанова Кабінету міністрів України від 03.03.2021 р. № 179. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/179-2021-%D0%BF#Text>

5. Офіційний сайт ЕБА. URL: <https://eba.com.ua/>

6. Глобальні тренди до 2030. Виклики та вибір для Європи, European

7. Strategy and Policy Analysis System: URL: <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/ESPASReport.pdf>

8. Про автомобільний транспорт: Закон України від 23 лютого 2006 № 3492-IV / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>

9. Черніхова О.С. Проблеми та перспективи розвитку транспортної галузі України. URL: <https://naukam.triada.in.ua/index.php/konferentsiji/>

10. Логутова Т.Г., Полторацький М.М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2015. Вип. 2(12). Том 2. С. 8–14.

11. Малиш Н.А., Бондар Н.М. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України. *Вісник НАДУ при Президентіві України*. 2016. Вип. 2. С. 50–57.

12. Кириленко О.М. Економіко-історичні засади формування транспортної інфраструктури України. *Економічна теорія та історія економічної думки*. 2016. Вип. 1(55). С. 7–13.

REFERENCES:

1. Shyba O.A. (2017). Vplyv rozvytku transportnoi infrastruktury na ekonomichne zrostantia krain-chleniv Yevropeiskoho Soiuzu [The impact of the development of transport infrastructure on the economic growth of the member states of the European Union] : dys. ... kand. ekon. nauk : 08.00.02. Lviv : LNU imeni Ivana Franka. 462 p.
2. Ofitsiyni sait Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. Available at: <http://ukrstat.gov.ua>
3. Ofitsiyni sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy. Available at: <https://mtu.gov.ua/>
4. Pro zatverdzhennia Natsionalnoi ekonomichnoi stratehii na period do 2030 roku : Postanova Kabinetu ministriv Ukrainy vid 03.03.2021 r. № 179. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/179-2021-%D0%BF#Text>
5. Ofitsiyni sait EBA. Available at: <https://eba.com.ua>
6. European Strategy and Policy Analysis System. Available at: <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/ESPASReport.pdf>
7. The Verkhovna Rada of Ukraine (2006), The Law of Ukraine "On road transport". Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>
8. Chernikhova O.S. Problemy ta perspektyvy rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy [Problems and prospects of the development of the transport industry of Ukraine]. Available at: <https://naukam.triada.in.ua/index.php/konferentsiji/>

9. Lohutova T.H., Poltoratskyi M.M. (2015). Suchasnyi stan transportnoi infrastruktury Ukrainy [The current state of transport infrastructure in Ukraine]. *Theoretical and Practical Aspects of Economics and Intellectual Property*, vol. 2(12), pp. 8–14.

10. Malyshev N.A., Bondar N.M. (2016). Ekonomichnyi analiz transportnoi infrastruktury Ukrainy [Economic

analysis of Ukraine's transport infrastructure]. *Visnyk NADU pry Prezydentovi Ukrainy*, vol. 2, pp. 50–57.

11. Kyrylenko O.M. (2016). Ekonomiko-istorychni zasady formuvannia transportnoi infrastruktury Ukrainy [Economic and historic basis for the formation of the transport infrastructure of Ukraine]. *Ekonomichna teoriia ta istoriia ekonomichnoi dumky*, vol. 1(55), pp. 7–13.