

Жовтяк Г. А.

аспірант кафедри ЄПМГ

Харківська національна академія міського господарства

ДОСЛІДЖЕННЯ ЧИННИКІВ І УМОВ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ РЕГІОНУ

У статті проведено дослідження чинників та умов, що визначають особливості формування та функціонування регіонального ринку транспортних пасажирських послуг, а також визначені ролі регіонів України та АРК у транспортній системі країни.

Ключові слова: транспорт, транспортна інфраструктура, пасажирські перевезення, умови розвитку пасажирського транспорту.

Актуальність теми дослідження обумовлена тим, що транспорт і створююча умови його роботи транспортна інфраструктура є однією із системоутворюючих галузей економіки, що забезпечує територіальну цілісність держави та єдність економічного простору країни. Глобалізація економіки, розширення внутрішньої та міжнародної торгівлі зумовили потребу в форсованому розвитку транспортної інфраструктури як базового чинника національної безпеки, сталого та динамічного зростання української економіки, її інтеграції у світову економічну систему.

Недостатній рівень міжгалузевої та міжрегіональної координації у розвитку транспортної інфраструктури веде до нераціонального витрачання ресурсів і зниження ефективності її роботи. Слабка взаємодія різних видів транспорту на стиках, відсутність сучасних логістичних технологій організації транспортного процесу, тривалі терміни доставки, низький рівень контейнеризації перевезень та велика кількість інших факторів стримують наростаючі потоки товарів і пасажирів.

Аналіз досліджень і публікацій. Основи економіки транспорту, управління транспортним обслуговуванням підприємств, організацій і населення закладені в роботах В. Н. Бугроменко [4], В. А. Персіанова [5], К. І. Плужникова [6], Л. Г. Чернюк [9] та інших.

Серед дослідників проблем управління розвитком транспортної інфраструктури, наукові роботи яких набули широкого визнання, можна відзначити І. Я. Аксенова [7], І. В. Белова [8], Л. Б. Міротина [10], Т. С. Хачатурова [11], В. І. Якуніна [12] та інших.

Високо оцінюючи внесок цих вчених у розвиток теорії і практики інфраструктури, слід зазначити, що питання регіональних особливостей функціонування транспорту і 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 розглянуті особливості функціонування пасажирського транспорту, а також концептуальні засади формування та реалізації стратегії його розвитку.

Мета статті – дослідження чинників та умов, що визначають особливості формування та функціонування регіонального ринку транспортних пасажирських послуг й уточнення ролі регіонів України та АРК в транспортній системі країни.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.

З метою побудови матриці, які відображає умови, що складаються в регіонах та впливають на розвиток транспортних пасажирських перевезень, були розраховані базисні темпи приросту цін на транспортні послуги та наявний доход у розрахунку на одну особу по регіонах та АРК, а також в цілому по Україні у 2011 році по відношенню до 2007 року (табл. 1).

Враховуючи той факт, що темпи зростання - це відносні статистичні та планові показники, що характеризують інтенсивність динаміки явища, а також зв'язок ланцюгових та базисного темпів зростання, які полягають у тому, що добуток ланцюгових темпів зростання дорівнює базисному темпу зростання, були розраховані темпи зростання за 2007-2011 роки для кожного регіону та АРК, тобто зміна ціни на транспортні послуги за період з 2007 по 2011 рік. На основі розрахованих темпів зростання були розраховані темпи приросту, які дорівнюють темпам зростання, вираженим у відсотках, за вирахуванням 100%.

При цьому наявний доход у розрахунку на одну особу, який може бути використаний населенням на придбання товарів та послуг, за період з 2007 по 2011 рік збільшився майже в два рази в Сумській області, та на 120% у Київській, в середньому по Україні цей показник збільшився на 113,7%.

Використовуючи розраховані показники темпів приросту споживчих цін на транспортні послуги та зростання наявного доходу, була побудована матриця, яка відображає умови, що складаються в регіонах, та впливають на розвиток транспортних пасажирських перевезень (рис. 1).

Перетин осі абсцис та осі ординат знаходиться в точці (88,2; 213,69) - значення темпів приросту споживчих цін на транспортні послуги та збільшення наявного доходу на одну особу в середньому по Україні.

Таблиця 1

Розрахунок темпів приросту споживчих цін на транспортні послуги та збільшення наявного доходу у розрахунку на одну особу за 2007 - 2011

роки

	Базисний темп росту, %	Базисний темп приросту, %	Збільшення доходу (2011/2007), %
	Т.р. 2011/2007	Т.пр. 2011/2007	
Україна	188.2	88.2	213.69
Автономна Республіка	182.3	82.3	212.24

Крим			
області			212.24
Вінницька	167.6	67.6	212.99
Волинська	168.6	68.6	207.63
Дніпропетровська	185.9	85.9	212.45
Донецька	188.0	88.0	214.10
Житомирська	175.0	75.0	211.14
Закарпатська	174.6	74.6	204.84
Запорізька	179.4	79.4	210.04
Івано-Франківська	194.4	94.4	212.72
Київська	159.3	59.3	219.73
Кіровоградська	192.9	92.9	210.63
Луганська	186.8	86.8	217.05
Львівська	192.1	92.1	201.65
Миколаївська	179.6	79.6	213.73
Одеська	186.2	86.2	217.92
Полтавська	184.2	84.2	201.47
Рівненська	164.9	64.9	209.11
Сумська	187.7	87.7	198.38
Тернопільська	174.5	74.5	202.78
Харківська	211.7	111.7	210.95
Херсонська	178.9	78.9	210.81
Хмельницька	188.8	88.8	209.01
Черкаська	168.0	68.0	207.75
Чернівецька	182.4	82.4	206.67
Чернігівська	178.1	78.1	208.46

* Розроблено автором за [2, 3].

До групи I відносяться регіони з найсприятливішими умовами для розвитку всіх видів пасажирського транспорту з точки зору витрат населення на транспорт. Саме для даної групи характерні вище середнього по Україні приріст наявного доходу на одну особу та найнижчий темп приросту споживчих цін на транспортні послуги, щодо показника в середньому по Україні. З іншого боку, недостатній темп зростання транспортного тарифу призводить до відсутності стимулюючого фактора для транспортних підприємств. У першій групі, виходячи з проведеного аналізу, знаходяться Донецька, Київська, Луганська, Миколаївська та Одеська області.

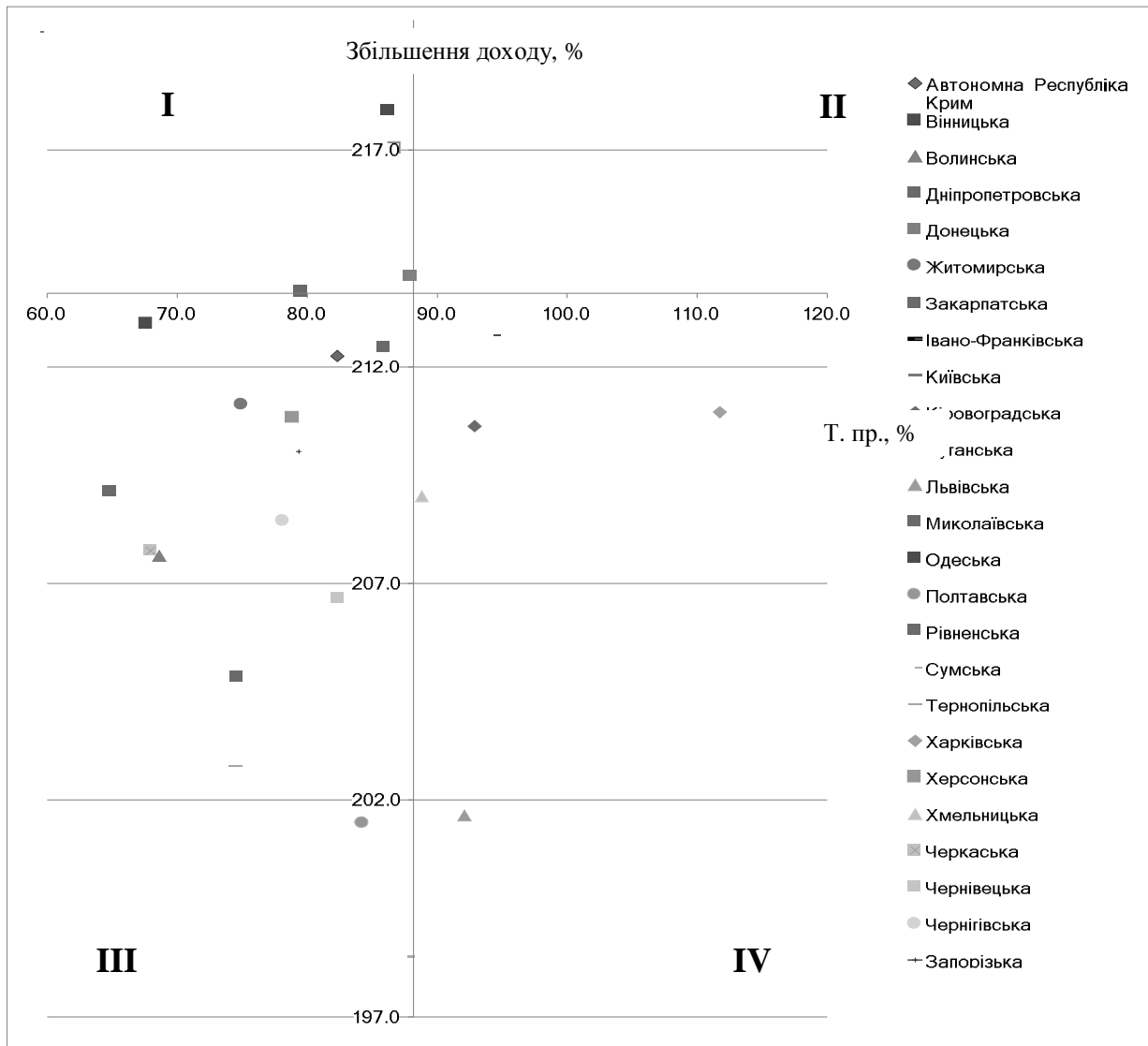


Рис. 1. Матриця умов розвитку пасажирського транспорту в регіонах України

На даний момент до II групи не відноситься жоден регіон. З точки зору узгодженості інтересів населення та транспортних підприємств, найбільшою мірою такі умови складаються у другій і третій сукупностях регіонів. Найбільш численною групою є третя. Для регіонів даної сукупності характерні низькі темпи зростання доходів, але при цьому споживчі ціни на транспортні послуги збільшуються несуттєво в порівнянні з показником в середньому по країні.

Найбільш несприятливі умови для розвитку пасажирського транспорту складаються в регіонах IV групи, а саме: в Івано-Франківській,

Кіровоградській, Львівській, Харківській та Хмельницькій областях. Тут відносно середньоукраїнського показника низький темп зростання наявного доходу поєднується з високими темпами зростання споживчих цін на транспортні послуги протягом 2007-2011 років, що з одного боку стимулює транспортні підприємства, але з іншого призводить до скорочення кількості можливих пасажирів, через невідповідність рівня доходу населення та вартості транспортних послуг. Структура пасажирського транспорту регіонів кожної групи в скороченому вигляді представлена в таблиці 2.

Таблиця 2

Кількість поїздок у розрахунку на одну особу наявного населення у середньому за 2007 та 2011 роки за видами пасажирського транспорту загального користування

	Автомобільний транспорт		Залізничний транспорт		Міський транспорт	
	2007	2011	2007	2011	2007	2011
Автономна Республіка Крим	12.74	15.79	11.9	10.95	93.2	109.51
Вінницька	26.95	23.6	10	8.61	117.72	107.9
Волинська	26.03	39.05	5.21	4.53	81.85	72.17
Дніпропетровська	8.75	5.87	11.11	11.18	182.66	161.7
Донецька	16.29	13.69	10.64	9.35	191.15	184.15
Житомирська	28.55	24.4	9	7.91	104.78	71.62
Закарпатська	20.28	18.08	7.64	6.65	18.98	18.89
Запорізька	10.25	6	9.4	9.52	86.96	84.61
Івано-Франківська	25.87	22.49	4.41	4.57	45.45	44.86
Київська	29.21	36.43	44.95	50.56	53.49	53.71
Кіровоградська	14.82	14.2	4.87	4.77	98.81	87.85
Луганська	28.73	17.04	5.4	4.95	90.85	88.61
Львівська	29.56	26.24	11.93	12.51	89.97	78.93
Миколаївська	7.35	12.28	2.24	2.29	140.1	129.75
Одеська	17.12	16.72	7.47	8	116.11	116.43
Полтавська	14.79	7.34	10.9	10.12	64.33	57.07
Рівненська	41.52	28.16	6.24	5.72	81.86	80.11
Сумська	11.85	10.02	12.37	12.19	84.3	78.22
Тернопільська	28.54	26.08	3.99	5.27	56.35	57.38

Харківська	15.6	12.57	16.8	15.94	127.18	188.71
Херсонська	17.14	18.15	2.34	2.03	87.66	75.06
Хмельницька	18.53	16.42	7.45	5.89	109.53	93.31
Черкаська	17.49	15.14	3.78	3.98	71.12	85.85
Чернівецька	13.39	20.24	2.54	2.32	76.43	75.38
Чернігівська	21.38	14.86	10.93	9.33	84.97	81.58

* Розроблено автором за [1, 2].

У першій групі регіонів найбільш популярним видом транспорту є міський (рис. 2), і за період 2007-2011 років кількість поїздок однією особою саме у цьому виді пасажирського транспорту скорочується незначно. Зростає кількість поїздок залізничним транспортом.

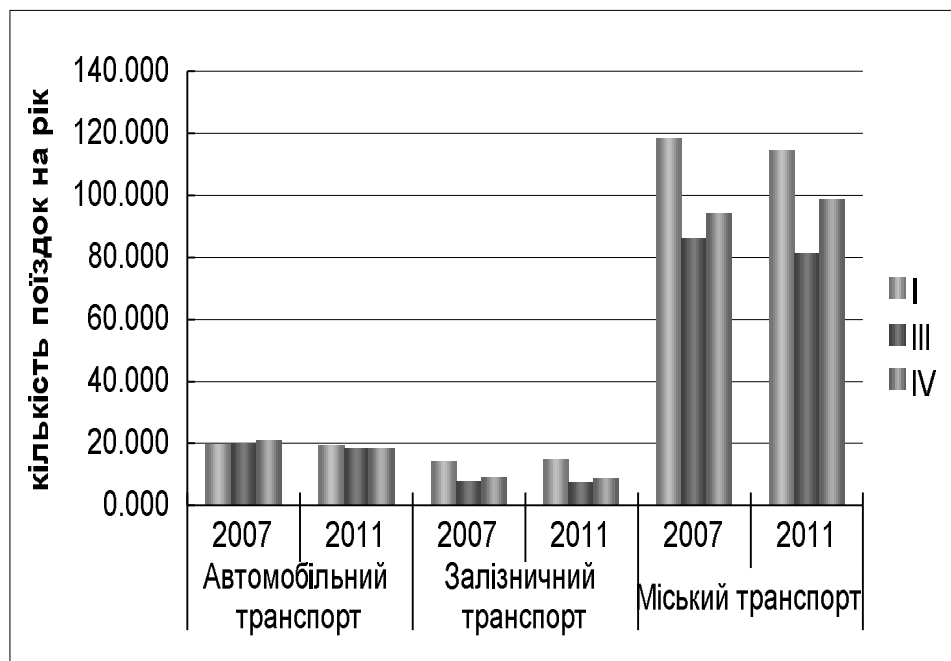


Рис. 2. Кількість поїздок у пасажирському транспорті загального користування у розрахунку на одну особу наявного населення у середньому за групою

Для регіонів третьої та четвертої груп характерна також більша популярність міського транспорту, хоча й відносно 2007 року кількість поїздок у розрахунку на одного наявного жителя у 2011 році склала 0,91% та 0,88% відсотків у третій та четвертій групах відповідно, але слід зазначити, що за аналізований період спостерігається зменшення кількості відправлень (перевезень) пасажирів за видами транспорту загального

користування в цілому по Україні, а також скорочення кількості поїздок у пасажирському транспорті у розрахунку на одну особу наявного населення.

Щодо розвитку міського транспорту, найбільша кількість поїздок у розрахунку на одного мешканця припадає на першу сукупність регіонів, і у 2011 році складає близько 115 поїдок на рік проти більш ніж 80 поїздок у регіонах третьої групи.

Висновки. За підсумками даного дослідження отримані наступні результати:

- визначені та систематизовані фактори, що відображають умови, які складаються в регіонах та впливають на розвиток транспортних пасажирських перевезень, а саме: споживчі ціни на транспортні послуги та наявний дохід у розрахунку на одну особу по регіонах та АРК, а також в цілому по Україні;

- проведений аналіз транспортної інфраструктури регіонів за групами показників виявив регіони з найбільш несприятливими умовами для розвитку пасажирського транспорту, а саме: в Івано-Франківській, Кіровоградській, Львівській, Харківській та Хмельницькій областях. Тут відносно середньоукраїнського показника низький темп зростання наявного доходу поєднується з високими темпами зростання споживчих цін на транспортні послуги протягом 2007-2011 років, що з одного боку стимулює транспортні підприємства, але з іншого призводить до скорочення кількості можливих пасажирів, через невідповідність рівня доходу населення та вартості транспортних послуг;

- в результаті проведенного аналізу структури пасажирського транспорту регіонів були виявлені основні тенденції розвитку автомобільного, залізничного та міського пасажирського транспорту. Для регіонів першої, третьої та четвертої груп найбільш популярним є міський транспорт. Найбільша кількість поїздок у міському транспорті у

розрахунку на одного мешканця припадає на першу сукупність регіонів, і у 2011 році складає майже 145 відсотків від кількості поїдок на рік у регіонах третьої групи.

Список використаної літератури

1. Аксенов И. Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы. За ред. Хачатурова Т.С. – М.: Наука, 1985. – 177 с.
2. Белов И.В. Экономическая теория транспорта в СССР. – Москва, 1987 – 321 с.
3. Бугроменко В. Н., Бадалян А. М., Рыжова Л П. Долгосрочная стратегия развития транспортного комплекса Республики Татарстан с позиции устойчивого развития. – М. Палитрапринт. – 2005 – 174 с.
4. Громов Н. Н., Персианов В. А., Усков Н. С. Менеджмент на транспорте. – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 528 с.
5. Миротин Л. Б. Транспортная логистика. – М.: Издательство: «Экзамен», 2002. – 506 с.
6. Плужников К. И., Чунтомова Ю. А. Транспортное экспедирование. – М.: Транслит, 2006. – 528 с.
7. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития / В. И. Якунин. – М.: Экономика, 2006.
8. Регіони України, 2012. Частина I: стат. збірник/ Держ. ком. статистики України; за ред. О. Г. Осауленка. – К., 2012. – 310 с.
9. Регіони України, 2012. Частина II: стат. збірник/ Держ. ком. статистики України; за ред. О. Г. Осауленка. – К., 2012. – 801 с.
10. Транспорт і зв'язок України – 2011: стат. збірник / Держ. ком. статистики України; за ред. Н. С. Власенко. – К., 2012. – 267 с.
11. Хачатуров Т. С. Экономика транспорта. – М., 1959.

12. Чернюк Л. Г. Транспорт і регіональні системи продуктивних сил України: монографія / Л. Г. Чернюк, Т. В. Пепа, О. М. Ярош; за ред. Л. Г. Чернюк. – К.: Наук. світ, 2003. – 182 с.

ЖОВТЯК А. А. ИССЛЕДОВАНИЕ ФАКТОРОВ И УСЛОВИЙ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕГИОНА

В статье проведено исследование факторов и условий, определяющих особенности формирования и функционирования регионального рынка транспортных пассажирских услуг, а также определены роли регионов Украины и АРК в транспортной системе страны.

Ключевые слова: транспорт, транспортная инфраструктура, пассажирские перевозки, условия развития пассажирского транспорта.

ZHOVTYAK A. A. STUDY OF FACTORS AND CONDITIONS OF PASSENGER TRANSPORT AREA

The article investigated factors and conditions that determine the features of the formation and functioning of the transport infrastructure of regional passenger services, as well as the roles of regions of Ukraine and ARC in the transport system of the country.

Key words: transport, transport infrastructure, passenger transport, terms of passenger transport.