

**СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ:  
ЗМІСТ ТА ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ**

*П. А. Овчар, к. н. з держ. управ., Національний університет біоресурсів і природокористування України, p.ovchar@ukr.net,*

*С. М. Голубка, д. е. н., професор, ДВНЗ «Університет банківської справи», holubkas@ukr.net*

У статті визначено зміст понять «розвиток автотранспортної системи» та «стратегічний розвиток автотранспортної системи». Обґрунтовано, що регулювання розвитку автотранспортної системи передбачає цілісний або вибірковий вплив на певний аспект змін – продукційний, економічний, еколого-технологічний, бізнесовий, соціальний. Розкрито зміст поняття стратегії. Охарактеризовано особливості формування стратегій розвитку автотранспортної системи на рівні підприємств, поселень (міських і сільських), регіону, країни, світу. Виявлено особливості стратегічного розвитку автотранспортної системи в Україні та запропоновано стратегічні пріоритети її розвитку на різних інституційно-просторових рівнях.

**Ключові слова:** система національної економіки, автотранспортна система, автомобільний транспорт, автотранспортне підприємство, стратегія, економічний розвиток.

**Постановка проблеми.** Формування стратегії розвитку автотранспортної сфери – одне з ключових завдань державного регулювання у системі національної економіки. Для того, щоб науково обґрунтувати можливості регулювання автотранспортної системи через прийоми стратегічного планування слід розділяти часові і просторові рамки. Просторові рамки вказують на об'єкт регулювання: бізнес – окреме підприємство, сукупність підприємств та організацій, які здійснюють діяльність у певному сегменті, сфера господарювання (вид діяльності згідно КВЕД), галузь (автомобільна); територія – район поселення, поселення, район (обласний), область, регіон (декілька областей, транскордонний регіон), країна, сусідні держави, континент, світ (територіальні одиниці визначаються залежно від адміністративно-територіального устрою країни). Просторові рамки суттєво змінюють можливості регулювання автомобільного транспорту. Набувають зміни цілі регулювання. Суттєва зміна можливостей регулювання автотранспортної системи відбуваються у розрізі різних часових рамок:

- короткостроковий період – можливості вирішення поточних проблем;
- середньостроковий період – можливості модернізації, вибіркового реформування автотранспортної системи;
- довгостроковий період – можливості

забезпечення стратегічного розвитку з урахуванням глобальних технологічних трендів, вимог цілей сталого розвитку.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дане дослідження покликане з'ясувати особливості забезпечення стратегічного розвитку автотранспортної системи. Його результати отримано з використанням напрацювань українських авторів з різних питань регулювання і розвитку автомобільного транспорту, транспортної системи взагалі (Д. Дмитрик [2], К. Железняк [3], К. Іванишен [5], В. Ільченко [6], Д. Малишко [7], К. Михайличенко [8], К. Мітеллаєва [9], В. Огневий [11], П. Русіло [15], О. Савчук [16], Н. Серьогіна [17], С. Цимбал [18] та ін.). Також використано положення нормативно-правової бази України та ратифікованих міжнародних документів.

**Формулювання мети статті.** Метою статті є наукове обґрунтування особливостей формування стратегій розвитку автотранспортної системи на різних інституційно-просторових рівнях. Цілями при цьому будуть:

- визначити зміст розвитку та стратегічного розвитку автотранспортної системи;
- охарактеризувати особливості формування стратегій на рівні підприємств, поселень (міських і сільських), регіону, країни;
- узагальнити стратегічні пріоритети

розвитку автотранспортної системи на різних інституційно-просторових рівнях.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Регулювання автотранспортної системи орієнтоване на забезпечення її розвитку. Розвиток означає зміну, причому не «поверхневу», а структурну. З іншого боку, розвиток може відображати розкриття або розгортання внутрішніх початкових потенцій об'єкта як автономного явища в силу внутрішніх закономірностей [4, с.10]. Тому від-

носно розвитку автотранспортної системи даний процес слід розглядати двояко (рис. 1):

– з погляду забезпечення внутрішніх структурних змін, що спричиняє виникнення нових властивостей, функцій, ознак системи;

– з погляду відновлення первинних властивостей, функцій, ознак системи, що можна досягнути як через цілеспрямований вплив, так і шляхом дерегулювання.

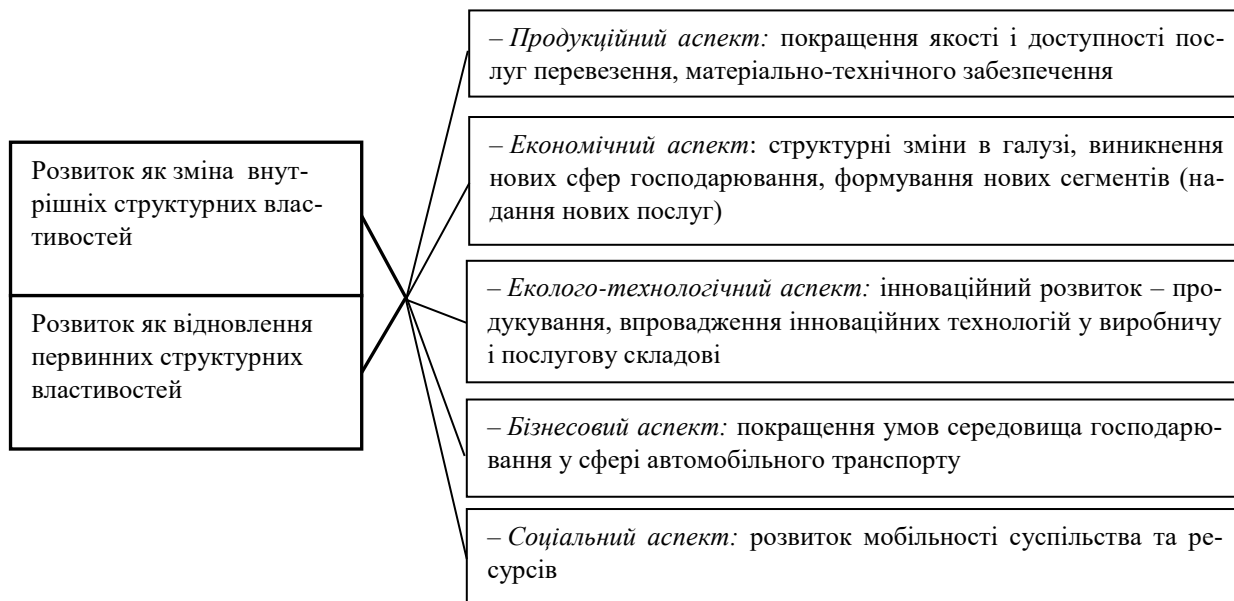


Рис. 1. Зміст розвитку автотранспортної системи

\* Джерело: авторська розробка

Регулювання розвитку автотранспортної системи передбачає цілісний або вибірко-вий вплив на певний аспект змін – продукційний, економічний, еколого-технологічний, бізнесовий, соціальний. Для України, приміром, доволі актуальним є еколого-технологічний аспект. Цитуючи К. Михайличенко, нова транспортна система України має бути орієнтована на додання технологічної відсталості та неефективності роботи транспортних підприємств, високого ступеня фізичного і морального зносу основних фондів, відсутності фінансування для відтворення та модернізації рухомого складу та інфраструктури, низької якості й високої вартості транспортних послуг, втрати транзитних вантажопотоків, які дедалі частіше спрямовуються в обхід території України [8, с.86].

Розвиток як складний процес потребує

регулюючого впливу у різночасовій перспективі. З наукової точки зору особливе значення має довгостроковий період. Регулювання розвитку автотранспортної системи при цьому набуває стратегічних ознак.

Поняття «стратегічний» у значенні «найважливіший», «визначальний» перейшло в термінологію менеджменту з військового лексикону та теорії ігор [2]. Стратегія на рівні підприємства відображає довгостроковий якісно визначений напрямок розвитку підприємства, який стосується сфери, засобів і форми його діяльності, системи внутрішньовиробничих відносин, а також позицій підприємства в зовнішньому середовищі; при такому розумінні, стратегію можна охарактеризувати як обраний напрямок діяльності, функціонування в рамках якого повинно привести підприємство до досягнення цілей, які стоять перед

ним [11, с.382].

Стратегія розвитку автотранспортного підприємства дуже сильно залежить від стану розвитку галузі й економіки. Зрозуміло, що стратегії суттєво різняться для різних типів галузей. У дослідженні К. Железняк можна знайти твердження, що автомобільний транспорт має велику кількість малих і середніх підприємств та в сучасних умовах в його діяльності бере участь значна кількість індивідуальних перевізників, тому його слід віднести до фрагментарних галузей; фрагментарну галузь можна охарактеризувати за такими ознаками, як низькі бар'єри для входу, незначні витрати, невеликий обсяг виробництва (тому відсутня економія на масштабі виробництва), безпосередній зв'язок зі споживачем, різноманітність потреб, незначні фінансові накопичення, висока продуктова диференціація (часто за рахунок іміджу фірм) [3, с.148]. Виходячи з твердження про фрагментарність автомобільного транспорту, К. Железняк пропонує конкретні стратегії розвитку для автотранспортних підприємств.

У праці С. Цимбал за результатами експертного опитування можна знайти об-

ґрунтування двох основних стратегій розвитку типового автотранспортного підприємства: 1) стратегії, спрямованої на розвиток виробничо-технічної бази та пов'язаної з наданням послуг із забезпечення працездатності автомобілів; 2) стратегії, пов'язаної з розвитком системи перевезень [18]. Кожна з стратегій передбачає різні варіанти розвитку.

Тобто на рівні автотранспортного підприємства стратегія орієнтує на пріоритетні цілі розвитку, які стосуються продукції/послуг (нових чи диверсифікації існуючого асортименту), їх якості, кадрового і матеріально-технічного забезпечення.

Складнішим є стратегічний вимір розвитку автотранспортної системи просторових утворень – поселення, регіону, країни (рис. 2). У даному випадку стратегічні орієнтири «піднімаються» до необхідності забезпечення якості соціальної інфраструктури та достатньої мобільності населення і різних ресурсів. На рівні поселень стратегія розвитку автотранспортної системи диференціюється для сільської і міської місцевості.



Рис. 2. Стратегічні пріоритети розвитку автотранспортної системи на різних інституційно-просторових рівнях

Сільські поселення, як правило, страждають від якості доріг, що ускладнює транспортну доступність до них. Законодавство України здійснює поділ доріг на дороги загальнодержавного і місцевого значення. Окрім того, фахівці виділяють так звані сіль-

ські автомобільні дороги, що сполучають сільські населені пункти й об'єкти виробничого призначення, розташовані в сільській місцевості, між собою та автомобільними дорогами загального користування [6, с.84]. В умовах низької якості доріг загальнодер-

жавного значення та пріоритетного їх фінансування, стан сільських доріг, як правило, перебуває у жахливому стані. Як стверджують українські науковці, задовільний стан доріг призводить до занепаду сільських населених пунктів та відтоку з них населення, внаслідок чого може постраждати сільське господарство певного району; це відбувається через брак державних коштів на будівництво та ремонт доріг місцевого значення, особливо у сільській місцевості [17, с.176]. Тому пріоритет стратегії розвитку автотранспортної системи для сільської місцевості, зокрема в Україні, полягає у забезпеченні доступності територій – у контексті можливостей переміщень населення, туристів, здійснення перевезень з торгівельною, виробничою та іншою метою.

Дещо відмінними є стратегічні пріоритети розвитку автотранспортної системи для міських поселень. Якщо мова йде про малі міста, то пріоритети часто зводяться до схожих цілей, як і для сільських поселень. Проте якщо поселення є середнім чи великим містом, то це загострює питання забезпечення мобільності населення і ресурсів. Ще актуальнішими є зазначені цілі для міських поселень, які виконують агломераційні і метрополійні функції. Для них актуалізується таке поняття, як «муніципальний транспорт», в якому провідне місце займає транспорт автомобільний. Муніципальна влада покликана вирішувати такі взаємозумовлені завдання: створити транспортну інфраструктуру, що відповідає потребам пасажирів, і транспортні організації (маршрутну мережу, дороги, зупинки, контактну мережу, диспетчерське управління тощо); відшкодувати збитки перевізників, що виникли в результаті застосування регульованих тарифів (у тому числі, у зв'язку з наданням заходів соціальної підтримки) та малої інтенсивності пасажиропотоку; створити оптимальну систему органів та установ, здатних ефективно управляти в цій сфері; розробити відповідну нормативно-правову базу для управлінських рішень, у тому числі норми адміністративного примусу в галузі транспортного обслуговування [1, с.232; 7, с.47]. Тобто поруч з поточними практичними завданнями, стратегічним пріоритетом розвитку автотранспортної системи міста є її відповідність пот-

ребам населення з забезпеченням якості перевезень.

Для міських поселень, окрім того, актуалізується екологічний аспект наслідків масового використання автомобільного транспорту, що детермінує стратегічні пріоритети. У вітчизняній і зарубіжній науковій літературі здійснено дуже багато досліджень щодо шкідливого впливу автомобільного транспорту на екологію. Учені зазначають, що шкідливі викиди від автомобілів здійснюються в найнижчих, приземних шарах атмосфери, де проходить основна життєдіяльність людини; відпрацьовані гази двигунів автомобілів містять висококонцентровані токсичні компоненти, які є основними забруднювачами атмосфери [15, с.86].

Ці проблеми особливо актуальні для великих міст зі значним скупченням автомобільних транспортних засобів. У засобах масової інформації навіть вживається такий термін, як «туманний» мегаполіс. Дана проблема особливо гостро стоїть для таких мегаполісів, як Пекін, Париж, Лос-Анджелес та ін. З 2017 року Київ теж віднесено до міст з надмірним рівнем смогу [10]. Тому стратегічні пріоритети для міських поселень важливо орієнтувати на екологічні цілі. З метою вирішення проблеми негативного впливу автомобільного транспорту на екологію міста, науковці пропонують упроваджувати беззупинкову систему руху на перехрестях, перехід на нові більш екологічно чисті двигуни і паливо, максимальне використання метро та наземного електротранспорту, створення шумозахисних бар'єрів [12, с.94].

Регіональна специфіка стратегії розвитку автотранспортної системи «піднімає» цілі до забезпечення внутрірегіональної мобільності населення і ресурсів, а також конкурентоспроможності, привабливості регіону (див. рис. 2). Забезпечення внутрірегіональної мобільності населення акцентує увагу на питанні пасажирських перевезень у регіоні – приміських, міжміських. Це дуже важливий чинник просторового розвитку агломераційних вузлів (в Україні, як правило, районних центрів та міст обласного підпорядкування). Забезпечення внутрірегіональної мобільності потребує поєднання автомобільного з іншими видами транспорту, як правило залізничним, що формує транспор-

ту мережу області [5, с.273].

Стратегія розвитку автотранспортної системи регіону дуже сильно залежить від специфіки його геополітичного розташування, проходження через його територію міжнародних транспортних коридорів. Тому місцева влада має орієнтуватись на підвищення інвестиційної, туристичної, торговельної привабливості регіону за критерієм рівня розвитку транспортної системи загалом, зокрема мережі автомобільних доріг. Без доріг високого класу неможливий розвиток економіки, прискорене освоєння і комплексний розвиток територій, поліпшення транспортних зв'язків усередині регіону та забезпечення надійних виходів у сусідні регіони і за кордон [9, с.78].

Можливості розвитку автотранспортної системи на рівні регіонів посилюються в умовах децентралізації влади. У нинішній період даний процес властивий Україні, незважаючи на всі затяжні його аспекти. Як правило, в обласних стратегіях розвитку місцева влада декларує необхідність використання транзитного потенціалу територій, підтримки даної сфери з погляду можливостей зайнятості значної частини населення. Окрім того, процеси децентралізації дають можливість залучати кошти міжнародних фондів, у тому числі ЄС, ЄБРР, на ремонт доріг загальнодержавного і місцевого значення.

Стратегія розвитку автотранспортної системи на рівні країни – складна та багатогранна за своїми цілями і завданнями. Кожна держава декларує стратегічні пріоритети

в нормативно-правових документах. Як правило, це комплексна стратегія розвитку транспортної системи, в якій, у тому числі, передбачено пріоритети розвитку автомобільного транспорту. В Україні теж діє такого роду норматив, прийнятий 2010 року, у зв'язку з чим нині точиться багато дискусій щодо його актуальності. Уже розроблено проект нової Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Вона передбачає такі пріоритети, як: впровадження ефективного державного управління в транспортній галузі; забезпечення надання якісних транспортних послуг та інтеграція транспортного комплексу України до міжнародної транспортної мережі; забезпечення сталого фінансування транспорту; підвищення безпеки на транспорті; підвищення міської мобільності та регіональна інтеграція [14]. Дуже позитивним моментом оновленої Стратегії, яка невідомо чи буде затверджена, є остання ціль. Орієнтир на децентралізацію, в тому числі бюджетного фінансування витрат на ремонт і обслуговування доріг, є реальним шансом виходу з того задовільного стану автотранспортної системи України, який ми нині спостерігаємо.

У табл. 1 відображено пріоритети розвитку автомобільного транспорту і дорожнього господарства, декларовані в Транспортній стратегії України на період до 2020 року. Дані пріоритети входять у систему стратегічних документів розвитку національної транспортної системи на середньострокову перспективу [16, с.43].

Таблиця 1

Стратегічні пріоритети розвитку автомобільного транспорту України на період до 2020 року

Пріоритети розвитку автомобільного транспорту	Пріоритети розвитку дорожнього господарства
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Створення умов для провадження діяльності на ринку транспортних послуг</li> <li>– Підвищення безпеки дорожнього руху та енергоефективності</li> <li>– Забезпечення ефективності діяльності автомобільного транспорту</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг</li> <li>– Посилення інноваційної складової в проектах розвитку дорожнього господарства</li> <li>– Підвищення рівня безпеки дорожнього руху</li> <li>– Реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування</li> <li>– Екологізація будівництва та утримання автомобільних доріг</li> </ul>

\* Джерело: побудовано за: [13]

Декларовані стратегічні пріоритети розвитку автомобільного транспорту України на період до 2020 року орієнтують на становлення ринку транспортних послуг, безпеку дорожнього руху та ефективність автомобільного транспорту. Дані пріоритети є важко впроваджуваними у житті за поточних умов, відтак положення нової Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року є більш «обнадійливими» з огляду на можливості територіального розвитку автотранспортної системи. Це посилисть роль громадськості у контролі за цільовим використанням бюджетних коштів, що нині є ключовою проблемою ефективності управлінських рішень у даній сфері.

**Висновки.** У підсумку слід зазначити, що розглянуті вище стратегічні пріоритети розвитку автотранспортної системи на різних інституційно-просторових рівнях носять комплексний характер. Як правило, такі стратегії включають максимальну кількість завдань з вирішенням численних проблем, що пов'язані з ефективністю використання автомобільного транспорту та наслідками його впливу на довкілля. У той же час забезпечення стратегічного розвитку автотранспортної системи доцільно здійснювати шляхом орієнтації стратегії на певний аспект, що породжує виникнення субстратегій. Це звужить коло завдань та підвищить реальні можливості їх виконання. Для України наразі стоїть завданням на прийняття нових стратегічних нормативів, а виконання існуючих. Обґрунтування пріоритетних субстратегій розвитку автотранспортної системи України буде предметом подальших досліджень автора.

### Література

1. Балицкая Н. Административный договор как форма публичного управления в сфере организации услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом общего пользования: региональный аспект : дисс. ... канд. юрид. Наук: спец. 12.00.14 «Административное право; финансовое право; информационное право» / Н. Балицкая ; Российская правовая академия Минюста РФ. – М., 2008. – 256 с.
2. Дмитрик Д. В. Формування стратегії розвитку транспортного підприємства / Д. В. Дмитрик [Електронний ресурс]. // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2014. – № 39. – Режим доступу : <http://ecobio.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/viewFile/504/488>

3. Железняк К. Л. Вибір стратегії розвитку автотранспортного підприємства як елемента фрагментарної галузі / К. Л. Железняк // Вісник Національного транспортного університету. В 2-х частинах. Ч. 2. – К. : НТУ, 2012. – Випуск 26. – С. 147–150.

4. Зеновьев А. А. Логическая социология / А. А. Зеновьев. – М. : Социум, 2002. – 260 с.

5. Іванишен К. В. Економічна ефективність пасажирських перевезень у регіоні (Вінницька область) / К. В. Іванишен // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2010. – Вип. 7. – С. 273–276.

6. Ільченко В. В. Сільські автомобільні дороги: сучасний стан і перспективи розвитку / В. В. Ільченко, О. С. Сергеев // Збірник наукових праць Полтавського національного технічного університету ім. Ю. Кондратюка. Сер. : Галузеве машинобудування, будівництво. – 2013. – Вип. 4(2). – С. 82–89.

7. Малишко Д. В. Визначення поняття «муніципальний транспорт» у сфері адміністративно-правового регулювання / Д. В. Малишко // Актуальні проблеми держави і права. – 2016. – Вип. 77. – С. 45–49.

8. Михайличенко К. Транспортна стратегія у національних інтересах України / Катерина Михайличенко // Інтеграційні процеси на світових ринках // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – 2017. – № 2. – С. 82–94.

9. Мітеллаєва К. О. Регіональна транспортна система та її місце в соціально-економічному розвитку регіону / К. О. Мітеллаєва // Культура народів Причерномор'я. – 2013. – № 256. – С. 77–80.

10. Нарівні з Пекіном і Парижем: кийвський смог долучив українську столицю до «туманних» мегаполісів (17.01.2017) : ТСН [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://tsn.ua/kyiv/narivni-z-pekinom-i-parizhem-kiyivskiy-smog-doluchiv-ukrayinsku-stolicyu-do-tumannih-megapolisiv-864709.html>

11. Огневий В. О. Розвиток автотранспортних підприємств через трансформацію як стратегічний інструмент підвищення ефективності / В. О. Огневий // Наукові нотатки. – 2014. – Вип. 45. – С. 381–385.

12. Прилипко Т. В. Екологічна безпека міської забудови / Т. В. Прилипко, Т. Е. Потапова, О. Ю. Скрипник, В. Ю. Мельник // Сучасні технології, матеріали і конструкції в будівництві. – 2013. – № 1. – С. 88–94.

13. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року / Кабінет Міністрів України; Розпорядження, Стратегія від 20.10.2010 року № 2174-р : Законодавство України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

14. Проект Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/projects/115/>

15. Русіло П. О. Вплив на довкілля автомобільного транспорту на всіх стадіях його життєвого циклу / П. О. Русіло, В. В. Костюк, В. М. Афонін // Науковий вісник НЛТУ України. – 2008. – № 18(3). –

С. 85–89.

16. Савчук О. В. Стратегічні напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України / О. В. Савчук, О. В. Захарова // Вісник Маріупольського державного університету. Сер.: Економіка. – 2011. – Вип. 2. – С. 42–52.

17. Серьогіна Н. В. Система заходів розвитку дорожньої інфраструктури регіону / Н. В. Серьогіна // Проблеми і перспективи економіки та управління. –

2015. – № 4. – С. 172–177.

18. Цимбал С. В. Вибір стратегій та варіантів розвитку автотранспортних підприємств [Електронний ресурс]. / С. В. Цимбал // Матеріали XLV Науково-технічної конференції ВНТУ, Вінниця, 23–24 березня 2016 р. – Електрон. текст. дані. – 2016. – Режим доступу : <http://conferences.vntu.edu.ua/index.php/all-fmt/all-fmt-2016/paper/view/1184>

## СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ: СОДЕРЖАНИЕ И ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ

*П. А. Овчар, к. н. с гос. управ., Национальный университет биоресурсов и природопользования Украины, С. М. Голубка, д. э. н., профессор, ГВУЗ «Университет банковского дела»*

В статье определено содержание понятий «развитие автотранспортной системы» и «стратегическое развитие автотранспортной системы». Обосновано, что регулирование развития автотранспортной системы предусматривает целостное или избирательное воздействие на определенный аспект изменений – производственный, экономический, эколого-технологический, деловой, социальный. Раскрыто содержание понятия стратегии. Охарактеризованы особенности формирования стратегий развития автотранспортной системы на уровне предприятий, поселений (городских и сельских), региона, страны, мира. Выявлены особенности стратегического развития автотранспортной системы в Украине и предложены стратегические приоритеты ее развития на различных институционально-пространственных уровнях.

**Ключевые слова:** система национальной экономики, автотранспортная система, автомобильный транспорт, автотранспортное предприятие, стратегия, экономическое развитие.

## STRATEGY OF AUTOMOTIVE TRANSPORT SYSTEM DEVELOPMENT: CONTENTS AND FEATURES OF FORMATION

*P. A. Ovchar, Ph. D Sc. (State Management), National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine, S. M. Golubka, D.E., Professor, SHEI «Banking Business University»*

The meaning of the concepts «development of the motor transport system» and «strategic development of the motor transport system» are defined. It is substantiated that regulation of the development of the motor transport system implies holistic or selective influence on a certain aspect of changes - production, economic, ecological, technological, business, social. The meaning of the concept of strategy is revealed. The specific features of forming development strategies of automotive system at the level of enterprises, settlements (urban and rural), region, country, world are characterized. The features of the strategic development of the automotive system in Ukraine are revealed and the strategic priorities of its development at different institutional and spatial levels are proposed.

**Keywords:** system of national economy, automotive system, motor transport, motor transport enterprise, strategy, economic development.

*Рекомендовано до друку д. е. н., проф. Пилипенко Ю. І. Надійшла до редакції 12.01.2018.*