

УДК 332.122: 338.47

Д. В. Дорошкевич,  
к. е. н., доцент кафедри менеджменту і туризму, Національний транспортний університет

# КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД ДО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТЕРИТОРІЙ ПРИЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ

D. Darashkevich,  
candidate of economic Sciences, associate Professor the Department of management  
and tourism National transport University

## AN INTEGRATED APPROACH TO THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE BLACK SEA REGION

**У статті досліджено зміст поняття "транспортна інфраструктура території", розроблено комплексний підхід до розвитку транспортної інфраструктури територій Причорноморського регіону. Узагальнено чинники розвитку транспортної інфраструктури територій Причорноморського регіону. Визначено основні соціально-економічні функції транспортної інфраструктури територій регіону та їх вплив на зміну валового регіонального продукту.**

**The article examines the concept of "transport infrastructure areas", developed a comprehensive approach to the development of transport infrastructure in the black sea region. Generalized factors for the development of transport infrastructure of the territories of the black sea region. Identified key socio-economic functions of the transport infrastructure of the territories of the region and their impact on the change in gross regional product.**

*Ключові слова: транспортна інфраструктура території, валовий регіональний продукт, транспортна інфраструктура, транспортно-логістичний центр, транспортно-логістичний кластер, об'єкти транспортної інфраструктури.*

*Key words: transport infrastructure of the territory, gross regional product, transport infrastructure, transport and logistics centre, transport and logistics cluster, the transport infrastructure.*

### ВСТУП

Ключову роль у забезпеченні прогресивного соціально-економічного розвитку територій регіону грає транспортна інфраструктура [3]. Розвинена транспортна інфраструктура територій дозволяє знизити рівень транспортних і складських витрат вантажоперевізників, сприяють росту інвестиційної привабливості територій, залученню для постійного проживання кваліфікованих кадрів.

### АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

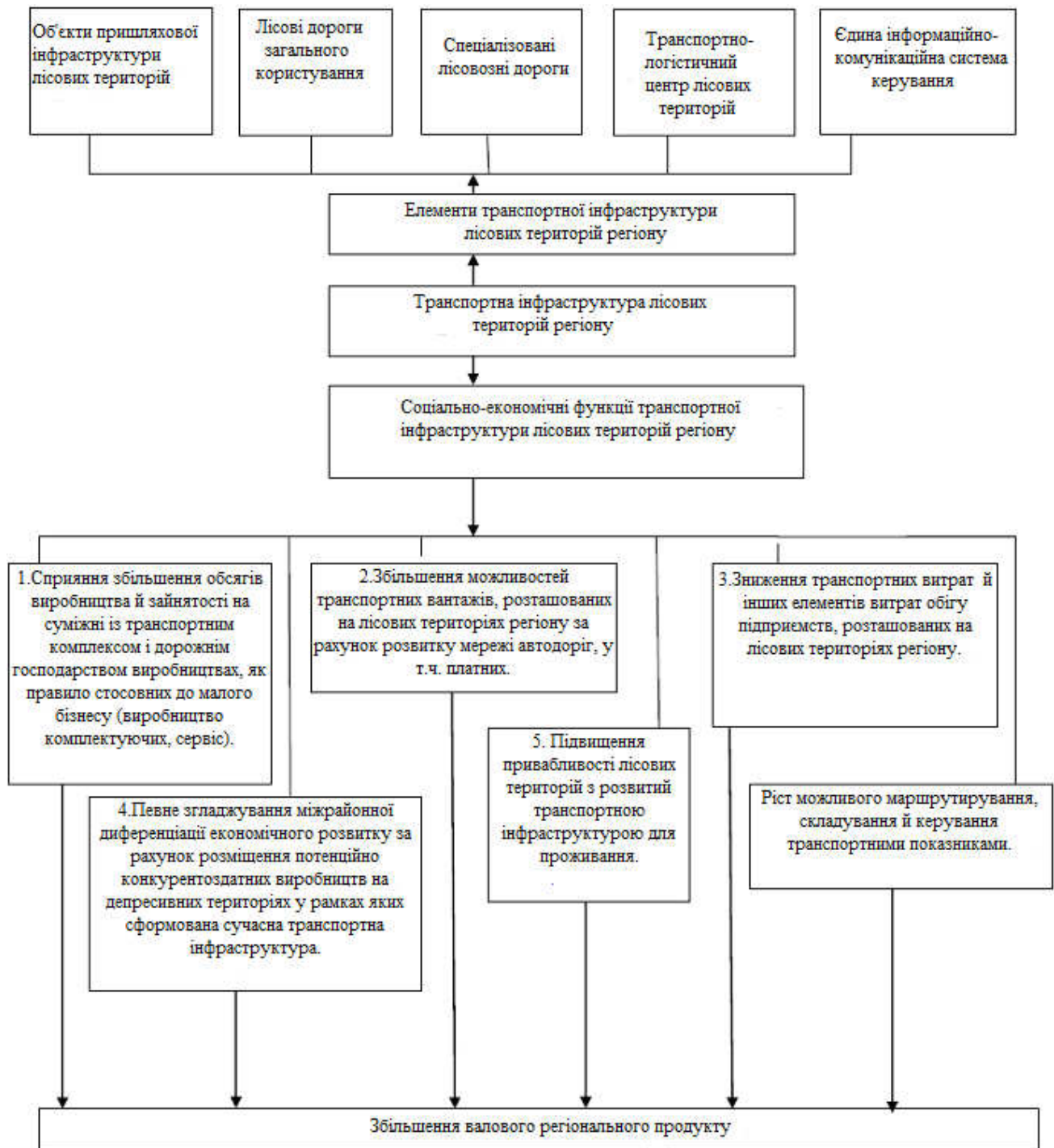
Науковими дослідженнями в області логістики займаються вітчизняні і зарубіжні учені такі, як Б.А. Анікін, М.І. Белявцев, О. Глогусь, М.П. Гордон, П. Друкер, М.А. Гаджінський, Є.В. Кальченко, А.Г. Крикавський, А.А. Кизим, Р.Р. Ларіна, М.М. Лепа, Л.Б. Міротіанп, Ю.М. Неруш, В.Є. Николаичук, М.А. Окландер, В.А. Панков.

### ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є дослідженню перспектив розвитку транспортної інфраструктури територій причорноморського регіону, а також розробки комплексного підходу для його розвитку.

### ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Традиційно під транспортною інфраструктурою територій (ТІ) розуміється дорожнє господарство й транспортний парк організацій, розташованих на територіях. Деякі автори включають до складу ТІ також зупинні розвантажно-навантажувальні платформи [4; 5; 6]. На нашу думку, транспортний парк організацій недоцільно включати до складу транспортної інфраструктури, тому що це частина майнового комплексу організацій. Спектр функцій розвантажно-навантажувальних платформ територій являють собою функції спеціалізованих транспортно-логістичних



**Рис. 1. Основні соціально-економічні функції транспортної інфраструктури територій регіону і їхній вплив на зміну ВРП**

центрів, прообразом яких вони і є. Тому транспортну інфраструктуру територій необхідно розглядати як систему взаємозалежних між собою елементів: спеціальних доріг загального користування територій, спеціалізовані транспортно-логістичні центри, при шляхові організації ремонту й сервісу і єдину інформаційно-комунікаційну систему керування. Відмінною рисою пропонованого визначення є використання територіального й галузевого підходів до розвитку транспортної інфраструктури територій регіону, що враховують як інтереси вантажоперевізників — користувачів доріг, так і потреби прогресивного соціально-економічного розвитку територій. У рамках територіального підходу виділяються тенденції й проблеми впливу транспортної інфраструктури

на соціально-економічний розвиток територій [2]. Галузевий підхід укладається в оцінці впливу транспортної інфраструктури територій на функціонування регіонального господарського комплексу. Використання принципу системності як одного з найбільш значимих властивостей транспортної інфраструктури територій регіону припускає взаємозв'язаність окремих елементів транспортної інфраструктури територій з метою забезпечення синергетичного ефекту їхньої взаємодії.

Транспортна інфраструктура територій регіону має ряд істотних специфічних особливостей:

1. Наявність доріг моногалузевого значення, які на відміну від дорожньої мережі полігалузевого значення ма-

**Таблиця 1. Основні фактори розвитку транспортної інфраструктури Причорноморського регіону**

Класифікаційні факторів	Основні фактори	Особливості прояву факторів у регіональній економіці
1. Експлуатаційні	Наявність і стан дорожнього покриття територій	Щільність доріг із твердим покриттям в муніципальних районах від 5 до 36 км доріг на 1000 км <sup>2</sup> площі території (при мінімальному європейському стандарті 100 км на 1000 км <sup>2</sup> площі) Середнє зношування автотранспорту підприємств регіону перевищив в 2012 р. 60%. Нормальне функціонування автотранспортного господарства, відповідно до техніко-експлуатаційних нормативів, можливо при зношуванні автотранспорту, що не перевищує 40-45%
	Рівень технікотехнологічної розвиненості інфраструктури	Відсутні спеціалізовані ТЛЦ; нерозвинена єдина інформаційно-комунікаційна система керування ТІ територій Частка транспортних витрат у структурі собівартості організацій майже в 2 рази вище аналогічного показника в розвинених державах
	Погодженість уведення в експлуатацію відділових елементів ТІ територій	Швидкість уведення доріг відстає від інтенсифікації виробництва. Об'єкти прирешованої інфраструктури територій розвиваються вкрай інертно
	Рівень активності приватних інвесторів у сфері вкладення капіталу в розвиток ТІ територій	Частка приватних інвестицій у розвиток ТІ складала в 2012 р. лише 12,3% від загальної суми інвестицій
2. Фінансово-інвестиційні	Особливості бюджетного фінансування розвитку ТІ територій	Має місце декларативність ряду державних програмних заходів у сфері розвитку транспортної інфраструктури територій, їхнє не підкріплення конкретними джерелами фінансування
	Можливості залучення проектних кредитів для ТІ територій	Частка банківського кредитування в загальному обсязі інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури територій становить 3,0%. Відсутні механізми державного гарантування банківських проектних кредитів у розвиток ТІ територій
	Можливості залучення проектних кредитів для ТІ територій	Частка банківського кредитування в загальному обсязі інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури територій становить 3,0%. Відсутні механізми державного гарантування банківських проектних кредитів у розвиток ТІ територій
3. Організаційні	Наявність органа, який займається розвитком ТІ територій	Функції розподілені між Міністерством інфраструктури, галузевими й регіональними органами керування
	Взаємодія регіональних і державних органів влади з питань розвитку ТІ територій	Розвиток ТІ не включений у жодну з реалізованих Державних цільових програм
	Наявність організаційних механізмів державно-приватного партнерства з питань розвитку ТІ лісових територій	Механізми ГЧП розвитку ТІ у регіональній економіці в цей час не відпрацьовані
4. Інституціональні	Корупційний фактор у процесі дорожнього будівництва й ремонту	Згідно з експертними оцінками дорожнє господарство в цілому є одним з найбільш корупційоємних секторів економіки
	Наявність і розвиненість інституту суспільного контролю за розвитком ТІ територій	Інститут суспільного контролю за розвитком ТІ територій фактично відсутній. Процес освоєння бюджетних коштів, виділених на ці мети, непрозорий

ють місце в мегаполісах й у рамках міжрегіональної транспортної інфраструктури. Моногалузеві дороги будуються, як правило, за рахунок коштів самих лісозаготівників і часто не мають твердого покриття.

2. Будівництво й ремонт доріг загального користування стосуються компетенції регіонального й місцевого бюджетів, у яких на зазначені цілі часто відсутні достатні власні ресурси. У зв'язку із цим необхідно залучення позабюджетних джерел фінансування для формування й модернізації транспортної інфраструктури територій, у першу чергу на основі державно-приватного партнерства.

3. У рамках транспортної інфраструктури територій, як правило, створюються спеціалізовані транспортно-логістичні центри, орієнтовані на потреби максимально широкого кола підприємств, розташованих на територіях регіону. Системність ТІ територій повинна проявлятися в тім, що розташування транспортно-логістичних центрів територій регіону повинне враховувати як інтенсивність транспортування лісу й продукції в цілому (у тому числі й міжрегіональному характері), так і близькість до розташування підприємств. При розташуванні такого роду центрів варто враховувати також тенденції й перспективи розміщення населення територій.

4. В умовах інтеграції транспортної інфраструктури регіону керування повинне здійснюватися єдиною інформа-

ційно-комунікаційною системою керування на основі уніфікованих стандартів, що дозволяє здійснювати оперативну взаємодію між елементами ТІ територій, сприяючи активізації інвестиційних процесів.

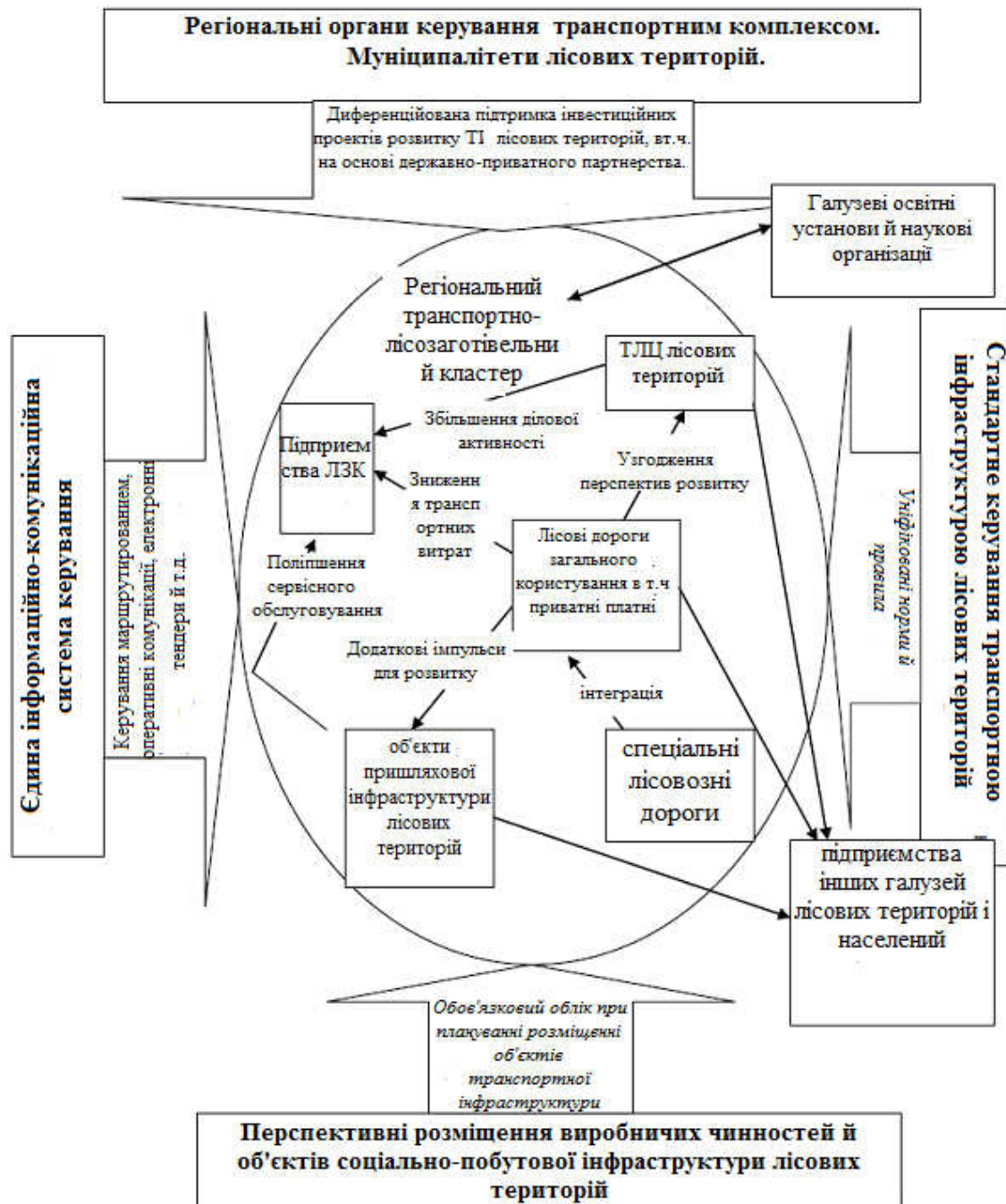
5. Сутність транспортної інфраструктури територій регіону проявляється в системі взаємозалежних функцій (рис. 1), які в сукупності визначають характер її впливу на формування валового регіонального продукту.

Таким чином, уточнення змісту "транспортна інфраструктура територій" дає можливість визначити основні напрями її подальшого розвитку з урахуванням соціально-економічного розвитку самих територій, а запропонована систематизація функцій дозволяє визначити характер впливу транспортної інфраструктури територій на формування валового регіонального продукту.

Розвиток транспортної інфраструктури територій здійснюється під впливом експлуатаційних, фінансово-інвестиційних, організаційно-економічних й інституціональні факторів [1].

Наведені в таблиці 1 фактори розвитку транспортної інфраструктури територій тісним чином взаємозалежні. Так, недостатньо ефективні фінансово-інвестиційні фактори негативно впливають на експлуатаційні фактори.

Вплив же організаційних факторів, у свою чергу, обмежує можливості залучення позабюджетних джерел фінан-



**Рис. 2 Функциональна схема розвитку транспортної інфраструктури регіону на основі розробленого комплексного підходу**

сування для розвитку транспортної інфраструктури територій регіону. Що стосується впливу інституціональних факторів, то вони обумовлюють необґрунтоване завищення кошторисів дорожнього будівництва, несвоєчасне введення в експлуатацію об'єктів транспортної інфраструктури, фінансованих за рахунок бюджетних коштів.

Виявлені особливості прояву факторів розвитку транспортної інфраструктури в економіці регіону демонструють наявність ряду проблем. Так, наприклад, швидкість введення доріг відстає від інтенсифікації виробництва. При проєктуванні доріг загального користування недостатньо враховуються перспективи розміщення моногалузевих доріг. Відсутній спеціалізований ТЛЦ регіону, хоча необхідність його створення назріла давно. Об'єкти пришляхової інфраструктури територій розвиваються вкрай інертно. Непогодженість розвитку окремих елементів ТІ веде до протиріччя

принципу системності, що в остаточному підсумку негативно впливає на економічну ефективність підприємств й якість життя населення регіону.

Таким чином, класифікація факторів розвитку транспортної інфраструктури територій регіону й аналіз особливостей їхнього прояву обумовлюють необхідність формування комплексного підходу до її реформування, дозволяють більш чітко визначити й оцінити провідні напрямки підвищення ефективності розвитку транспортної інфраструктури територій регіону.

Нами розроблений комплексний підхід розвитку ТІ регіону, функціональна схема якого представлена на рисунку 2. Комплексний підхід до розвитку ТІ територій переслідує досягнення наступних основних цілей:

1. Розвиток об'єктів транспортної інфраструктури регіону у відповідності не тільки з існуючої, але з і перспектив-

ною структурою розміщення продуктивних сил, об'єктів соціально-побутової сфери, найбільш імовірними майбутніми пропорціями просторового розвитку територій регіону й т.п.

2. Прискорене формування мережі сучасних доріг на основі створення дорожнього каркаса територій, у рамках якого розвиваються взаємозалежні мережа доріг загальногосподарського користування із твердим покриттям і мережа спеціалізованих доріг.

3. Створення транспортно-логістичного центра (ТЛЦ) регіону, що повинен спеціалізуватися переважно на задоволенні транспортно-складських потреб господарства. Для підприємств регіону на основі транспортно-логістичного центра, у безпосередній близькості від нього можливе розміщення малих виробництв, а також виробництв комплектуючих. Відповідно, на основі транспортно-логістичного центра можливо в стратегічній перспективі формування виробничо-технологічного ланцюжка: комплектуючі мале встаткування (виробництво й ремонт) — послуги із транспортування і складування — малі підприємства.

Такого роду підприємства стратегічно повинні створюватися в районах безпосередньої близькості від поточних і перспективних територій виробництва (в ідеалі не більше 50 км), що забезпечить і додаткові стимули розвитку зайнятості населення територій.

Досягненню даних цілей у рамках пропонованого комплексного підходу до розвитку транспортної інфраструктури територій служить формування регіонального транспортно-логістичного кластера.

Регіональний транспортно-логістичний кластер являє собою систему довгострокових стійких коопераційних зв'язків підприємств регіону з організаціями транспортної інфраструктури регіону, профільними освітніми установами й галузевими науково-дослідними організаціями.

Комплексний підхід до розвитку транспортної інфраструктури територій може бути реалізований на основі єдиної інформаційно-комунікаційної системи керування. Вона повинна містити в собі наступні основні елементи: каталог інвестиційних проектів розвитку транспортної інфраструктури територій і нових виробничих проектів з їх ТЗО та умовами залучення інвестицій; постійно обновлюваний план будівництва й ремонту доріг економіки регіону; віртуальна товарна біржа сировини й продуктів переробки; блок маршрутування; система Інтернет — комунікацій з регіональними органами державної влади й органами місцевого самоврядування, відповідальними за будівництво й зміст доріг; електронні тендери на будівництво й ремонт доріг, здійснювані за рахунок коштів регіонального або муніципального бюджетів.

У рамках комплексного підходу доцільне створення єдиних стандартів керування різними об'єктами транспортної інфраструктури територій, включаючи уніфіковані вимоги до якості дорожнього покриття й використовуваним на меті дорожнього будівництва матеріалам, єдині стандарти розвитку окремих видів транспорту загального користування й т.п. Такого роду стандарти будуть сприяти як погодженому розвитку різних видів транспорту й дорожнього господарства регіону, так і забезпечать певне прискорення економічних процесів у реальному секторі економіки й підвищення якості життя населення територій регіону.

Диференційована державна підтримка передбачає пріоритетне виділення фінансової допомоги інвестиційним проектам розвитку транспортної інфраструктури територій, що характеризується найбільш високим рівнем ефективності для регіональної економіки. Конкретними інструментами підтримки інвестиційних проектів транспортної інфраструктури є податковий кредит, державні гарантії по кредитах комерційних банків, пільговий лізинг устаткування, державні програми підвищення кваліфікації персоналу, задіяного в обслуговуванні об'єктів транспортної інфраструктури, пільгова оренда земельних ділянок для інвесторів.

## ВИСНОВОК

Пропоновані в рамках комплексного підходу напрямки розвитку транспортної інфраструктури регіонів, за умови їхньої системної реалізації, дозволять у максимальному ступені забезпечити потреби організацій, розташованих на територіях, у використанні основних елементів ТЛ. Комплекс запропонованих заходів буде сприяти більше повній реалізації виділених соціально-економічних функцій транспортної інфраструктури територій регіону, що дозволить повною мірою забезпечити одночасне рішення таких соціально-економічних завдань, як підвищення ефективності підприємств господарського комплексу й прогресивний розвиток економіки й соціальної сфери територій.

## Література:

1. Блудова Т.В. Глобалізація транспортної системи та поняття "транзитний потенціал країни" / Т.В. Блудова // Економіка України. — 2006. — № 10. — С. 73—78.
2. Дикань В.Л., Кушнір І.Ю. Ефективність вантажних залізничних перевезень та її підвищення в умовах інтеграції залізничного транспорту України у світову транспортну систему / В.Л. Дикань, І.Ю. Кушнір // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2003. — № 4.
3. Зайончик Л.Г. Транспортно-логістичні системи містоутворюючих підприємств: особливості формування і розвитку / Л.Г. Зайончик // Тези доповідей. Національний транспортний університет. — К., 2006.
4. Окландер М.А. Логістична система підприємства: монографія / М.А. Окландер. — Одеса: Астропринт, 2004. — 312 с.
5. Піонтковська О.В. Загальні тенденції розвитку міжнародного ринку транспортних послуг / О.В. Піонтковська // Формування ринкових відносин в Україні. — 2005. — № 9.
6. Транспортна логістика: логістичний підхід у технологічному процесі транспортної галузі. Вибір шляхів переміщення вантажопотоків. Основні показники роботи транспортної логістики // Кальченко А.Г. Логістика: підруч. — К.: КНЕУ. 2006. — С. 207—240; 241—267; 268—282.

## References:

1. Bludova, T. V. (2006), "Globalization of the transport system and the concept of "transit potential of the country", *Economika Ukrainy*, vol. 10, pp 73—78.
2. Dikan, V. L. and Kushnir, I. Y. (2003), "The efficiency of rail freight and its improvement in the conditions of integration of railway transport of Ukraine into the global transportation system", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 4.
3. Zajonchik, L. H. (2006), *Transportno-lohistychni systemy misto utvoriuiuchykh pidpriemstv: osoblyvosti formuvannia i rozvytku* [Transport and logistics city forming enterprise: especially the formation and development], Kyiv, Ukraine.
4. Oklander, M. A. (2000), *Kontury jekonomicheskoy logistiki* [Contours of economic logistics], Naukova dumka, Kyiv, Ukraine.
5. Piontkov'ska, O. V. (2005), "General development trends of the international market of transport services", *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini*, vol. 9.
6. Kal'chenko, A. H. (2006), *Transportna lohistyka: lohistychnyj pidkhid u tekhnoolhichnomu protsesi transportnoi haluzi. Vybir shliakhiv peremischennia vantozhapotokiv. Osnovni pokaznyky roboty transportnoi lohistyky* [Transportna logistics: logistical approach in technology the process of the transport industry. The choice of pathways vintage photos. The main indicators of transport logistics], KNEU Naukova dumka, Kyiv, Ukraine.

*Стаття надійшла до редакції 04.09.2014 р.*