

## **УДК 656.02 (477)**

**Криворучко О. П., аспірант** (Національний університет водного господарства та природокористування, м. Рівне)

### **АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ ТА ЇЇ МІСЦЕ У СТРУКТУРІ ВВП УКРАЇНИ**

**Розглянуто структуру транспортної системи України. Досліджено питому вагу транспортної галузі в структурі ВВП за 2012-2016 рр. Проілюстровано динаміку ВВП та транспортного, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності (у % до попереднього року). Доведено взаємозалежність між ростом ВВП України та розвитком транспортної галузі, а також останньої із складським господарством. Вивчено Проект Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, згідно якого обґрунтовано основні напрями роботи транспортної галузі та описано планові результати, досягнення яких, на думку уряду, призведе до розвитку транспортної галузі.**

**Ключові слова:** транспортна система України, транспортна стратегія, ВВП України, транспортна галузь, транспортна інфраструктура, розвиток економіки.

**Постановка проблеми.** Транспортна система України має складну структуру, є сучасним розвиненим промислово-господарським комплексом і включає в себе всі види транспорту – автомобільний, залізничний, повітряний, морський, річковий, трубопровідний і дороги загального користування, кожен з яких складається з основних елементів: інфраструктури, транспортних засобів і управління. До найважливіших якісних характеристик цієї системи належать цілісність вантажу, регулярність і надійність транспортних зв'язків, швидкість, вартість перевезень. Саме тому транспорт забезпечує розвиток усіх, без виключення, галузей економіки. Загалом від стабільності розвитку транспортної системи залежать рівень національної безпеки, умови життя населення та рівень їх добробуту, розвиток економіки, підприємницької діяльності тощо, що зумовлює необхідність та підвищує актуалізацію досліджуваної проблеми.

**Аналіз основних досліджень і публікацій.** Питання розвитку транспортної системи вивчали вчені, економісти, фахівці. Серед науковців, які досліджували сталий розвиток, увагу заслуговують праці О.В. Бойко [1]. В розрізі даної проблеми Мітеллаєва К.О. [3] вивчала значення регіональної

в економічному та соці-



альному розвитку регіону. Трофимов С. розглядав правові основи забезпечення безпеки використання транспорту як складову дослідження вказаної проблематики [6]. Яцківський Л. Ю. вивчав питання транспортного забезпечення системи виробництва [7]. Базовими дослідженнями щодо впливу транспортної інфраструктури на економічне зростання вважають роботи Д. Ашауера [9], Р. Дж. Барро [10], А. Есташа [11]. Отже, досліджувану проблему детально вивчали та неодноразово порушували як вітчизняні, так і зарубіжні вчені. Проте, у зв'язку із змінами зовнішнього середовища, умов розвитку транспортної системи, вченими не достатньо уваги приділено аналізу транспортної системи за останні роки.

**Формування цілей статті полягає** в здійсненні аналізу транспортної галузі та виявлення місця в структурі ВВП України.

**Виклад основного матеріалу.** Маючи розгалужену транспортну інфраструктуру і перебуваючи на перехресті найважливіших напрямків світової торгівлі між Європою, Азією та іншими континентами, Україна має всі передумови для сталого розвитку цієї галузі в рамках вираженої державної політики.

Транспортна система є однією із базових галузей економіки України, оскільки забезпечує потреби виробництва та населення в перевезеннях, цілісність економічних зав'язків регіонів держави, розвиток зовнішньоторговельних зав'язків, відіграє вагомую роль у обороноздатності країни.

Виходячи з вищесказаного, можемо стверджувати, що транспортні шляхи становлять «кровеносну систему» економіки кожної країни, які визначають ступінь ефективної співпраці різних галузей. Одним з важливих умов належного функціонування транспортних шляхів є точне проектування, будівництво і технічне обслуговування мостів, шляхопроводів, естакад, тунелів. Іншим важливим елементом системи транспортних підрозділів країни є аеропорт зі своєю злітно-посадочною смугою, ефективна діяльність якого в більшій мірі залежить від рівня виконання повітряних перевезень і пропонуваного послуг.

Транспортна система України і діючі системи перевезень в умовах трансформації економіки вимагають принципових змін експлуатаційно-технологічної діяльності, а так само заміни технічних засобів і обладнання. Головні вимоги в цих питаннях полягають у:

- максимальному зниженні собівартості перевезень;
- переоцінці критеріїв в підходах до визначення ефективності перевезень;

– переході від кількісних показників роботи транспорту до фінансово-економічних;

– забезпеченні достатньої швидкості руху транспорту і доставки вантажів;

– забезпеченні належної якості послуг на транспорті.

Найбільш вагому роль в транспортній системі мають витрати, які безпосередньо впливають на формування роздрібних цін на товари. У 2016 році на транспорт і складське господарство припадало 6,6% ВВП України. Причому за 2012–2016 роки питома вага транспорту і складського господарства у ВВП України зменшилась на 0,4 п.п., з 7% у 2012 році до 6,6 у 2016 році (таблиця).

Таблиця

Питома вага транспортної галузі у ВВП України за 2012-2016 рр.

Роки	Всього, млн грн	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, млн грн	Питома вага у ВВП України, %
2012	1 404 669	98 859	7,0
2013	1 465 198	104 483	7,1
2014	1 586 915	100 889	6,4
2015	1 988 544	134 978	6,8
2016	2 383 182	156333	6,6
Відхилення абсолютне, +/-			
2013 / 2012	60 529	5 624	0,1
2014 / 2013	121 717	-3 594	-0,8
2015 / 2014	401 629	34 089	0,4
2016 / 2015	394 638	21 355	-0,2
Відхилення відносне, %			
2013 / 2012	4,3	5,7	-
2014 / 2013	8,3	-3,4	-
2015 / 2014	25,3	33,8	-
2016 / 2015	19,8	15,8	-

\*Систематизовано автором на основі даних [2]

Графічну зміну динаміки ВВП та транспортного, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності (у % до попереднього року) подано на рис. 1.



Рис. 1. Динаміка ВВП та транспортногo, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності (у % до попереднього року)\*  
\*Систематизовано автором на основі даних [2]

За даними рис. 1 можна стверджувати, що між ВВП України та транспортною галуззю є тісний зв'язок, що характеризується наявністю рівня конкурентоспроможності країн та економічних регіонів. Динаміку зростання чи зменшення ВВП та транспортною галуззю практично пов'язують із зростанням питомої ваги зайнятості населення, які працюють в цій сфері, зниження ціни виробництва та розподіл продукції, ефективної системи логістики тощо.

Крім ВВП, транспортна галузь тісно переплітається із складським господарством. «Безперебійна і добре організована робота транспортногo господарства підприємства відіграє важливу роль у високопродуктивному функціонуванні основногo виробництва», – зазначають Л. Ю. Яцківський та Д. В. Зеркалов [7, С. 155]. Оскільки від останнього залежить стан збереження запасів сировини і матеріалів, обладнання, спецодягу тощо. Діяльність складського господарства забезпечує процес роботи основногo виробництва, випуск і відвантаження товару тощо. Ефективність роботи перевезення обумовлюють централізацію внутрішніх і зовнішніх перевезень загалом. Зміну динаміки ВВП транспорту і складського господарства України за 2012-2016 рр. подано на рис. 2.

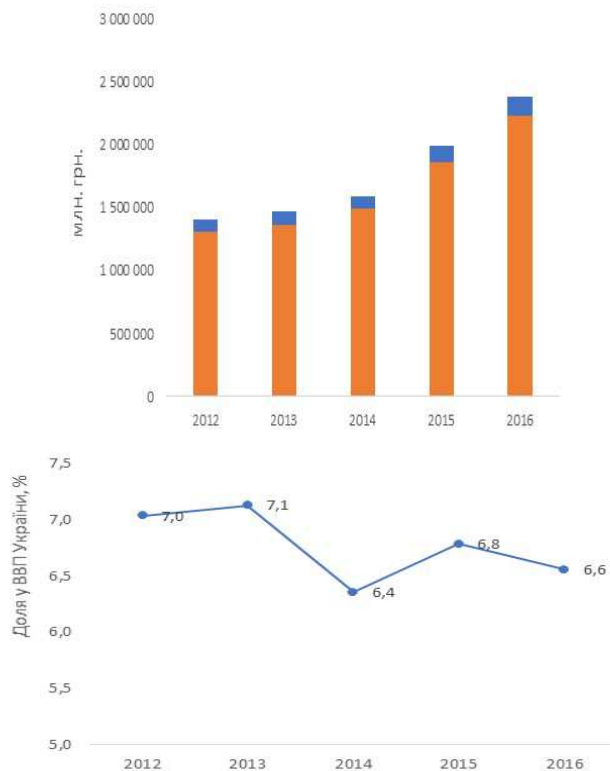


Рис. 2. ВВП транспорту і складського господарства України\*  
\*Систематизовано автором на основі даних [2]

Сучасна інфраструктура, добросовісна ринкова конкуренція, розвиток і координація діяльності різних видів транспорту, разом із впровадженням ефективної системи управління, забезпечать основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи України. Покращення якості та рівня надання транспортних послуг стимулюватиме український експорт і сприятиме розвитку внутрішньої торгівлі.

Для покращення стану транспортної галузі урядом розроблений Проект Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, який визначає напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на довкілля, враховує необхідність децентралізації завдань та функцій центральних органів виконавчої влади, запровадження антикорупційної політики, корпоративного управління у державному секторі економіки [5].

Під час розроблення Стратегії використано збалансований підхід, що реагує на майбутнє зростання і зміну попиту на транспортні



послуги, сприяючи економічному розвитку, підвищенню якості життя населення і ефективному використанню ресурсів.

За результатами реалізації Стратегії [5] планується отримати високотехнологічну транспортну систему, в якій:

1) буде розбудовано ключову транспортну мережу (core network) та забезпечено її експлуатаційну сумісність (інтероперабельність) з мультимодальною міжнародною та транс'європейською транспортною мережею TEN-T, у тому числі залізничною мережею колії 1435 мм;

2) буде запроваджено правові норми ЄС та лібералізовано транспортний ринок, забезпечено інтеграцію у Спільний авіаційний простір з ЄС;

3) відбуватимуться масові регулярні перевезення контейнерів (не менше 1 млн TEU на рік) та інших вантажів мультимодальним транспортом, зокрема й в транзитному сполученні Європа – Азія;

4) забезпечено високу мобільність населення на рівні середніх показників країн ЄС;

5) буде реконструйовано мережу магістральних автодоріг, що поєднані з мережею TEN-T та сполучають обласні центри з Києвом; частка доріг з твердим покриттям, що відповідають нормативним вимогам, збільшиться з 30% (показник 2015 р.) до 70%;

6) регулярні автобусні сполучення охоплять 90% сільських населених пунктів;

7) відновлено морський та річковий торговельний флот;

8) буде розвинено «морські магістралі» Чорного моря та спрощено формальності у портах, що забезпечить входження морських портів України у «Блакитний пояс» на морях навколо Європи й у Топ-100 найбільших контейнерних портів світу;

9) внутрішні водні шляхи (ВВШ) буде відкрито для іноземного флоту, обсяги перевезень по Дунаю, Дніпру, Південному Бугу та інших збільшаться в 5 разів;

10) завдяки локалізації кращих світових технологій на вітчизняних машинобудівних підприємствах буде оновлено рухомий склад залізниць, громадського пасажирського транспорту, морський та річковий флот;

11) ступінь зносу основних фондів у виді економічної діяльності «Транспорт та складське господарство» зменшиться з 98% (показник 2015 р.) до 50%;

12) українські навігаційні системи буде інтегровано до європейської загальної навігаційної супутникової системи (Galileo);

13) впроваджуватимуться системи управління рухом та ідентифікації транспортних засобів на наземному та водному транспорті (ERTMS, ITS, SST та LRIT, RIS), мультимодальні платформ електронної логістики та цифрові коридори, системи інформації, управління та оплати мультимодальних перевезень;

14) буде забезпечено умови для впровадження на залізницях високошвидкісного пасажирського руху (до 400 км/год), експрес-доставки цінних вантажів (до 350 км/год), прискореної доставки контейнерів (не менше 200 км/год);

15) зменшиться сумарний обсяг викидів парникових газів та забруднюючих речовин в атмосферне повітря від пересувних джерел на 60% завдяки збільшенню частки громадського транспорту та електротранспорту, електробусів, мускульних (велосипедного) видів транспорту;

16) впроваджено СМАРТ-тахографи на вантажних автомобілях та автобусах;

17) застосовуватиметься Національна транспортна модель для підтримки управлінських рішень з розвитку транспортного сектору;

18) зменшиться рівень смертності внаслідок ДТП на 70% у порівнянні з 2015 р., кількість отриманих тяжких травм – на 70%;

19) рівень застосування альтернативних видів палива збільшиться з 10% до 50%;

20) питомі витрати палива на 10 тонно-км зменшаться на 30%;

21) національні дипломи буде визнано світовими транспортними компаніями;

22) розвиватиметься науково-дослідне та інноваційне партнерство з ЄС, США, Китаєм та іншими країнами (програми OECD, Horizon, Erasmus та інші) [5].

Відмітимо, що протягом останніх десятиліть динаміка транспортної системи строго відповідала тенденціям економічної активності. За своїми темпами існуючий темп зростання обсягу перевезень випереджає процес впровадження екологічно чистих транспортних технологій, що призводить до загострення екологічних, економічних проблем і проблем здоров'я в транспортному секторі. Таке збільшення обсягу перевезень буде створювати значні труднощі, особливо якщо це зростання буде в основному відбуватися за рахунок автомобільного транспорту, і продовження нинішніх тенденцій транспортного зростання і технологічного розвитку спричинить за собою екологічно неприйнятні наслідки.

Отже, хоча транспортна галузь відіграє особливу роль в структурі ВВП країни, транспорт також спричиняє і значний негативний вплив на довкілля, споживає близько 20-25% світової енергії та ви-



кидає стільки ж відсотків парникових газів. Кількість парникових газів саме від транспорту зростає найшвидше з усіх інших видів споживання енергії. Дорожній транспорт також є одним з найбільших забруднювачів повітря, його викиди утворюють смог над містами.

**Висновки із цього дослідження.** Збільшення виробництва продукції залежить від зростання випуску і спеціалізації, що вимагає більше сировини, великих розмірів ринку і більшого обсягу транспортної роботи. Тому транспорт виступає чуйним барометром стану національних і світового господарств. У той же час, будучи великим споживачем транспортних засобів і будівельних матеріалів, він впливає на завантаження виробничих потужностей, на формування ВВП. За 2012–2016 рр. зменшилась на 0,4 п. п. питома вага транспорту і складського господарства у ВВП України.

Але поки транспортній інфраструктурі нашої країни ще далеко до ідеалу. Володіючи потужним транспортним потенціалом, ми не можемо його реалізувати з банальних причин: через катастрофічно поганий стан доріг і транспорту в цілому. Все це обмежує обсяг транзитних потоків, а отже, не дозволяє держбюджету країни заробляти з міжнародного вантажопотоків.

Враховуючи наявні проблеми та перспективи розвитку досліджуваної галузі, урядом розроблено Проект Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

1. Бойко О. В. Сталий розвиток транспортної системи України [Електронний ресурс] / О. В. Бойко, З. П. Дзуліт. // Науковий вісник НЛТУ України. – 2013. – Вип. 23.18. – С. 94–103 Режим доступу: [http://nltu.edu.ua/nv/Archive/2013/23\\_18/94\\_Voj.pdf](http://nltu.edu.ua/nv/Archive/2013/23_18/94_Voj.pdf) 2. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua) 3. Мітеллаєва К. О. Регіональна транспортна система та її місце в соціально-економічному розвитку регіону [Електронний ресурс] / Мітеллаєва К. О. – Режим доступу: <http://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/92351/20-Mitellaieva.pdf?sequence=1> 4. Правовые аспекты обеспечения безопасности использования автомобильного транспорта / С. Трофимов // Юрист. – 2005. – № 8. – С. 14–16. 5. Проект Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/projects/133/> 5. Трофимов С. Правовые аспекты обеспечения безопасности использования автомобильного транспорта / С. Трофимов // Юрист. – 2005. – № 8. – С. 14–16. 6. Яцківський Л. Ю. Загальний курс транспорту: навч. пос. / Яцківський Л. Ю., Зеркалов. Д. В. – К. : Арістей, 2007. – 504 с. 7. Яцківський Л. Ю. Транспортне забезпечення виробни-



цтва. Навчальний посібник / Л. Ю. Яцківський, Д. В. Зеркалов. – К. : Арістей, 2007. – 456 с. **8.** Aschauer D. Is public expenditure productive? / D. Aschauer // J Monet Econ. – № 23. – P. 177–200. **9.** Barro R. Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth / R. Barro // Journal of Political Economy. – 1988. – Vol. 98. – № 5. – P. 102–125. **10.** Estache A., Fay M. Current debates on infrastructure policies / A. Estache, M. Fay // Commission on Growth and Development. – 2009. – P. 49.

Рецензент: д.е.н., професор Савіна Н. Б. (НУВГП)

---

**Kryvoruchko O. P., Post-graduate Student** (National University of Water and Environmental Engineering, Rivne)

### **ANALYSIS OF TRANSPORTATION BRANCH AND ITS POSITION IN THE STRUCTURE OF GDP OF UKRAINE**

**The article studies structure of transportation system of Ukraine and investigates a share of transportation branch in the structure of GDP in the period of 2012-2016. The work illustrates dynamics of GDP and transportation, storage facility, mail and messenger service (in % to the previous year), as well as proves interdependence between the growth of GDP of Ukraine and development of transportation branch, and between the last one and storage facility. The author of the article analyzes the Project of National Transportation Strategy of Ukraine until 2030, which describes principal directions of transportation branch performance and outlines the planned results, which, being reached, can supply development of the transportation branch.**

**Keywords:** transportation system of Ukraine, transportation strategy, GDP of Ukraine, transportation branch, traffic infrastructure, development of the economy.

---

**Криворучко О. П., аспирант** (Национальный университет водного хозяйства и природопользования, г. Ровно)

### **АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ И ЕЕ МЕСТА В СТРУКТУРЕ ВВП УКРАИНЫ**

**Рассмотрена структура транспортной системы Украины. Исследована удельный вес транспортной отрасли в структуре ВВП за 2012-**



**2016 гг. Проиллюстрирована динамику ВВП и транспортного, складского хозяйства, почтовой и курьерской деятельности (в % к предыдущему году). Доказано взаимозависимость между ростом ВВП Украины и развитием транспортной отрасли, а также последней со складским хозяйством. Изучено Проект Национальной транспортной стратегии Украины на период до 2030 года, согласно которому обоснованы основные направления работы транспортной отрасли и описано плановые результаты, достижение которых, по мнению правительства, приведет к развитию транспортной отрасли.**

***Ключевые слова:* транспортная система Украины, транспортная стратегия, ВВП Украины, транспортная отрасль, транспортная инфраструктура, развитие экономики.**

---