

**Черноштан Антон Валериевич**  
студент гр. ОА 08-13  
**Исаншина Галина Юрьевна**  
ст. преподаватель кафедры «Учет и аудит»  
Донбасская государственная машиностроительная академия  
г. Краматорск, Украина

## **Современное состояние развития транспортной отрасли в Украине**

***Аннотация:** в статье рассматриваются проблемы современного состояния развития транспортной отрасли в Украине. Авторы приводят характеристику рынка автоперевозок в Украине, а также основные направления развития транспортного сектора экономики.*

Особенная роль инфраструктуры для Украины определяется тем, что экономика страны крайне транспортно-затратная. Так, чтобы заработать 1 условный доллар ВВП, в Украине в среднем требуется перевезти 6 тонно-км грузов. В то же время, в Евросоюзе данный показатель составлял 0,3 тонно-км, то есть в 20 раз меньше. В Украине такое соотношение определяет зависимость экономики от поставок продукции в основном низкой степени обработки («commodities»): таких, как металлы, руды, зерновые. Помимо этого, доля транспорта и связи в ВВП страны составляет 13%.

Дает о себе знать в период высокой динамики автомобилизации Украины в начале 2000-х годов. Сейчас менее 2% автодорожной сети можно считать действительно качественными современными дорогами, а около половины дорог не соответствуют базовым критериям. Низкое качество автодорог приводит к существенным потерям – около 3% ВВП ежегодно. Отрасль критически нуждается в масштабных инвестициях.

Украина стабильно занимает одну из худших позиций в Индексе глобальной конкурентоспособности по оценке качества автодорог (136 место среди 142 стран в 2011 году). Несмотря на то, что оценки, которые даются бизнесом по качеству дорог в отдельных регионах, могут быть достаточно неплохими, количественные и качественные показатели дорожной сети в целом по стране – крайне низки по европейским меркам.

На сегодняшний день рынок автотранспортных услуг в Украине представлен более чем 126,6 тыс. перевозчиков, которые используют более 400 тыс. транспортных средств. В частности, около 62,4 тыс. перевозчиков занимаются грузоперевозками и используют в своей работе около 219 тыс. грузовых автомобилей. Так, за 2009 и 2010 гг. грузопоток автоперевозок составил около 1,2 млн. тонн, тогда как в предыдущем сезоне аналогичный показатель озвучивался на уровне 1,3 млн. тонн грузов.

Главная особенность автоперевозок заключается в том, что это наиболее универсальный способ перемещения грузов, в том числе и зерновых, на незначительные расстояния.

Сегодняшний рынок автоперевозок в Украине характеризуется

постепенным снижением рентабельности данной деятельности в силу увеличения конкуренции.

«Украина сегодня оказалась между двух больших экономических союзов – ЕС и ТС (Таможенный союз), каждый из которых старается защитить свои рынки транспортной логистики. В такой ситуации нашим перевозчикам с каждым годом все сложнее получать необходимое число разрешений для работы на дорогах соседних стран», - отмечают операторы транспортного рынка.

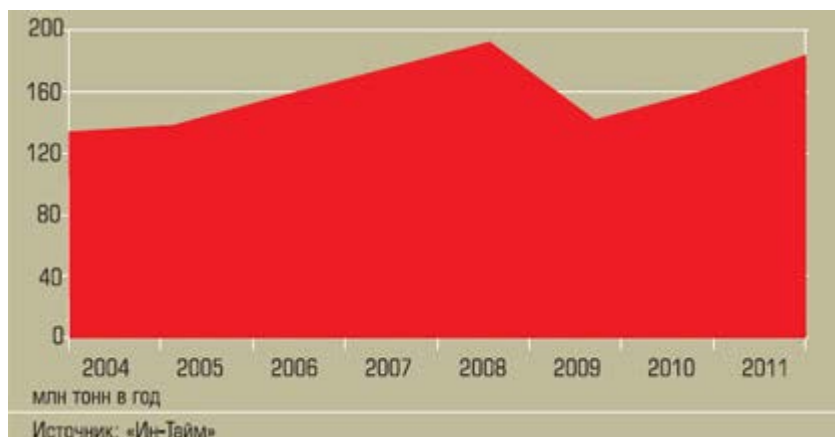


Рис. 1. Динамика объемов перевозок грузов автомобильным транспортом в Украине

В январе-октябре 2012 года предприятия транспорта сократили объем перевозки грузов на 3,9%, грузооборот снизился на 6,4% (таблица 1). Это обусловлено дальнейшим развитием кризиса в базовых отраслях промышленности.

Таблица 1

Грузовые перевозки в январе-октябре 2012 года  
(по данным Госкомстата Украины [1])

	Перевезено грузов		Грузооборот	
	млн.т	в % к январю-октябрю 2011г.	млн.т/км	в % к январю-октябрю 2011г.
Всеми видами транспорта	639,9	96,1	329009,5	93,6
В т.ч.				
Железнодорожный	382,0	98,9	197763,7	98,6
Автомобильный	148,5	101,8	32378,0	102,6
Водный	6,6	80,3	4567,8	73,2
Трубопроводный	102,7	82,0	94011,0	83,2
Авиационный	0,1	126,3	289,0	93,3

**Грузовые перевозки в январе-октябре 2013 года  
(по данным Госкомстата Украины [1])**

	Перевезено грузов		Грузооборот	
	млн.т	в % к январю-октябрю 2012г.	млн.т/км	в % к январю-октябрю 2012г.
Всеми видами транспорта	620,3	96,9	310490,5	94,6
В т.ч.				
Железнодорожный	365,1	95,4	184089,0	92,8
Автомобильный	149,0	100,4	33000,7	101,9
Водный	5,0	76,2	3733,7	81,7
Трубопроводный	101,1	98,4	89445,3	96,5
Авиационный	0,1	83,4	221,8	75,3

В январе-октябре 2012 года увеличиваются объемы перевозки грузов только автомобильным и авиационным транспортом. Рост грузооборота наблюдается только по автомобильному транспорту на 2,6%. Наибольшее снижение объемов грузоперевозок и грузооборота в рассматриваемый период наблюдается по водному транспорту.

В январе-октябре 2013 года предприятия транспорта сократили объем перевозки грузов еще на 3,1%, грузооборот снизился на 5,4% (таблица 1.2). Это также обусловлено дальнейшим развитием кризиса в базовых отраслях промышленности.

Динамика перевозок автомобильным транспортом в Донецкой области полностью соответствует динамике показателя по Украине в целом (рисунок 2).

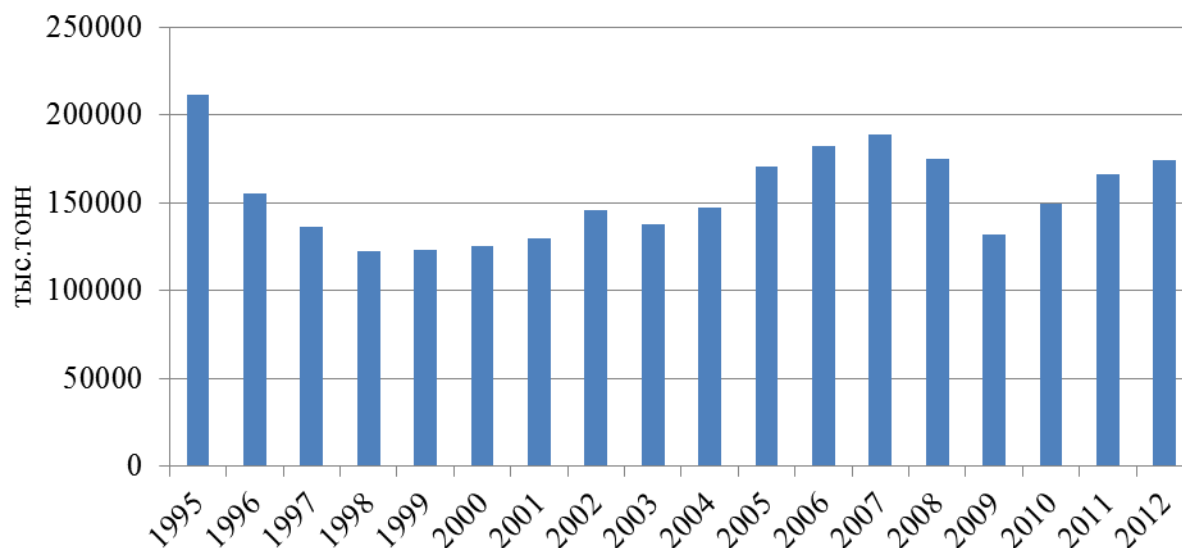


Рис. 2. Динамика объемов перевозок грузов автомобильным транспортом в Донецкой области (по данным Управления статистики в Донецкой области)

Автомобильным транспортом Донецкой области на коммерческой основе (с учетом перевозок, выполненных физическими лицами-предпринимателями) за январь-октябрь 2012 г. перевезено 33,6 млн.т грузов, или 92,3% от объема перевозки грузов за январь-октябрь 2011 г. Грузооборот увеличился на 11,6% и составил 2207,6 млн.ткм.

За январь-октябрь 2013 года всеми видами транспорта в целом по области перевезено на коммерческой основе 110,7 млн.т грузов, что составило 94,9% от объема перевозок грузов за январь-октябрь 2012 года. Индекс грузооборота за январь-октябрь 2013 года по сравнению с аналогичным периодом 2012 года составил 90%.

Объем грузовых перевозок автомобильным транспортом (с учетом перевозок, выполненных физическими лицами-предпринимателями) за январь-октябрь 2013 года составил 31,3 млн.т, или 93,3% к январю-октябрю 2012 года.

Обработка грузов на морских причалах области за январь-октябрь 2013 года составила 12,1 млн.т, что на 2% меньше, чем в январе-октябре предыдущего года. В структуре этих грузов 89,6% составили экспортные, 7,8% – транзитные, 1,3% – грузы внутреннего сообщения, столько же – импортные грузы. Экспортных грузов обработано больше, чем в январе-октябре 2012 года, на 1,7%, грузов внутреннего сообщения – на 6%. Обработка транзитных грузов уменьшилась на 27,5%, импортных грузов – на 33,8%.

На сегодня среди традиционных проблем, с которыми сталкивается перевозчик при автотранспортировке, можно назвать существующие ограничения на транспортировку грузов в определенных направлениях, нестабильность цен на топливном рынке (в определенные периоды), а также имеющее место несоответствие заявленного и фактического веса груза.

Вообще рынок машинных грузоперевозок сам по себе перспективен. Его доля в общем рынке всех грузоперевозок в Украине составляет около одного процента. В денежном выражении – 75-80 миллионов долларов в год.

Автомобильный транспорт занимает значительное место в пассажирских и грузовых перевозках. Так, по объему перевозок грузов он стабильно превосходит железнодорожный транспорт в 4,5—5 раз, а по объему перевозок пассажиров – в 5-6 раз. Автобусным транспортом перевозится практически столько же пассажиров, сколько всеми другими видами транспорта (троллейбусным, трамвайным, железнодорожным, метрополитенным, таксомоторным легковым, морским, речным, авиационным) вместе взятыми. Общая длина дорог и улиц с твердым покрытием, включая длину улиц-набережных в городах и поселках городского типа, превышает четверть миллиона километров. Автомобильный транспорт доминирует в грузовых перевозках на короткие расстояния (среднее расстояние перевозки 1 т грузов – около 20 км), от двери – к двери, обеспечивая при этом практически полную гарантию сохранности груза, срочность и надежность перевозок. Многочисленные автотранспортные предприятия имеют довольно полно укомплектованную производственную базу и разветвленную сеть инфраструктурных объектов: автовокзалов, автостанций, транспортно-экспедиционных предприятий, терминалов и т. п.

Вместе с тем, автомобильные дороги Украины не отвечают европейским стандартам по многим показателям, в частности таким как: скорость передвижения, нагрузка на ось, обеспеченность современными дорожными знаками и разметкой, необходимым количеством пунктов технической и медицинской помощи, питания и отдыха, заправки топливом и смазочным

маслом, телефонной связи и др. Практически отсутствуют дороги 1 категории с многорядным движением на высоких скоростях. Значительного улучшения требует материально-техническая база организаций, осуществляющих развитие и обслуживание автомобильной транспортной сети.

Территория Украины, особенно в ее западной части, находится на перекрестке транспортных коридоров, соединяющих страны Юго-Восточной и Северо-Западной Европы, поэтому с дальнейшим развитием рыночных отношений, со становлением многочисленных предпринимательских структур следует ожидать значительного повышения роли автотранспорта в оперативных, гарантированных и безопасных в отношении сохранности грузов перевозках.

Для автомобильного транспорта проблема изношенности автопарка является актуальной, хотя и в меньшей мере, чем для авиатранспорта. Так, большое количество старого грузового транспорта не только истощает бюджет организации, требуя постоянного ремонта, но и немало вредит качеству предоставляемых услуг и напрямую влияет на ценообразование. Проблемой для грузовых автоперевозок является также дороговизна всех видов топлива.

На сегодняшний день оставляет желать лучшего и состояние дорожного покрытия большинства украинских автодорог. Довольно часто оно не отвечает не только международным требованиям, но и внутригосударственным стандартам. Если в областных городах и на пригородных территориях эта проблема не ощущается так остро, то в подавляющем большинстве менее крупных городов, а тем более, в селах, качество дорог находится значительно ниже допустимого минимального уровня, что составляет значительные трудности для междугородных и международных перевозок, как пассажирских, так и грузовых. В частности, такое состояние дорог, во-первых, приводит к большему износу автотранспорта, что увеличивает затраты на амортизацию; во-вторых, увеличивает время прохождения транспорта по территории страны; в-третьих, увеличивает расход топлива на перевозку груза. Все вышперечисленное значительно поднимает себестоимость транзитных грузоперевозок по территории Украины и делает украинские автомобильные пути нерентабельными в сравнении с европейскими.

Основные направления развития транспортного сектора экономики Украины на период до 2020 года:

- модернизация транспортной системы и повышение эффективности ее функционирования;
- удовлетворение потребности национальной экономики и населения в перевозках, повышение качества и доступности транспортных услуг;
- обеспечение своевременности доставки грузов;
- совершенствование системы управления отраслью транспорта;
- увеличение пропускной способности транспортной сети;
- повышение уровня безопасности на транспорте;
- уменьшение на 30% объемов выбросов вредных веществ в атмосферу;
- уменьшение на 15-20% энергоемкости транспорта, в частности

автомобильного - с 43,6 до 34,8 грамма условного топлива на 1 тонно-километр, железнодорожного - с 10,32 до 8,75 грамма условного топлива на 1 тонно-километр;

– ускорение темпов интеграции отечественной транспортной системы в европейскую и мировую транспортные системы.

#### ***Список литературы***

1. Статистична інформація. Державна служба статистики України [Електронний ресурс].  
– Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>.