

Ірина Олегівна ДАВИДОВА

д.е.н., професор, Національний аерокосмічний університет ім. М.Є. Жуковського "Харківський авіаційний інститут"

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6411-1461>

e-mail: i.davydova@khai.edu

Анатолій Вікторович ГОРБАНЬ

к.і.н., доцент, Державний університет інфраструктури та технологій

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3396-0898>

e-mail: avgorban202@gmail.com

ГЕНЕЗА ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В ЕКОНОМІЧНІЙ ДУМЦІ

Досліджено генези транспортної системи України та її відображення в працях економістів різних періодів історії України. Визначено залежність розвитку транспортної системи від економічних факторів. Розкрито причини і наслідки її деформації і охарактеризовані напрямки затвердження інноваційних форм із застосуванням державного регулювання. Виокремлено і обґрунтовано основні чинники розвитку транспортної системи, вплив на транспортну доступність. Звернення до історичного досвіду та здійснення історико-економічного аналізу роботи з модернізації транспортних засобів, будівництва шляхів сполучення і формування транспортної інфраструктури проведено з позиції оцінювання сучасних можливостей і шляхів підвищення ефективності функціонування транспортного сектору економіки України.

Ключові слова: транспортна система, транспорт, транспортна інфраструктура, ефективність транспорту, історична інформація

ВСТУП

Особливістю транспортної інфраструктури незалежно від територіальної градації є націленість на підвищення ефективності галузі та залежність від капітальних вкладень. Особливого значення в таких умовах набуває державна підтримка, яка нейтралізує виникнення протиріч між потребами економіки та можливостями транспортної системи, розблоковуючи перешкоди для розвитку регіонів.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕНЬ

Матеріалами досліджень слугували праці вчених, які зробили внесок у теоретичні та методологічні аспекти аналізу транспортної галузі, а також дані статистичних досліджень, економічні та історіографічні джерела. У дослідженні застосовано такі методи: аналіз та синтез – для відображення цілісності та ознак дисбалансу транспортної системи; узагальнення – для формування відповідних висновків; бібліографічний – дослідження літературних джерел для отримання необхідної інформації з теми дослідження; метод асоціацій та аналогій – для запропонованих нових ідей та пропозицій, що виникають на основі зіставлення з іншими більш чи менш аналогічними об'єктами та періодами.

МЕТА роботи – обґрунтувати можливості функціонування транспортної системи та визначити концептуальні основи накопичення і врахування історичної інформації в економічному аналізі транспортної галузі.

РЕЗУЛЬТАТИ

Опорну мережу транспортних коридорів, що актуальна для сучасної України, сформовано в радянський період. Вона забезпечувала зв'язок обласних та районних центрів з більшістю населених пунктів. Транспортний комплекс УРСР у 1960–1980 рр. характеризувався швидким розвитком удосконалених шляхів сполучення, а щільність транспортної мережі республіки значно випереджала загальносоюзні показники.

Характеризуючи наукову літературу окресленого

радянського періоду слід зазначити, що в ній переважно з технократичних позицій висвітлювались поточні питання масштабних заходів з розвитку транспортних галузей. До того ж для цих публікацій є характерним надмірно ідеологізований підхід у розкритті проблем розвитку транспорту, лагування недоликів і прорахунків у реалізації державної транспортної політики, показ лише досягнень і успіхів радянської економіки. Водночас, попри відсутність критичних оцінок та ідеологічну прямотинність, у публікаціях цього періоду введено до наукового обігу значний масив фактичного матеріалу та статистичних даних, що за критичного їх опрацювання дало можливість повніше з'ясувати тему дослідження, простежити і виокремити найбільш характерні риси політики у сфері транспорту, сформувані бачення тогочасних проблем у транспортному будівництві та технічному переоснащенні галузі загалом. Часто такі праці починалися з традиційного тоді опису здобутків та тенденцій розвитку транспортних галузей як складника поточного п'ятирічного плану. Саме тоді окреслюється група спеціалістів, які висвітлювали розвиток транспорту та економічні проблеми його галузей. Зокрема, основні результати роботи залізничного, водного, автомобільного та повітряного транспорту УРСР висвітлено у дослідженні В. Столбового [5, 6].

Заслужують на увагу розглянуті шляхи ліквідації нераціональних перевезень, методи їх районування з урахуванням транспортних витрат у розміщенні виробництва в СРСР. Вчений звертав увагу на досягнення та технічні новачки, що впроваджувались на транспорті, наводив дані, що характеризували стан та досягнуті успіхи різних видів транспорту, а також основні транспортні засоби, які застосовувались на шляхах сполучення України. У працях цього періоду відображено не тільки стан та проблеми галузі, а й пошук найбільш оптимальної моделі функціонування галузі.

Незважаючи на те, що праці цієї тематики не виходили за рамки тодішньої ідеології, важливим був сам

факт її наукового розроблення як для професійних дослідників, так і для широкого загалу.

Загальний рівень транспортної забезпеченості території, населення і виробництва УРСР сіткою шляхів сполучення на середину 1970-х рр. був у кілька разів нижчим, ніж у Франції, ФРН, Великої Британії та ін. країн Західної Європи. Водночас фахівці вказували на те, що сумарна протяжність транспортної сітки в цих країнах мала надмір біля 15–20 %, а потенційна потужність сітки застосовувалася в багато разів менш інтенсивно, ніж потужність транспортної мережі УРСР. Так, наприклад, середня загальносітгова вантажонапруженість шляхів сполучення в УРСР у 1965 р. була вищою, ніж у Франції, ФРН і Великої Британії, відповідно приблизно в 23, 11 і 18,5 разів [5, 6].

У галузі транспортної техніки науково-технічний прогрес мав забезпечити підвищення ефективності роботи транспортної системи шляхом: підвищення надійності транспортного процесу з повною гарантією надання транспортних послуг; збільшення вантажопідйомності та пасажиромісткості транспортних засобів; удосконалення структури парків рухомого складу, поставки транспортних засобів із прогресивними параметрами їх тягових характеристик, автоматизація транспортних процесів, комплексна механізація та автоматизація вантажно-розвантажувальних робіт, розширення контейнерних та пакетних перевезень, створення нових видів транспорту та транспортних засобів. Реалізовувалися заходи з удосконалення технології та організації перевезень, впровадження нових видів тяги на залізничному транспорті, продовження термінів навігаційного періоду на річковому транспорті, модернізації транспортних засобів, удосконалення технології вантажно-розвантажувальних робіт.

Натомість однією з основних проблема у технічному переоснащенні різних видів транспорту була недостатня ефективність заходів впровадження нової техніки та технологій через відсутність необхідної комплексності та науково обґрунтованих програм в їх впровадженні. Крім того, негативний вплив мали порушення пропорцій розвитку постійних приладів та транспортних засобів. Їх співвідношення становило на залізничному транспорті – 60 % та 40 % (потрібно 67 % та 33 %), на автомобільному транспорті загального користування – 37 % та 63 % (потрібно 50 % на 50 %), на річковому транспорті – 38 та 62 % (потрібно 40 та 60 %). Були диспропорції між простим та розширеним відтворенням основних виробничих фондів, що призвело до накопичення на транспорті великої кількості фізично та морально зношеної техніки [5, 9].

Для усіх видів транспорту характерними проблемами у технічній реконструкції були зниження експлуатаційної надійності роботи транспортного комплексу, зумовлене недостатніми темпами оновлення основних фондів та значним відставанням розвитку ремонтної бази. Так, на 1 січня 1987 р. в експлуатації перебували основні виробничі фонди з вичерпаними амортизаційними термінами: на залізничному транспорті – 8 % від наявних основних фондів, на автомобільному – 32 %, на річковому – 2 %. Обіг вагонів уповільнився на дорогах УРСР на 3,7–8,4 %, простой самохідного вантажного флоту зросли на 5,7 %, скоротився середньодобовий пробіг автомобілів всього народного господарства на

9,4 %, а загального користування – на 11,7 %. Недостатні темпи механізації трудомістких процесів та розвиток автоматизованих систем управління, скорочення застосування ручної праці: на залізничному транспорті було зайнято ручною працею понад 69,5 %, автомобільному – 21 %, на вантажно-розвантажувальних роботах було зайнято понад 602 тис. осіб, з них 292 тис. осіб – ручною працею [9, 10].

В умовах реконструкції та технічного переоснащення усіх транспортних галузей досить гострою була проблема забезпечення підприємств транспортного комплексу кадрами і трудовими ресурсами. У зв'язку з впровадженням нових транспортних засобів і технологій, зокрема тепловозної та електро- тяги на залізницях, реактивних та газотурбінних двигунів в авіації, суден на підводних крилах на річковому флоті особливого значення набуло завдання у стислі строки забезпечити навчання та масову перекваліфікацію інженерно-технічного персоналу, інших фахівців транспортних спеціальностей.

Аналіз стану транспортного комплексу УРСР у 1960–1980-х рр. дає підстави для виділення найбільш характерних тенденцій, що мали місце у цій важливій сфері економіки. Передусім цей період характеризувався швидкими темпами зростання обсягів транспортних перевезень. Сумарні обсяги вантажних перевезень у 1960–1980-ті рр. з відправлення за цей час зросли в республіці у 2,5 рази. Вантажообіг усіх видів транспорту також збільшився у 2,5 рази, зокрема вантажообіг залізничного транспорту – у 2,2 рази, річкового – у 2,5 рази, автомобільного – у 4 рази [8]. Лише у період 1970–1975 рр. понад встановлені завдання перевезено понад 197 млн тонн вантажів [6, 7]. Зростання темпів вантажообігу підтверджуються статистичними даними (табл. 1) [5; 9; 10].

Для цього періоду характерною була висока питома вага УРСР у транспортних перевезеннях СРСР, що свідчило про значний потенціал і виключне значення транспортної мережі республіки. В середині 1980-х рр. на УРСР припадала майже 1/5 частина всіх внутрішніх перевезень та понад 13 % вантажообігу СРСР [6, 7].

3 2-ої пол. 1980 – початку 1990-х рр. характерно дещо оновлене, менш ідеологізоване бачення проблем транспортного комплексу, більш критичним застосуванням джерельної бази. Автори історико-економічних праць цього періоду зосереджують увагу переважно на комплексній характеристиці транспортної системи України, а також різних аспектів роботи окремих транспортних галузей. Водночас акцент робиться на вдосконаленні планово-економічної діяльності транспортного комплексу.

Зокрема, Ю. Лисенко і М. Козак, досліджуючи економічні проблеми розвитку транспорту УРСР, констатують позитивні зрушення у розвитку транспортної системи. Загальна вартість основних виробничих фондів транспорту складала майже п'яту частину фондів усього народного господарства, а на розвиток транспортних галузей щорічно направлялася десята частина усіх капіталовкладень. З 1960 р. протяжність автомобільних доріг з твердим покриттям збільшилася у 2,8 рази. У результаті реконструкції тяги на залізницях України до кінця 1980 р. електровозами та тепловозами виконувалось 100 % вантажообігу [3, 4].

Таблиця 1 – Вантажобіг галузей транспортного комплексу УРСР у 1960–1980-х рр. (млрд. тонно/км)

Вид транспорту	Роки				
	1960 р.	1965 р.	1970 р.	1975 р.	1980 р.
Залізничний	216,4	292,8	380,2	458,9	469,6
Морський	30,7	80,1	172,3	192,7	168,8
Річковий	4,1	4,5	6,1	8,9	10,7
Автомобільний	17,7	27,4	41,6	58,6	70,1
Повітряний	-	-0,1	0,2	0,2	0,2
Всього	269	410,4	611,6	743,2	771,1

Водночас автори вказують і на недоліки та прорахунки в організації роботи транспортного комплексу, зокрема на залізничному транспорті, на який припадало понад 60 % невикористаних капітальних вкладень. Основними причинами невиконання плану будівельно-монтажних робіт підприємствами будівельними організаціями були недостатня база власної будівельної індустрії, несвоєчасна та неповна реалізація матеріальних фондів, неякісне та несвоєчасне надання проектно-кошторисної документації. На більшості залізниць УРСР не виконувались вагові норми для вантажних потягів [3, 4].

На основі економічного аналізу В. Гурнак у своїй праці узагальнив практику функціонування транспортних галузей і сформулював пропозиції з підвищення їх ефективності. Він наводить показники економії витрат палива та зношення шин, збільшення міжремонтного пробігу автомобільного транспорту і зниження собівартості перевезень залежно від удосконалення доріг з покращеним типом покриття [2].

Нові підходи у дослідженні проблем, пов'язаних з розвитком транспортної мережі УРСР, утверджуються з початком етапу перебудови. Саме тоді формуються базові засади неупередженого, менш політизованого і реалістичного дослідження економічної історії України, робляться перші спроби відкинути усталені радянські стереотипи мислення і критично оцінювати стан справ.

Дослідники розвитку транспорту все частіше почали вказувати на недоліки та прорахунки в організації роботи транспортної системи. У своєму дослідженні М. Борисов, розглядаючи стан роботи взаємодіючих видів транспорту України, виокремлював недоліки та резерви, а також обґрунтовував напрями вдосконалення роботи транспортного комплексу. Показовим було те, що автор вказував на необхідність розроблення ефективних заходів у межах комплексної цільової програми координації різних видів транспорту, вважаючи саме прорахунки в управлінні та плануванні визначальними у створенні перебоїв у роботі транспорту та координації [1].

Автори-економісти звертали увагу до необхідності впровадження передового досвіду, поширення практики ретельного вивчення роботи транспортних підприємств та організацій. Так, Б. Голобородкін та А. Скорик у

своїй монографії висвітлювали досвід підприємств та організацій Мінавтотрансу УРСР з удосконалення планово-економічної роботи, що могло бути поширено на інші міністерства, а також порушили питання вивчення та реалізації комплексної програми покращення методів планування перевезень вантажів та пасажирів, формування генеральних схем розвитку виробництва, заснованих на посиленні ролі прогнозування та довготривалого планування для вирішення питань економії ресурсів [6].

Застосування у роботі визначених принципів та методів підпорядковувалося, передусім, об'єктивному і всебічному відображенню широкого комплексу чинників, які впливали на функціонування транспортних галузей, переосмисленню і уточненню наявних оцінок, їх місця і ролі в економічно-соціальному розвитку України. Це дало змогу простежити в історичній ретроспективі як еволюцію транспорту загалом, так і окремих його складників – матеріально-технічної бази, розвиток перевезень, будівництва шляхів сполучення тощо, за видами транспорту.

За роки незалежності України перевезення пасажирів знизилися на 30 %, особливо різке зниження мало місце у 1990–2000 рр. Починаючи з 2000 р. обсяги перевезень постійно зростали, проте сьогодні вони поки що нижче рівня 1990 р. Причини такої від'ємної динаміки у 1990–2000 рр. відомі. Основні з них: різке падіння доходів українського населення у зв'язку зі зниженням ВВП за 1990–2000 рр. більш ніж у 10 разів, галопуюча інфляція, падіння обсягів роботи майже у всіх сферах господарської діяльності, перехід від адміністративно-командної до ринкової економіки, не завжди позитивна реструктуризація виробництва тощо.

ВИСНОВКИ

Транспортна система в Україні стикається з викликами, такими як пандемія COVID-19, конкуренція на світовому ринку, технологічні зміни та необхідність відповідності міжнародним стандартам. Заходи з підвищення ефективності, забезпечення безпеки та впровадження новітніх технологій можуть визначити подальший розвиток транспортної системи України.

Список використаних джерел

1. Борисов Н. Н. Комплексное программное совершенствование взаимодействия разных видов транспорта в Украинской ССР. Киев, 1985. 104 с.
2. Гурнак В. Важный резерв снижения транспортных издержек. *Економіка Советской Украины*. 1977. № 10. С. 81-84.
3. Лысенко Ю.Я., Козак М.Т. Региональные проблемы развития транспорта Украинской ССР. Киев, 1982.
4. Козак М.П. Перевантажувальні станції в системі транспортної сітки. *Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР* / під заг. ред. Л.В. Шулгина. Киев, 1972. С. 34-42.
5. Столбовой В.Д. Транспорт Украинской ССР. Киев, 1971. 101 с.
6. Голобородкин Б.М., Скорик А.П. Совершенствование планово-экономической деятельности на автомобильном транспорте. Киев, 1983. 15 с.

7. Матеріали з питань роботи водного транспорту УРСР (06.01.1970-14.12.1970). ЦДАВО України. Ф. Р2. Оп. 13. Спр. 4830. Арк. 51-57.
8. Годовой отчет за 1954 г. (1954). ЦДАВО України. Ф. 4888. Оп. 1. Спр. 37. Арк. 101-102.
9. Інформація "Про стан промислового залізничного транспорту в УРСР" (1979). ЦДАВО України. Ф. 3. Оп. 3. Спр. 1888. Арк. 46-47.
10. Отчет треста о работе с кадрами за 1975 г. ЦДАВО України. Ф. 4761. Оп. 3. Спр. 594. Арк. 5-6.

References

1. Borisov N. N. Integrated software improvement of the interaction of different types of transport in the Ukrainian SSR. Kyiv, 1985. 104 p. (in Russian).
2. Gurnak V. An important reserve for reducing transport costs, *Economy of Soviet Ukraine*. 1977. No. 10. pp. 81-84. (in Russian).
3. Lysenko Y.Y., Kozak M.T. Regional problems of transport development in the Ukrainian SSR. Kyiv, 1982. (in Russian).
4. Kozak M.P. Outload stations in the transport network system. *Feeding the development of all types of transport in the Ukrainian SSR* / ed. L.V. Shulhin. Kyiv, 1972. pp. 34-42. (in Ukrainian).
5. Stolbovoy V.D. Transport of the Ukrainian SSR. Kyiv, 1971. 101 p. (in Russian).
6. Goloborodkin B.M., Skorik A.P. Improving planning and economic activity in automobile transport. Kyiv, 1983. 15 p. (in Ukrainian).
7. Materials on the work of water river transport of the Ukrainian Socialist Republic (01/06/1970-12/14/1970). TsDAVO of Ukraine. F. R2. Op. 13. Ref. 4830. Sheets 51-57. (in Ukrainian).
8. Annual Report 1954 (1954). TsDAVO of Ukraine. F. 4888. Op. 1. Ref. 37. Sheets 101-102. (in Russian).
9. Information "About the camp of industrial rail transport in the Ukrainian Socialist Republic" (1979). TsDAVO of Ukraine. F. 3. Op. 3. Ref. 1888. Sheets 46-47. (in Ukrainian).
10. Report of the trust on work with personnel for 1975. TsDAVO of Ukraine. F. 4761. Op. 3. Ref. 594. Sheets 5-6. (in Russian).

Iryna DAVYDOVA

Doctor of Economics, Professor, National Aerospace University M.E. Zhukovsky "Kharkiv Aviation Institute"

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6411-1461>

e-mail: i.davydova@khai.edu

Anatolii HORBAN

PhD in History, Associate Professor, State University of Infrastructure and Technologies

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3396-0898>

e-mail: avgorban202@gmail.com

THE GENESIS OF THE TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE FROM THE ECONOMIC POINT OF VIEW

The genesis of the infrastructure of the transport system of Ukraine and its reflection in the writings of economists of different periods of the history of Ukraine were studied. The dependence of the development of the transport system on economic factors is determined. On the basis of a retrospective analysis of the modern structure, the causes and consequences of its deformation are revealed and directions for the approval of innovative forms with the use of state regulation are characterized. It was determined that the reasons for the imbalance are multifaceted. Therefore, to eliminate it, a comprehensive approach is required, which involves the use of tools and other areas of regional socio-economic policy. In the Soviet period, the current issues of the development of transport industries were covered mainly from technocratic positions, an excessively ideological approach to the disclosure of the problems of transport development was characteristic, while at the same time a significant mass of factual material and statistical data was introduced into scientific circulation. The historical retrospective of economic thought shows the evolution of transport in general, as well as of its individual components - the material and technical base, the development of transportation, the construction of communication routes, etc., by types of transport. An analysis of both positive and negative phenomena that took place in the process of technical reconstruction of the material and technical base of transport and coordination of the work of interacting modes of transport is provided. On the basis of historiographical analysis, the main factors of the disintegration of the transport system and the impact on transport accessibility are identified and substantiated. The objective conditionality of state support for the development of transport infrastructure as a factor in the growth of the transport system and the economy has been proven. The compliance of the organization of the transport infrastructure with the principles of efficient management, which ensures their demand in the future of the economy, has been proven. Turning to historical experience and carrying out a historical-economic analysis of work on the modernization of vehicles, construction of communication routes and formation of transport infrastructure was carried out from the standpoint of assessing modern opportunities and ways to increase the efficiency of the functioning of the transport sector of the Ukrainian economy.

Keywords: *transport system, transport, transport infrastructure, transport efficiency, historical information*