

**О.В Рогова**, аспірант

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

## **ТЕНДЕНЦІЇ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СФЕРИ В УМОВАХ СТИМУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ДЕПРЕСИВНИХ ТЕРИТОРІЙ**

*Досліджено динаміку функціонування транспортної сфери та її роль у стимулюванні розвитку регіонів. Визначено головні проблеми і перспективні механізми покращення соціально-економічного розвитку Чернігівської області на основі розвитку регіонального транспорту.*

**Постановка проблеми.** Транспорт забезпечує функціонування економіки країни в цілому, зв'язок усіх галузей виробничої сфери та мобільність населення. Крім того, транспорт створює робочі міста та дає можливість працівникам отримувати заробітну плату та соціальні гарантії. Стан розвитку транспортної сфери відображає політичне та економічне становище держави.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Транспорт є широко досліджуваною галуззю економіки. Багато науковців вивчають роль, значення та можливості різних видів транспорту для функціонування і розвитку економіки країни загалом та окремих регіонів. Так, дослідженню сучасних аспектів діяльності автомобільного транспорту присвячені наукові роботи Пономарьової Н.М., Попкової К.О. та ін.; механізмів розвитку морського транспорту України – Бойко П.О., Віннікова В.В., Леонова О.О., Мезоної Л.В., Немодрука Н.П., Тимощука О.М та ін.; ефективності роботи залізничного транспорту – Зеркалова Д.В., Череватенка О.М., Куделі В.І., Сергієчка М.М. та ін.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Попри численні дослідження, актуальною на сьогодні залишається проблема пошуку шляхів розвитку транспорту як одної з головних інфраструктурних галузей економіки, особливо на регіональному рівні.

**Мета статті.** Головною метою дослідження є визначення сучасної ролі транспорту в соціально-економічному розвитку регіону, аналіз показників його функціонування на прикладі Чернігівської області, а також обґрунтування перспективних механізмів впливу транспортної сфери на регіональний розвиток.

**Виклад основного матеріалу.** Транспорт є важливим сектором економіки, який поєднує розвиток і добробут населення. Як галузь матеріального виробництва, транспорт виконує функцію просторового переміщення продукції промислового та сільського господарства, зв'язує виробництво та споживання, поєднує різні галузі та регіони у єдиний комплекс, забезпечуючи безперервний процес розвитку виробничих сил [4]. Ефективні транспортні системи забезпечують кращу доступність до ринку та додаткові інвестиції. Але транспорт має також важливе соціальне значення, яким не варто нехтувати.

Як показали рецесії 1999 та 2009 років, на стан регіональної економіки негативно впливають кризові макроекономічні явища, які, зокрема, проявилися для одних регіонів у сповільненні темпів зростання, для інших – спаду виробництва або стагнації зі значним падінням регіонального ВВП. Загалом, ці процеси змінили рівень життя в регіонах і викликали ріст безробіття, зниження заробітної плати, її не виплати, сповільнення інвестиційних процесів, кризу неплатежів, у тому числі і податків до бюджету, порушення ринку товарів, збільшення імпорту. Нашарування регіональних проблем та негативних макроекономічних явищ потребує пошуку нових шляхів стабілізації соціально-економічного стану країни та регіонів.

Одним із визначальних чинників, що має суттєвий вплив на розвиток регіонів у сучасних умовах, є транспорт, роль та значення якого у соціально-економічному розвитку регіону буде розглянута на прикладі Чернігівської області, яка має вигідне економіко-географічне та геополітичне розташування.

Протяжність залізничних шляхів загального користування, які перетинають територію області, становить 768 км. З них 553 км - належать до Південно-Західної залізниці, 215 км - до Південної. Територією області проходить головна пасажирська магістраль Москва-Київ-Одеса, а також міжнародний транспортний коридор N 9, визначений Критською конференцією у рамках Європейського товариства Хельсінкі - Санкт-Петербург - Київ (Москва) - Одеса (Кишинів) - Бухарест - Александрополіс, що створюється. Територію області перетинають автошляхи державного значення Одеса-Київ-Петербург та Київ-Москва.

Загальна протяжність мережі автомобільних шляхів на території області становить 7,9 тис. км, у тому числі з твердим покриттям - 6,8 тис. км. В області функціонує 102 автотранспортних підприємства, з них 28 пасажирських, 62 вантажних і 12 змішаних. Автотранспортними підприємствами здійснюються перевезення вантажів в межах області, по Україні, у країні ближнього і дальнього зарубіжжя, перевезення пасажирів, а також технічне обслуговування автотранспорту.

Можливості судноплавства по р.Десна дозволяють здійснювати перевезення водним шляхом протяжністю 525 км від р. Дніпро до м.Н.-Сіверський на судах тоннажем до 1000 тонн. В м. Чернігові розташований річковий порт, облаштований під'їзними залізничними і автомобільними шляхами, що дозволяє здійснювати переробку вантажів. [6].

Рівень економічного розвитку території визначають на основі аналізу затверджених Законом України "Про стимулювання розвитку регіонів" показників, зокрема, таких, як рівень безробіття, середня заробітна плата, валовий регіональний продукт (таблиця 1).

Таблиця 1

*Основні показники соціально-економічного розвитку Чернігівської області*

	2006		2007		2008	
	у середньому по Україні	Чернігівська область	у середньому по Україні	Чернігівська область	у середньому по Україні	Чернігівська область
Валовий регіональний продукт у розрахунку на 1 особу, грн.	11630	7714	15496	10081	20495	13213
Середньомісячна заробітна плата, грн.	1041,47	789,59	1351	1016	1806	1370
Рівень безробіття населення, %	6,4	7,4	6,2	7,3	6	7,1
Приріст / скорочення населення, %	-0,56	-1,28	-0,53	-1,27	-0,45	-1,16

Значення наведених показників валового регіонального продукту, рівня безробіття та середньої заробітної плати – один з найменших в Україні, при цьому відсоток скорочення населення більше відповідного значення у середньому по країні. Отже, за

оцінками експертів, Чернігівська область відноситься до групи регіонів з високим рівнем депресивності [3]. Крім Чернігівської, за розрахунками дослідників, ще одна область північного сходу країни (Сумська), дві області центру України (Кіровоградська та Черкаська), а також Херсонська область визначаються високим рівнем депресивності. В наведених областях низькі доходи громадян та значний рівень безробіття, та значення інших показників соціально-економічного розвитку значно нижче, ніж у середньому по Україні. Переважно це аграрно-індустріальні регіони, де в роки економічних трансформацій провідні галузі економіки зазнали суттєвих втрат.

У Законі України “Про стимулювання розвитку регіонів” зазначається, що депресивна територія – це регіон чи його частина, рівень розвитку якого (якої) за показниками, визначеними цим Законом, є найнижчим серед територій відповідного типу. [1]. З метою стимулювання розвитку депресивних територій Законом передбачено ряд заходів, таких, як цільове спрямування державних капітальних вкладень у розвиток виробничої, комунікаційної та соціальної інфраструктури; надання державної підтримки, у тому числі фінансової, малим підприємствам, сприяння формуванню об’єктів інфраструктури розвитку підприємництва, сприяння зайнятості населення, забезпечення цільового фінансування програм перекваліфікації та професійного розвитку трудових ресурсів, стимулювання трудової міграції, удосконалення соціальної сфери, зокрема житлового будівництва, охорони здоров’я та охорони довкілля а також надання іншої державної підтримки розвитку таких територій.

Пошук шляхів відродження депресивних територій це важливе загальнодержавне завдання. Очевидно, що єдиного “рецепту” відновлення таких територій немає, оскільки причини кризового стану у них різні. Основна увага має бути приділена не стільки пасивним заходам підтримки депресивних територій, скільки стимулюючим заходам активізації господарства, побудові ефективної економічної моделі розвитку з продуманим механізмом державного управління [3].

Значну роль у функціонуванні економіки регіону відіграє транспорт, який забезпечує потребу у перевезеннях виробничого сектору економіки та мобільність населення. Ефективність роботи транспорту оцінюють за такими показниками: вантажооборот (загальний обсяг вантажної транспортної роботи, який дорівнює сумі добутків перевезеного вантажу на відстань перевезення по кожній партії вантажу, вимірюється в тонно-кілометрах), пасажирооборот (загальний обсяг пасажирської роботи, який дорівнює сумі добутків кількості пасажирів (групи пасажирів) на відстань їх перевезення, вимірюється в пасажиро-кілометрах), кількість зайнятих працівників на підприємствах транспорту, фінансові результати діяльності.

Таблиця 2

*Основні показники функціонування транспорту*

	2007	2008	2009
Вантажооборот, млн. т-км	1154,5	1377,5	989,3
Пасажирооборот, млн. пас-км.	1210,8	1111,8	1048,4
Фінансовий результат (сальдо) діяльності підприємств транспорту і зв'язку, тис. грн.	-5000	-16300	-15646,9
Заробітна плата штатних працівників підприємств транспорту і зв'язку, грн.	1016	1370	1989
Кількість підприємств транспорту та зв'язку	422	444	458

Згідно даних Головного управління статистики, у Чернігівській області, транспортними підприємствами області впродовж 2009р. доставлено замовникам 2,3 млн. т вантажів, що складає 74,5% рівня 2008р. Вантажооборот становив 989,3 млн. т-км.

(90,3%). Підприємствами автомобільного транспорту, з урахуванням перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями, перевезено 2,0 млн. т вантажів, вантажооборот виконано в обсязі 798,2 млн. т-км. Це складає, відповідно, 74,8 та 87,6% рівня 2008р. Наростили обсяги вантажоперевезень і вантажообороту транспортники 4 районів - Варвинського, Ічнянського, Носівського та Срібнянського.

Пасажирським транспортом області перевезено 126,8 млн. пасажирів, що складає 95,3% рівня 2008р. Пасажирооборот виконано в обсязі 1048,4 млн. пас-км. (94,3%). Пасажирським автотранспортом, з урахуванням перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями, перевезено 86,3 млн. пасажирів (94,6% до 2008р.). Обсяг виконаного пасажирообороту становив 865,9 млн. пас-км (93,8%). Наростили обсяги пасажирських перевезень та пасажирообороту підприємства Коропського, Ріпкинського та Срібнянського районів. Автотранспортом обласного центра виконано 66,0% загального обсягу пасажирських перевезень та 53,9% пасажирообороту. Обсяг пасажирських перевезень, виконаний тролейбусним транспортом, скоротився на 3,1%, у т.ч. з платним проїздом - на 17,3%.

Річковим транспортом у 2009р. здійснювалися перевезення вантажів тільки в закордонному сполученні. Обсяги вантажних перевезень річкового транспорту становили 72,7% рівня 2008р., вантажооборот - 103,5%. Послугами річкового транспорту за рік скористалося на 39,7% пасажирів менше, ніж у 2008р., пасажирооборот скоротився на 40,0%.

Фінансовий результат підприємств від звичайної діяльності до оподаткування за січень-листопад 2009р. був негативним. 76,0% від загальної кількості підприємств транспорту і зв'язку працювали збитково.

Середня кількість найманих працівників, зайнятих на підприємствах транспорту та зв'язку за 2009 рік становить 14306 осіб. (рисунок 1).

Середня кількість найманих працівників за видами економічної діяльності



Рис.1. Середня кількість найманих працівників за видами економічної діяльності

Номінальна заробітна плата одного працівника підприємств транспорту та зв'язку у середньому за 2009 рік становила 1989 грн., що становить 121,6% середнього рівня в економіці.

Таким чином, можна зробити висновок, що за останні роки у транспортній сфері Чернігівської області склалась тенденція до погіршення основних показників діяльності, зокрема йдеться про зменшення обсягів вантажних та пасажирських перевезень та зниження фінансових показників, оскільки більшість підприємств транспорту працює збитково. Але при цьому, приблизно 6% від загальної кількості найманих працівників зайнято саме на підприємствах транспорту та зв'язку і отримують заробітну плату вище середнього рівня в економіці.

Крім того, для області є характерним ряд загальнонаціональних проблем, серед яких фізичний та моральний знос основних фондів, погіршення якісних та кількісних характеристик робочої сили, незадовільний стан транспортної інфраструктури, гостра потреба в інвестиціях. Як показує аналіз, Чернігівська область, як і країна загалом, знаходиться у стані гострої соціально-економічної кризи, яка проявляється у погіршенні демографічної ситуації, зростанні цін, підвищенні безробіття, збільшенні імпорту продукції.

Транспортна сфера, як і інші галузі економіки, відчуває негативний вплив кризових явищ. В умовах недостатнього фінансування знижується обсяг вантажо- та пасажиро перевезень, збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Але для ефективної роботи підприємств області необхідна своєчасна доставка сировини, матеріалів, підвіз робітників та відвантаження готової продукції.

Таким чином економічне зростання стає все більш пов'язаним з розвитком транспорту, а саме транспортною інфраструктурою. Сам по собі транспорт не є достатньою умовою для економічного зростання, але його відсутність або незадовільна якість може виступати як стримуючий фактор регіонального розвитку. За таких умов розвиток транспортної інфраструктури виступає необхідним елементом для розвитку економіки регіону в цілому.

**Висновки і пропозиції.** Ринкові умови господарювання вимагають високої якості транспортних зв'язків. Для розвитку транспортної системи країни необхідно здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу. Курс на європейську інтеграцію вимагає відповідності розвитку транспортно-дорожнього комплексу України з процесами, що відбуваються у світовій економіці.

В українських реаліях обмеженості державних коштів уряд знаходиться у пошуку нових форм фінансування потреб транспортного комплексу. Актуальним стає використання механізмів публічно-приватного партнерства для фінансування розвитку транспортної сфери. Партнерство державних органів влади та приватного капіталу – це нова форма взаємовідносин для України, хоча вона добре себе зарекомендувала в країнах Європейського Союзу.

В нашій країні до цього часу відсутній успішний досвід впровадження публічно-приватного партнерства в транспортній сфері. Але, з огляду на важливість та зростаючу роль транспорту для ефективного функціонування як національної, так і регіональної економіки, позитивний досвід впровадження публічно-приватного партнерства в інших країнах потрібно ретельно вивчати та шукати можливості використання зазначених механізмів в нашій країні.

## Список використаних джерел

1. Закон України Про стимулювання розвитку регіонів / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2005, N 51, ст.548
2. Dr. Jean-Paul Rodrigue. Transportation and Economic Development. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/ch7c1en.html>. – Назва з екрану
3. Микола Барановський Депресивність регіонів України: теорія та практика досліджень. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrtur.narod.ru/personalii/ukrgeo/b/webbaranovsk/depresregukr/depresregukr.htm>. – Назва з екрану
4. О.В. Буреш. Функционирование транспорта в условиях рыночной экономики /О.В. Буреш // Политематический сетевой электронный журнал. Научный журнал Кубанского Государственного аграрного Университета [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ej.kubagro.ru/2003/01/19/>. – Назва з екрану
5. О.В. Орловська. Львівська залізниця як чинник забезпечення соціально-економічного розвитку західного регіону. /О.В. Орловська // Національний лісотехнічний університет України Збірник науково-технічних праць. - 2006 - вип. 16.7. – с. 266-272.
6. Офіційний вебсайт Чернігівської обласної державної адміністрації. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://cg.gov.ua/single\\_page.php?menu\\_id=1732&NameTable=single\\_page&TypeCod=&DEPAT=2899&pm=green\\_menu](http://cg.gov.ua/single_page.php?menu_id=1732&NameTable=single_page&TypeCod=&DEPAT=2899&pm=green_menu). – Назва з екрану