

ЗМІСТ

	Стор.
ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	4
ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1. АНАЛІЗ СТАНУ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ТА ШЛЯХИ РОЗВИТКУ	8
1.1. Сучасний стан автомобільного транспорту	8
1.2. Основні положення Національної транспортної стратегії України до 2030 року	15
1.3. Шляхи розвитку та пріоритети створення конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи	24
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ	28
2.1. Сутність державного регулювання автотранспортної галузі	28
2.2. Система державного регулювання автотранспортної галузі України	35
2.3. Закордонний досвід ефективного державного регулювання автотранспортної галузі	48
РОЗДІЛ 3. РОЗВИТОК АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ СИСТЕМИ МОНІТОРИНГУ	54
3.1. Інноваційний розвиток транспортної галузі через впровадження інтелектуальної транспортної системи	54
3.2. Створення безпечного для суспільства, екологічно чистого та енергоефективного транспорту через систему дистанційного моніторингу	78
ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ	127
ЛІТЕРАТУРА	129

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

- ITS – інтелектуальна транспортна система;
- АТЗК – автомобільний транспорт загального користування;
- АТ – автомобільний транспорт;
- БС – базова станція;
- ВШТ – високошвидкісний транспорт;
- ГС – геостаціонарний супутник;
- ДПП – державно-приватне партнерство;
- ДСБ – державна служба безпеки;
- ДТП – дорожньо-транспортна пригода;
- ЗТД – засоби технічного діагностування;
- ІНС – інерціальна навігаційна система;
- МС – мобільна станція;
- ОЦ – обчислювальний центр;
- ПАТ – підприємство автомобільного транспорту;
- СДТ – спеціальна дорожня техніка;
- СНС – супутникова навігаційна система;
- ТЗ – транспортний засіб;
- ТО і Р – технічне обслуговування і ремонт

ВСТУП

Транспортна галузь – це галузь, яка забезпечує базові умови існування суспільства, водночас вона є важливішою умовою ефективного соціально-економічного розвитку будь-якої держави.

Згідно зі схваленою Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинену мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту в наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу [1].

Судячи з цього одним із найважливіших стратегічних ресурсів у формуванні економіки та соціальних відносин є транспорт. До транспортної системи ставляться високі вимоги щодо якості, регулярності та надійності зв'язків, збереження вантажів, безпеки перевезення пасажирів, швидкості та якості доставки. Потреба в транспортній системі, що чітко функціонує, дедалі посилюється, стає базисом сталого розвитку господарського комплексу країни, його інфраструктури та ринкового середовища.

У сучасному світі все більшого удосконалення вимагають галузі соціальної сфери, ефективна діяльність яких впливає на рівень життя населення регіонів та країни загалом. Транспортна галузь – це галузь, яка пов'язує всі види транспорту економічними, технологічними, технічними та нормативно-правовими взаємовідносинами. Через свої сутнісні характеристики, вона представляється як система декількох видів транспорту (залізничного, автомобільного, повітряного тощо). Однак усе ще недостатньо досліджується той факт, що у своїй діяльності транспортна галузь взаємодіє з декількома системами більш високого рівня, наприклад, з: соціальною сферою; економікою, системою публічного управління,

політикою, обороною країни, інститутами громадянського суспільства, охороною навколишнім середовищем тощо.

Системність транспортної галузі полягає у взаємодії із системами більш високого порядку у якості складника чи у якості окремого елемента. Тобто ця галузь є системою мезорівня, яка входить у якості складової частини в ті чи інші системи макрорівня, що утворюють у сукупності зовнішнє середовище розвитку галузі. Так транспортна галузь має тісну взаємодію із соціальним розвитком держави, водночас вона може бути частиною галузей соціальної сфери, а також може бути галуззю цієї сфери. Взаємозв'язок між транспортною галуззю й соціальним розвитком будується через публічне управління та адміністрування, що спрямовується на досягнення цілей соціальної держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивченням та аналізом розвитку транспортної галузі займалися відомі вчені-економісти О. Бакаєв, В. Дубіщев, Р. Косогляд, Ю. Кулаєв, М. Макаренко, А. Перепелюк, С. Пирожков, Н. Потапова, В. Ревенко, О. Фінагіна, Ю. Цветов.

Дослідженнями державного регулювання транспортною галуззю займалися українські вчені: Брагінський В.В., Ковальов В.Г., Собкевич О.В., Ткаченко А.М., Халецька А.А.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Упорядкування досвіду вивчення транспортної галузі в системі наукових знань державного регулювання та управління; визначення стратегії управління транспортною галуззю країни; формування методів і методик стосовно адаптації рекомендацій щодо нинішнього стану регіональних господарських комплексів; нерозкритість у повному обсязі визначених питань зумовили вибір теми статті, мету і структуру дослідження

У перше десятиліття незалежності на транспорті були проведені і структурні та інституційні перетворення. Створено основи правової бази транспорту, що відповідає новим соціально-економічним умовам. Розділені функції державного управління та господарської діяльності, створена адекватна

ринковим умовам система державного регулювання транспортної діяльності. Переважно, завершена приватизація.

Значно зросла системоутворююча роль транспорту і взаємозв'язок завдань його розвитку з пріоритетами соціально-економічних перетворень. Транспорт загалом задовольняв зростаючий попит на перевезення вантажів і пасажирів, спостерігалось зниження темпів росту економічних показників і зростання рухливості населення.

У сучасних умовах господарювання транспортна галузь задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу. Тому є необхідним впровадження нових методів державного регулювання автотранспортною галуззю через нові інформаційні технології [1].

Формулювання цілей монографії. Метою монографії є визначення основних напрямів розвитку автотранспортної галузі, спрямованих на підвищення якості її функціонування за допомогою інформаційної транспортної системи та впровадження безпечного для суспільства, екологічно чистого та енергоефективного транспорту через систему дистанційного моніторингу. Констатується, що завдяки інтелектуальним транспортним системам (ITS) формується спеціальне середовище, у якому управління, експлуатація та обслуговування в транспортній сфері мають більш потужні можливості. У монографії виділено основні стратегічні цілі державного регулювання транспортної галузі та запропоновані основні заходи щодо досягнення визначених цілей.

РОЗДІЛ 1

АНАЛІЗ СТАНУ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ТА ШЛЯХИ РОЗВИТКУ

1.1. Сучасний стан автомобільного транспорту

Автомобільний транспорт (АТ) є найважливішим сектором української економіки, який обслуговує практично всі галузі господарювання та верстви населення, сприяє зростанню мобільності та якості населення.

У даний час автомобільний парк України нараховує понад 10 млн одиниць автомобілів, структура яких виглядає так [2]: вантажних автомобілів – 15,5%, автобусів – 2,6%, легкових автомобілів – 81,9%.

Національна мережа автомобільних доріг загального користування становить 169 652 кілометри. Експлуатаційна залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі та досягає орієнтовно 20 951,8 кілометра, з яких 9 926,4 кілометра (47,4 відсотка) електрифіковані. Україна відіграє роль транзитного транспортного мосту, що поєднує країни Європи та Азії [1].

АТ належить до галузей, з яких почалася широкомасштабна приватизація в Україні. У його середовищі були масово створені акціонерні товариства й малі підприємницькі структури, що відповідало загальним тенденціям і задачам ринкових реформ початку 90 років минулого століття. Насамперед були приватизовані підприємства автомобільного транспорту (ПАТ), що здійснюють перевезення вантажів.

У зв'язку з цим на ринку автотранспортних послуг з'явилася велика кількість перевізників різних форм власності, які не мали досвіду організації перевезень, необхідних професійних знань, відповідної технічної бази, а їхні ТЗ не відповідали вимогам безпеки перевезень.

Державна транспортна політика в галузі реалізується за допомогою законів України, нормативно-правовою та нормативно-технічною базою, шляхом

вдосконалення системи державного управління та державного регулювання у сфері відносин і діяльності суб'єктів підприємництва.

Державне регулювання ринку транспортних послуг здійснювалося шляхом ліцензування автотранспортної діяльності. Кількість ліцензій, отримана юридичними і фізичними особами України, становила приблизно 140 тис., а кількість використовуваних ними транспортних засобів (ТЗ) – до 400 тис. од. [2]. За даними Державної служби безпеки (ДСБ) на АТ, частка перевізників, що мають в експлуатації тільки один ТЗ становить 61%, до трьох ТЗ – 22,4%, до п'яти ТЗ – 7%, до десяти – 5,4%, понад десять – 4,3%.

Становлення ринкових відносин у системі автомобільного транспорту загального користування (АТЗК), приватизація ПАТ державної власності, придбання ТЗ за власні кошти або придбання їх у оренду призвели до появи на ринку транспортних послуг понад 30 тис. пасажирських перевізників [3], які отримали ліцензії на право господарської діяльності з надання послуг із перевезення пасажирів. Певна частина з них мають відповідні спеціальні знання і кваліфікацію, інші або взагалі не стосувалися пасажирського транспорту, або, якщо і працювали в цій системі, але не мають відповідних знань і навичок вирішення питань організації пасажирських перевезень.

Мережа автобусних сполучень станом на сьогодні включає приблизно 19 тис. міських, приміських, міжнародних маршрутів, на яких задіяні орієнтовно 50 тис. автобусів. До переходу до ринкової економіки систему транспорту загального користування в Україні в різні роки обслуговували від 45 до 54 тис. автобусів, які були зосереджені в 449 спеціалізованих ПАТ державної форми власності [3].

Слід зазначити, що пасажирські автомобільні перевезення є технологічно централізованою системою, у якій кожний ТЗ має перебувати під диспетчерським контролем і управлінням. Як свідчить досвід вітчизняних і зарубіжних компаній-перевізників, найвища ефективність, якість і безпека досягаються тоді, коли ТЗ отримують необхідне технічне, а водії – медичне

обслуговування, автобуси перебувають в системі постійного спостереження, коли через певні відрізки часу система управління перевезеннями отримує інформацію про місцезнаходження автобуса й може втрутитися в процес перевезення.

АТ продовжує залишатися з наземних видів транспорту найбільш ресурсномістким і небезпечним для населення й навколишнього середовища.

АТ витрачає понад 60% палива нафтового походження, 70% трудових ресурсів, викликає більш ніж 96% дорожньо-транспортних пригод (ДТП). На АТ припадає, відповідно до оцінок, 40-50% забруднення навколишнього середовища, зокрема у великих містах – 60-70%, а в мегаполісах – понад 85%. Водночас не менше 25% забруднень пояснюється технічним станом автомобілів і виробничою діяльністю ПАТ.

За даними офіційного сайту Міністерства інфраструктури України на даний час автомобільна транспортна система України налічує більш ніж 9,2 млн ТЗ, у тому числі:

- 6,9 млн легкових автомобілів
- \approx 250 тис. автобусів
- \approx 1,3 млн вантажних автомобілів
- понад 840 тис. од. мототранспорту.

Транспортна галузь має певні складники, за допомогою яких можна віднести її до соціальної сфери:

- а) суспільний пасажирський транспорт,
- б) особистий транспорт (насамперед автомобільний).

Звертаючись далі до діяльності громадського пасажирського транспорту, зазначимо, що за останні роки спостерігалось постійне падіння чисельності перевезених ним пасажирів (талб. 1).

Так залізничний транспорт має тенденцію до скорочення, таку тенденцію мають автобусний та міський транспорт, за винятком метрополітену. Ці явища пов'язані з підвищенням вартості палива, зношеністю ТЗ, що веде до підвищення

вартості перевезень.

Таблиця 1.1

Перевезення пасажирів за видами транспорту
загального користування (тис. осіб)

Види транспорту	2016р.	2017р.	2018р.
Залізничний	389057,6	164941,6	157962,4
Морський	30,3	28,6	71,9
Річковий	448,5	562,9	596,2
Автомобільний (автобусний)	2024892,9	2019324,9	1906852,1
Авіаційний	8277,9	10555,6	12529,0
Трамвайний	694009,4	675841,4	666271,1
Тролейбусний	1038746,0	1058072,1	1016241,2
Метрополітенівський	698367,3	718886,9	726585,1

Важливим аспектом зростання якості життя в Україні на базі взаємодії транспортної галузі й соціальної сфери є парк особистого АТ, який бурхливо розвивається. На даний час автомобільна транспортна система України налічує понад 9,2 млн ТЗ, у тому числі: 6,9 млн легкових автомобілів, 250 тис. автобусів, 1,3 млн вантажних автомобілів, понад 840 тис. од. мототранспорту.

У соціальному плані даний транспортної галузі забезпечує цілу низку переваг, які далеко не завжди можна відобразити в економічних показниках:

- особистий автотранспорт забезпечує помітну економію часу під час поїздок від будинку до роботи;
- особистий автотранспорт у рамках своїх технічних характеристик забезпечує перевезення дрібних вантажів, які є звичайними для домашнього господарства, але важко перевозяться іншими способами (наприклад, поїздки на дачу, у супермаркет тощо);

- особистий автотранспорт дає можливість пересування на будь-які відстані в місцевості, де відсутній або обмежений рух інших видів транспорту (залізничного, авіаційного, водного тощо);
- особистий автотранспорт забезпечує власникам фізичний і психологічний комфорт, дозволяючи пересуватися за будь-яким обраним маршрутом незалежно від розкладу громадського транспорту, погоди, наявності інших пасажирів тощо.

Перераховані обставини, звичайно, укупі з іншими факторами, призводять до того, що витрати на особистий транспорт становить досить помітну частку від усіх споживчих витрат домашніх господарств України (табл. 2.) Разом зі зростанням парку особистого автотранспорту вздовж доріг стали швидко формуватися комплекси об'єктів соціального обслуговування.

Таблиця 1.2

Споживчі витрати домогосподарств України, млн грн

Витрати	2016р.	2017р.	2018р.
Кінцеві споживчі витрати домашніх господарств	1569702	1 977 640	2 431 014
Транспорт	175373 (11,2%)	213503 (10,9%)	257269 (10,6%)

Соціальна природа транспортної галузі має прояв у галузі охорони здоров'я, освіти та культури. Яскравим прикладом взаємодії транспортної галузі й соціальної сфери є наявність медичних закладів залізниці, які активно співпрацюють зі страховими компаніями за програмами добровільного медичного страхування, що дозволяє покращити фінансування та забезпечувати на належному рівні надання медичних послуг застрахованим залізничникам.