



ISSN 2223-3822

Vovk, Y. (2015). Analysis of the transport system of Ukraine and its development prospects [Analizuvannya stanu transportnoi systemy Ukrainy ta perspektyvy yii rozvytku]. *Socio-Economic Problems and the State* [online]. 13 (2), p. 5-15. [Accessed November 30, 2015]. Available from: <<http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2015/15vyypyr.pdf>>



Аналіз стану транспортної системи України та перспективи її розвитку

Юрій Вовк

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя,

вул. Руська, 56, м. Тернопіль, 46001, Україна

e-mail: vovkyuriy@ukr.net

к.т.н., доц., кафедра менеджменту інноваційної діяльності та підприємництва



Article history:

Received: September, 2015

1st Revision: October, 2015

Accepted: October, 2015

JEL classification:

L78

L88

L91

L98

UDC:

330.338.47

656.2

Abstract: В статті проаналізовано стан транспортної системи України та розглянуто перспективи її розвитку в контексті кризових змін. Визначено негативні тенденції в перевезеннях. Відзначено зменшення вантажообороту залізничного, автомобільного, водного, трубопровідного й авіаційного транспорту, що скоротився в середньому на 10%. Виявлено, що нерозвинена система управління транспортною системою, стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства, тому це негативно впливає на транспортну систему країни. Ринок транспортних послуг задовольняє лише базові потреби економіки України та населення у перевезеннях. Перспективним для держави визначено інноваційні перетворення в напрямку удосконалення структури міжнародних транспортно-логістичних систем, провадження інноваційних інформаційно-управляючих технологій, побудованих на моделюванні інтегрованих транспортних систем, розвиток мультимодальних перевезень та пришвидшене інтегрування національної транспортної системи до системи «Європа-Азія».

Keywords: транспортна система, перевезення, інновації, вантажооборот



Вовк Ю. Аналіз стану транспортної системи України та перспективи її розвитку [Електронний ресурс] / Юрій Вовк // Соціально-економічні проблеми і держава. — 2015. — Вип. 2 (13). — С. 5-15. — Режим доступу до журн.:

<http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2015/15vyypyr.pdf>.



This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY) 4.0 license.

1. Вступ

Транспортний сектор відіграє важливу роль у функціонуванні та розвитку економіки держави, забезпечуючи зв'язок виробництва і споживання, є каталізатором активності економіки й руху товарно-матеріальних потоків, підтримує мобільність робочої сили та задовольняє потреби населення у перевезеннях. Розвинена транспортна інфраструктура формує «каркас» території і є базою для територіального розподілу праці, обумовлює динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку як окремих регіонів, так і країни в цілому.

Ефективний транспорт є передумовою підтримання процвітання не лише України, а й країн Європейського континенту. Суспільство потребує меншої завантаженості транспортних шляхів, зниження викидів, більшої зайнятості та вищого економічного зростання. Це також запорука активно функціонуючого внутрішнього ринку та спроможності всіх регіонів залишатися складовою частиною повністю інтегрованої світової економіки.

На шляху інтеграції України в Європейський економічний простір зустрічається значна кількість проблемних питань. Серед них найбільш кричущою є проблема оновлення саме транспортної системи держави. Оновлення транспортної системи має здійснюватися за новими правилами гри, які диктує теперішній глобалізований світ.

Транспортна система як кровоносна система має зростися без швів з іншими більш потужними кровоносними транспортними системами, які наповнять новими ресурсами слабозвинену економіку країни. Це можливо здійснити запроваджуючи стандарти Європейського союзу, але з врахуванням специфіки стану справ і рівня розвитку держави та регіонів.

2. Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими та практичними задачами

За результатами аудиту транспортної системи України, серйозними проблемами галузі транспорту є значний знос основних виробничих фондів, зокрема рухомого складу, недостатній обсяг інвестицій, необхідних для оновлення та забезпечення інноваційного розвитку матеріально-технічної бази галузі, обмеженість бюджетного фінансування та амортизаційних відрахувань, недосконалість механізму лізингу, низький рівень використання транзитного потенціалу держави та ресурсоефективності галузі. Все це призводить до зменшення конкурентоспроможності окремих видів транспорту, так і транспортної галузі в цілому.

Отже, немає чітко виокремлених шляхів підвищення конкурентоспроможності та ресурсоефективності транспортної системи України, які б увійшли в транспортну стратегію успіху. Тому необхідним є аналіз діяльності, пошук проблем транспортної системи країни та виділення перспективних шляхів забезпечення конкурентоспроможності та ресурсоефективності галузі.

3. Аналіз останніх досліджень та публікацій, в яких існує початок розв'язку існуючої проблеми і на котрі спираються автори

Проблемам функціонування транспортних систем України та ефективного використанню ресурсів присвячено праці вітчизняних вчених, а саме В. Ю. Баранова, О. В. Баранова, Ю.С. Бараша, Г.П. Ващенко, І.П. Вовк, А. Р. Гайкова, В.Д. Зеркалова, М.І. Данька, О.Г. Дейнеки, О. П. Євсєєва, Г.П. Кірпи, А.М. Новикової, П.В. Поповича, О.С. Шевчук, Н.В. Якименко та інших вчених [6-9,11-14]. Однак, незважаючи на те, що проблемам транспортних систем приділялась значна увага, в умовах кризових явищ та глобальних змін ринку транспорту, питання забезпечення їх сталого функціонування потребують подальшого дослідження. Дослідженнями стану та перспектив розвитку транспортного потенціалу України займається цілий ряд вітчизняних науковців, зокрема Блудова Т.В., Мальярчук І.А., Новикова А.М., Пашенко Ю.Є., Пирожков С.І., Прейгер Д.К., Ткаченко Н.Ю. та ін. В їхніх роботах проведена оцінка не лише потенціалу транспортної системи та його основних елементів, але й ринку транзитних транспортних послуг. Специфічною особливістю подібних наукових напрацювань є

кон'юнктурний характер досліджень, постійна зміна складу інформації щодо поточного стану справ, підкріплена потребою в її обов'язковому постійному оновленні.

4. Постановка завдання та формулювання мети статті

Зважаючи на вище наведені обставини, на даному етапі важливим є необхідність аналізування стану транспортної системи України в умовах фінансово-політичної кризи, значних суспільних потрясінь та глобальних змін та пошук шляхів забезпечення сталого розвитку, конкурентоспроможності та ресурсоефективності транспортної системи України.

Метою статті є аналіз стану транспортної системи України та пошук перспектив її розвитку в контексті кризових змін.

5. Виклад основного матеріалу дослідження

Україна розташована в географічному центрі Європи і тому у сфері міжнародних транспортних перевезень виходить далеко за межі своїх інтересів, оскільки, держава межує з шістьма країнами, пріоритети розвитку країни спрямовані на тісну інтеграцію з країнами Європейського Союзу (ЄС), а також з деякими країнами колишнього союзного утворення.

Територія України характеризується високим коефіцієнтом транзитності і займає перше місце в Європі (коефіцієнт транзитності України – 3,75). Аналіз статистичних даних стверджує, що через територію України щорічно перевозиться більше 60 млн. т. транзитних вантажів (включаючи трубопровідний транспорт для перевезення рідких вантажів: нафта, газ, аміак тощо). Експертна оцінка потенційних можливостей нашої країни становить в межах 220 млн. т. транзитних вантажів і це є стратегічною перспективою для її розвитку [1].

Відповідно до Транспортної стратегії України до 2020 року, на сьогодні галузь транспорту в цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у перевезеннях, проте рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє природне середовище не відповідають сучасним вимогам [2].

Проте необхідно проаналізувати більш докладно стан транспортної галузі України.

Проаналізуємо показники роботи транспорту за 2014-2015 рр. Невтішними є підсумки роботи транспорту України за ці роки [5].

Таблиця 1. Вантажні перевезення за 2014 рік¹

	Вантажооборот		Перевезено вантажів	
	млн.т/км	у % до 2013р.	млн.т	у % до 2013р.
Транспорт	335151,7	89,2	671,2	89,9
залізничний	209634,3	95,5	387,0	88,9
автомобільний	37764,2	94,9	178,4	99,0
водний	5462,3	118,5	6,0	103,0
трубопровідний	82050,9	73,6	99,7	80,0
авіаційний	240,0	88,3	0,1	84,5

¹ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополь.

У 2015р. вантажооборот підприємств транспорту становив 315,3 млрд.ткм, або 94,0% від обсягу 2014р.

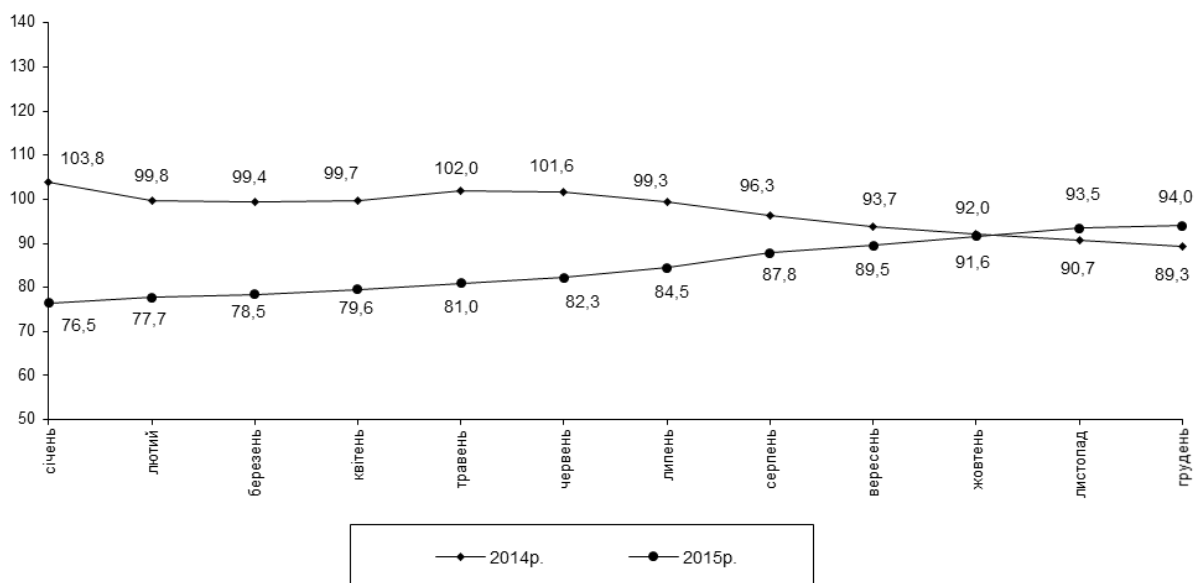


Рис. 1. Вантажооборот підприємств транспорту у 2014-2015 рр.
(наростаючим підсумком у % до відповідного періоду попереднього року)

Підприємствами транспорту перевезено 601,0 млн.т вантажів, що становить 89,4% від обсягів 2014р.

Таблиця 2. Вантажооборот підприємств транспорту у 2015 р.

	Вантажооборот		Перевезено вантажів	
	млн.ткм	у % до 2014р.	млн.т	у % до 2014р.
Транспорт	315341,8	94,0	601,0	89,4
залізничний	194321,6	92,5	350,0	90,6
автомобільний	34431,1	91,2	147,3	81,8
водний	5434,1	100,1	6,4	108,4
трубопровідний	80944,1	98,9	97,2	97,5
авіаційний	210,9	88,2	0,1	87,9

У 2015р. залізницями перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт 294,3 млн.т вантажів, що на 9,5% менше, ніж у 2014р. Перевезення хімічних і мінеральних добрив знизилася на 12,0%, нафти і нафтопродуктів – на 12,1%, чорних металів – на 14,1%, будівельних матеріалів – на 16,0%, коксу – на 17,8%, брухту чорних металів – на 20,9%, кам'яного вугілля – на 23,0%. Разом з цим відправлення зерна та продуктів перемелу збільшилось на 14,1%, цементу й залізної та марганцевої руди – на 0,7%, лісових вантажів – на 0,3%.

У загальних обсягах перевезень вантажів водним транспортом закордонні становили 50,2%. Порівняно з 2014р. обсяги закордонних перевезень вантажів зменшилися на 8,5%.

За підсумками 2015р. порівняно з попереднім роком спостерігалось зменшення обсягів перекачки вантажів трубопровідним транспортом. Так, перекачка нафти скоротилася на 0,6%, аміаку – на 1,9%, газу – на 2,9%. Разом з цим транзит газу зріс на 7,9%, нафти – на 0,9%, аміаку – на 0,2%.

За 2015р. усіма видами транспорту виконано пасажирооборот в обсязі 97,3 млрд.пас.км, що становить 91,5% від обсягу 2014р.

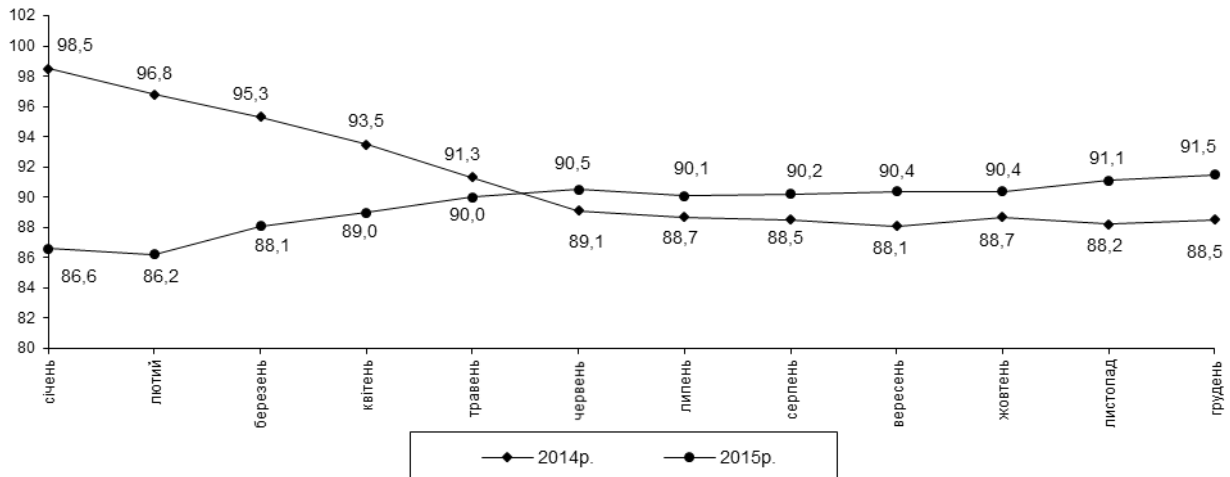


Рис. 2. Пасажирооборот підприємств транспорту у 2014-2015 рр.
(наростаючим підсумком у % до відповідного періоду попереднього року)

Послугами пасажирського транспорту скористалися 5175,7 млн. пасажирів, або 87,7% від обсягу 2014р.

Таблиця 3. Пасажирооборот підприємств транспорту у 2015 р. у порівнянні з 2014 р.

	Пасажирооборот		Перевезено пасажирів	
	млн.пас.км	у % до 2014р.	млн.	у % до 2014р.
Транспорт	97280,7	91,5	5175,7	87,7
залізничний ¹	35425,6	98,8	389,8	100,1
автомобільний	34775,6	81,6	2259,8	77,6
водний	22,3	53,1	0,6	96,9
авіаційний	11362,4	98,1	6,3	97,4
трамвайний	4238,1	98,7	738,3	95,9
тролейбусний	6092,1	95,6	1080,5	98,5
метрополітенівський	5364,6	96,5	700,4	96,5

Послугами пасажирського транспорту скористалися 2801,1 млн. пасажирів, або 92,7% від обсягу січня-липня 2015р.

На основі наведених даних можна зробити висновок про незначну стабілізацію ситуації на ринку транспортних перевезень. Хоча, в той же час, показники перевезень в країнах ЄС здебільшого зросли значно більше.

Також проаналізуємо підсумки роботи автомобільного транспорту країни у 2015 році. Вантажоборот автомобільного транспорту графічно представлено на рис. 5.

Підсумки роботи автомобільного транспорту у 2015 році¹

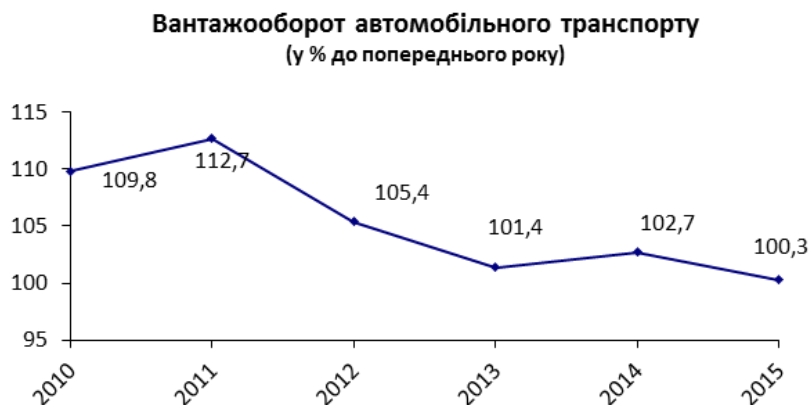


Рис. 3. Вантажооборот автомобільного транспорту за 2010-2015 рр.

Як видно із рис. 5 вантажооборот автомобільного транспорту суттєво зменшився, тренд на зниження обсягів перевезень вантажів.

У 2015р. вантажооборот підприємств, що експлуатували автомобільний транспорт (власний або орендований), становив 39,0 млрд.ткм², з нього у міжнародному сполученні – 8,6 млрд.ткм. Підприємствами, що експлуатували автомобільний транспорт, перевезено 1,0 млрд.т вантажів, що становить 90,7% від обсягів 2014р.

Таблиця 4. Пробіг автомобільного транспорту (млн.км) у 2015 р.

	Вантажні автомобілі	Пасажи́рські автобуси	Пасажи́рські легкові автомобілі	Спеціальні автомобілі	
				легкові	нелегкові
Загальний пробіг - усього	5380,1	1872,9	3852,2	523,0	686,5
у тому числі виконаний на					
бензині	883,4	221,1	2925,4	418,7	245,4
дизельному паливі	3868,1	1416,4	626,2	74,8	356,3
зрідженому нафтовому газі	374,6	48,7	264,5	26,1	51,7
стисненому природному газі	251,2	186,7	36,1	3,4	33,1
газодизельних автомобілях	2,8	x	x	x	0,01

Таблиця 5. Витрати пального на експлуатацію автомобілів у 2015 р.2

	Бензин, млн.л	Дизельне паливо, млн.л	Газ зріджений, млн.л	Газ стиснений, млн.м ³
Усього	675,0	1816,1	162,1	119,4
вантажні автомобілі	191,2	1345,9	95,1	61,0
пасажи́рські автобуси	52,1	257,8	12,6	43,0
пасажи́рські легкові автомобілі	310,8	58,4	32,9	4,6
спеціальні легкові автомобілі	44,5	8,4	3,6	0,5
спеціальні нелегкові автомобілі	76,4	145,6	17,9	10,3

2,3 урахуванням роботи автомобілів, виконаної на пальному замовника.

Причинами таких показників можна вважати військові дії на сході країни, зтяжна економічна і політична кризи, зубожіння населення.

Невідкладного вирішення потребують питання технічного переоснащення та модернізації об'єктів інфраструктури залізниць, аеропортів та морських портів, забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг загального користування відповідно до темпів автомобілізації країни. Протягом останніх двадцяти років протяжність автомобільних доріг практично не збільшувалася, їх щільність значно менша, ніж у розвинутих країнах.

Незадовільним є стан автомобільних доріг, зокрема 51,1 % доріг не відповідають вимогам до рівності, 39,2 % – до міцності. Середня швидкість руху на автомобільних дорогах у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських державах.

Потребує реформування система управління залізничним, морським та автомобільним транспортом, дорожнім господарством. Низьким є рівень безпеки перевезень.

Головною причиною такого стану ТДК України стало порушення положень економічних законів, які регулюють процеси простого та розширеного відтворення основних виробничих фондів [15]. Транспорт, що є однією з найбільш фондоемних галузей господарства, вимагає для свого розвитку великих довгострокових інвестицій, і для забезпечення його сталої подальшої

роботи необхідно залучити в галузь значні кошти. Проте можливості держави тут обмежені, а власні ресурси підприємств вичерпані. Застосування механізмів державно-приватного партнерства не набуло поширення внаслідок відсутності в Україні достатньої нормативно-правової бази для реалізації механізмів ДПП та належних гарантій прав інвесторів, але й головним чином через відсутність волі держави.

Другою системною причиною кризового стану транспортної галузі є те, що ринкові механізми наразі не стали основним її регулятором. Слаборозвиненими є механізми конкуренції та самоорганізації транспортних підприємств, а державне регулювання ринку транспортних послуг є недостатньо ефективним. Зберігається монополія в потенційно-конкурентних сегментах перевезень на залізничному транспорті, а існуюча неефективна система управління державними транспортними підприємствами веде до незадовільних результатів їхньої роботи, збитковості, неспроможності забезпечити оновлення власного рухомого складу та відтворення застарілої транспортної інфраструктури на паритетних з державою та приватними інвесторами засадах.

По-третє, світові тенденції розвитку товарних ринків, підвищення мобільності населення, глобалізаційні процеси та євроінтеграційні умови висувають нові вимоги до функціонування транспортних систем і ринків, проте державна політика щодо розвитку транспортної галузі не відповідає цим викликам [15].

Корисним був би для України досвід Китаю в цій сфері, коли мега-проекти створення транспортної інфраструктури були наслідком співпраці держави і приватних компаній-інвесторів [16].

Створення, розвиток і експлуатація об'єктів транспортної інфраструктури – доріг, мостів, тунелів, портів, аеропортів – історично розглядалося як виняткова прерогатива держави. Однак в останні десятиліття ситуація змінилася.

При зростанні вимог до якості інфраструктури в умовах розвитку економіки все сильніше позначається бюджетний дефіцит і організаційні недоліки, об'єктивно притаманні системі державного управління. Разом з тим спроби застосування повної приватизації в цьому секторі виявляються, як правило, невдалими, оскільки приватні власники діють виключно в інтересах отримання прибутку, не піклуючись про збереження суспільної спрямованості приватизованих підприємств.

В результаті застосування ДПП держава отримує можливість:

- Залучити додаткові приватні інвестиції в областях, які традиційно належали до сфери виключно бюджетного фінансування;
- Сконцентрувати зусилля на найбільш властивих державним органам адміністративних функціях, надавши приватному партнеру питання роботи на ринку;
- Залучити з приватного сектора кращі управлінські кадри, техніку і технології;
- Розділити витрати і ризики з приватним партнером;
- Підвищити ефективність, скоротити терміни реалізації проектів і підвищити якість обслуговування кінцевих користувачів за рахунок ринкової орієнтованості і досвіду приватного партнера.

Приватний капітал, у свою чергу, отримує наступні переваги:

- Можливість виходу в сектор громадських послуг, на які існує стійкий попит;
- Участь у проектах, які самі по собі, без державного партнерства, не були б привабливі для інвестицій;
- Поділ витрат і ризиків з державою;
- Державні гарантії мінімальної прибутковості проекту, повернення вкладених коштів, а також часткового або повного повернення вкладених коштів при невдалій реалізації проекту.

Так Китай хоче фінансувати проект «Шовковий шлях» через Україну. Китайські компанії зацікавлені в тому, щоб транспортувати вантажі через порт Чорноморськ (Іллічівський), а також на території країн-учасників Шовкового шляху (Азербайджану, Грузії та Казахстану). Кошти для проектів у транспортній сфері пропонується виділити з китайського Фонду Шовкового шляху [19].

За результатами китайсько-українських переговорів, було підписано протокол засідання підкомісії з питань торговельно-економічного співробітництва. У ньому, зокрема, йдеться, що сторони домовилися застосовувати механізми державно-приватного партнерства для

фінансування інфраструктурних проєктів в Україні. Китайська сторона запропонувала використовувати для цього кошти Фонду Шовковий шлях.

Такі потужні інвестори дозволять влити фінансові ресурси так необхідні для розвитку транспортної системи країни.

Сьогодні пріоритети розвитку дорожньої галузі мають бути уточнені виходячи із сучасних економічних і політичних реалій, а сама реформа управління дорожньою галуззю має бути переглянута, поглиблена та перейти в практичну площину реалізації. На сучасному етапі реалізації реформи дорожньої галузі можна виділити наступні основні проблеми, вирішення яких забезпечить впровадження ефективних механізмів розвитку системи доріг в Україні:

1. Відсутність узгодженості реформи системи державного управління автомобільними дорогами із основними положеннями реформи децентралізації влади в Україні

2. Монополізм держави в сфері експлуатаційного утримання автомобільних доріг. Саме в цій ситуації державно-приватне партнерство в будівництві доріг могло би зменшити цей негативний вплив.

3. Непрозорість тендерних процедур та існування корупційних схем на всіх стадіях будівництва та ремонту доріг, які призводять до удорожчання вартості робіт та збільшення строків їх виконання, і є одними з факторів, які спричинили кризу в дорожній галузі.

4. Критична нестача фінансових ресурсів для розбудови сучасної мережі доріг в Україні та утримання дорожньої інфраструктури в належному експлуатаційному стані.

5. Відсутність сприяння держави широкому використанню нових продуктів та інноваційних технологій під час здійснення дорожніх робіт.

6. Неадекватність державних заходів регулювання та контролю перевезень масштабам та інтенсивності зростання експлуатаційних навантажень на автодороги України.

7. Відсутність ефективної системи контролю за якістю виконання дорожньо-будівельних та ремонтних робіт на державному рівні.

6. Висновки та перспективи подальших досліджень

Світовим транспортним співтовариством впроваджуються інноваційні інформаційно-управляючі технології, побудовані на моделюванні інтегрованих транспортних систем: «персонал-транспортна інфраструктура-транспортні засоби». Інтегровані транспортні системи, у порівнянні зі звичайними, надають послуги з регулювання транспортними потоками на більш високому рівні взаємодії учасників процесу, з вищим рівнем безпеки та передачі повної інформації про стан та положення у просторі об'єктів в режимі реального часу. Впровадження таких інтелектуальних транспортних систем (ІТС) стало невід'ємною частиною ТЕН-Т політики країн Європейського Союзу, а також Японії, Китаю, США, РФ та інших країн, поєднаних глобальною мультимодальною мережею поставки товарів «від дверей до дверей».

В Україні впровадження та використання ІТС забезпечить підвищення ефективності моделювання та прогнозування вантажо- та пасажиропотоків, рівня безпеки та надійності транспортно-логістичного комплексу, сприятиме розвитку його інфраструктури.

Розвиток інтермодальних та комбінованих перевезень з одночасним переключенням частини автомобільних потоків на більш екологічний та економічний транспорт – залізничний та водний, також сприятиме зменшенню екологічного навантаження на довкілля.

Таким чином, шляхом упровадження інноваційних рішень, нових інформаційних та перевізних технологій на транспорті, а також технічного переоснащення підприємств галузі зможуть поступово забезпечитися ефективні перетворення і модернізація транспортної системи України, а інноваційні структурні зрушення сформуєть прогресивну організаційно-правову модель функціонування транспортної системи України.

Author details (in English)

Analysis of the transport system of Ukraine and its development prospects

Yuriy Vovk

Abstract. This paper analyzes the state of the transport system of Ukraine and discussed the prospects of development in the context of the crisis of change. Determined negative trends in traffic.

Marked decrease in freight rail, road, water, pipeline and air transport, which declined by an average of 10%. Revealed that poor transport system management system, the state industrial and technological base and technological level of traffic in many ways not meet the growing needs of society because it adversely affects the transport system of the country. Market of transport services meets only basic needs of Ukraine's economy and population in traffic. The perspective for the state identified innovative transformation in the direction of improving the structure of international transport and logistics systems, implementation of innovative information and control technology, built on the modeling of the integrated transport systems, the development of multimodal transport and accelerated integration of the national transport system to the "Europe-Asia".

Keywords: transport system, transport, innovation, turnover.

Author details (in Russian)

Анализ состояния транспортной системы Украины и перспективы ее развития

Юрий Вовк

Аннотация. В статье проанализировано состояние транспортной системы Украины и рассмотрены перспективы ее развития в контексте кризисных изменений. Определены негативные тенденции в перевозках. Отмечено уменьшение грузооборота железнодорожного, автомобильного, водного, трубопроводного и авиационного транспорта, который сократился в среднем на 10%. Выявлено, что неразвитая система управления транспортной системой, состояние производственно-технической базы и технологический уровень организации перевозок по многим параметрам не соответствуют растущим потребностям общества, поэтому это негативно влияет на транспортную систему страны. Рынок транспортных услуг удовлетворяет только базовые потребности экономики Украины и населения в перевозках. Перспективным для государства определены инновационные преобразования в направлении усовершенствования структуры международных транспортно-логистических систем, производства инновационных информационно-управляющих технологий, построенных на моделировании интегрированных транспортных систем, развитие мультимодальных перевозок и ускоренное интегрирования национальной транспортной системы к системе «Европа-Азия».

Ключевые слова: транспортная система, перевозки, инновации, грузооборот.

Appendix A. Supplementary material

Supplementary data associated with this article can be found, in the online version, at <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2015/15vyuypyr.pdf>

Funding

The authors received no direct funding for this research.

Citation information

Vovk, Y. (2015). Analysis of the transport system of Ukraine and its development prospects [Analizuvannya stanu transportnoi systemy Ukrainy ta perspektyvy yii rozvytku]. *Socio-Economic Problems and the State* [online]. 13 (2), p. 5-15. [Accessed November 30, 2015]. Available from: <<http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2015/15vyuypyr.pdf>>

Використана література

1. Інтелектуальні транспортні системи в Україні / А. Р. Гайков, О. П. Євсєєва, О. В. Баранов, В. Ю. Баранов // Вісник НТУ «ХП». Серія: Автомобіле- та тракторобудування. – Х. : НТУ «ХП», 2014. – № 9 (1052). – С. 106-112.
2. Кабінет Міністрів України. Розпорядження від 20 жовтня 2010 р. N 2174р. Транспортна стратегія України на період до 2020 року «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року».
3. Кабінет Міністрів України. Розпорядження від 3 серпня 2011 р. N 732-р Київ. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року.

4. План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи
5. Підсумки роботи транспорту України за 2015 рік. Державна служба статистики України. № 11/0/05.2вн-16 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua/express/expr2016/01/6w.zip>
6. Макозов О.В. Основні аспекти розвитку транспортної системи України / О.В. Макозов, А.С. Глазкова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 43, 2013, с. 50-52.
7. Новикова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А.М. Новикова [Текст] – К.: НІПМБ, 2003. – 494с.
8. Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України у контексті розширення ЄС і формування ЄЕП [Текст] / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // Економіка України. – 2005. – № 3. – С. 4–19.
9. Фердман Г. П. Проблеми та перспективи розвитку транспортної системи України / Г. П. Фердман // Збірник наукових праць Військової академії (м. Одеса), № 2(2). – 2014. – С. 179-184.
10. World Commission on Environment and Development. (1987). *Our common future*. Oxford: Oxford University Press, available at: <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>
11. Бойко О.В. Сталій розвиток транспортної системи України / О.В.Бойко, З.П. Дзуліт // Науковий вісник НЛТУ України. – 2013. – Вип. 23.18. – С. 94-103.
12. Herman E. Daly. *Beyond Growth: The Economics of Sustainable Development*. Boston: Beacon Press, 1996. 253 p.
13. Ресурсономіка: теоретичні та практичні аспекти / Андрушків Б.М., Вовк І.П., Вовк Ю.Я. та ін. – Тернопіль : Терно-граф, 2012. – 456 с. ISBN: 978-966-457-121-7
14. Вовк І.П. Особливості впровадження заходів ресурсозбереження та методика визначення їх ефективності на машинобудівних підприємствах в контексті ресурсономіки [Текст] / І.П. Вовк // Вісник Сумського державного університету. Серія Економіка. — 2012. — № 4. – С. 107-117.
15. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України. – К.: НІСД, 2014. – 60 с.
16. Li, Ronghua, Yan, Suqin, and Zhou, Chengwu (2006), Environment of Policy and System Importing the Mechanism of the Public-Private Partnership in the Government Hospital of China, *Chinese Health Economics* (in Chinese), 25-6: pp.56-57.
17. ACCA21, Public-private partnerships in delivering urban environmental services in China, retrieved Sept.10,2007 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cestt.org.cn/english/projects/ppp-output2.htm>.
18. Wu, Zhihong (2005), Application of public-private partnerships in China: problems and Solutions, *Journal of Finance College of Shandong* (in Chinese), No. 5.
19. Китай хоче фінансувати Шовковий шлях через Україну [Електронний ресурс]. 29 серпня, 2016. Сайт Еспreso. – Режим доступу: http://espresso.tv/news/2016/08/29/kytay_khoche_finansuvaty_shovkovyy_shlyakh_cherez_ukrayinu.

References

1. Gaykov A. R., Evseeva O. P., Baranov A. V., Baranov V. Yu. Intellectual transport systems in Ukraine [Intelktualni transportni systemy v Ukraini]. *Bulletin of NTU «KhPI». Series: Car- and tractorbuilding, Kharkiv : NTU «KhPI» – Bulletin NTU "KPI". Series: automobile and tractor buildings, 2014, No. 9 (1052), pp. 106-112.*
2. The Cabinet of Ministers of Ukraine. Resolution of 20 October 2010 g. N 2174r. Transport Strategy of Ukraine till 2020 "On approval of the Transport Strategy of Ukraine till 2020" [*Kabinet Ministriv Ukrainy. Rozporiadzhennia vid 20 zhovtnia 2010 r. N 2174r. Transportna stratehiia Ukrainy na period do 2020 roku «Pro skhvalennia Transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2020 roku»*].
3. The Cabinet of Ministers of Ukraine. Resolution of 20 October 2010 g. N 2174r. Transport Strategy of Ukraine till 2020 "On approval of the Transport Strategy of Ukraine till 2020" [*Kabinet Ministriv Ukrainy. Rozporiadzhennia vid 3 serpnia 2011 r. N 732-r Kyiv. Pro skhvalennia Kontseptsii Derzhavnoi tsilovoi ekonomichnoi prohramy rozvytku avtomobilnoho transportu na period do 2015 roku*].
4. Plan of the Single European Transport Area - Towards a competitive and resource-efficient transport system [*Plan rozvytku yedynoho yevropeiskoho transportnoho prostoru – na shliakhu do konkurentospromozhnoi ta resursoefektyvnoi transportnoi systemy*].
5. Results of Transport of Ukraine for 2015. State Statistics Service of Ukraine. Number 11/0 / 05.2вн-16 [*Pidsumky roboty transportu Ukrainy za 2015 rik. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. # 11/0/05.2вн-16*]. Available at: <http://ukrstat.gov.ua/express/expr2016/01/6w.zip>.
6. Makozov O.V., Hlaskova A.S. Key aspects of the transport system of Ukraine [Osnovni aspekty rozvytku transportnoi systemy Ukrainy]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti – Bulletin of Economics and transportation industries*, No. 43, 2013, pp. 50-52.

7. Novykova A.M. Ukraine in the international transport corridors [*Ukraina v systemi mizhnarodnykh transportnykh korydoriv*]. Kyiv, NIPMB, 2003, p. 494.
8. Pyrozhekov S., Preiher D., Maliarchuk I. Problems of transit potential of Ukraine in the context of EU enlargement and the SES [Problemy realizatsii tranzytnoho potentsialu Ukrainy u konteksti rozshyrennia YeS i formuvannia YeEP]. *Ekonomika Ukrainy – Economics of Ukraine*, 2005, No. 3, pp. 4–19.
9. Ferdman H. P. Problems and prospects of development of transport system of Ukraine [Problemy ta perspektyvy rozvytku transportnoi systemy Ukrainy]. *Zbirnyk naukovykh prats Viiskovoi akademii (Odesa) – Proceedings of the Military Academy (Odesa)*, Vol. 2(2), 2014, pp. 179-184.
10. World Commission on Environment and Development. (1987). Our common future. Oxford: Oxford University Press, available at: <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>
11. Boiko O.V., Dvulit Z.P. Sustainable development of the transport system of Ukraine [Stalyi rozvytok transportnoi systemy Ukrainy]. *Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy – Scientific Herald NLTU Ukraine*, 2013, Vol. 23.18, pp. 94-103.
12. Herman E. Daly. *Beyond Growth: The Economics of Sustainable Development*. Boston: Beacon Press, 1996. 253 p.
13. Andrushkiv B.M., Vovk I.P., Vovk Yu.Ya. et al. Resourcenomy: theoretical and practical aspects [*Resursonomika: teoretychni ta praktychni aspekty*]. Ternopil : Terno-hraf, 2012, 456 p. ISBN: 978-966-457-121-7.
14. Vovk I.P. Features of the implementation of resource and method to determine their effectiveness in the context of machine-building enterprises resourcenomy [Osoblyvosti vprovadzhennia zakhodiv resursozberezhennia ta metodyka vyznachennia yikh efektyvnosti na mashynobudivnykh pidpriemstvakh v konteksti resursonomiky]. *Visnyk Sumskoho derzhavnoho universytetu. Seriya Ekonomika – Bulletin of Sumy State University. Economy Series*, 2012, No. 4, pp. 107-117.
15. Mechanisms for efficient use and development potential of the transport system of Ukraine [*Mekhanizmy efektyvnoho vykorystannia ta rozvytku potentsialu transportno-dorozhnoho kompleksu Ukrainy*]. – Kyiv, NISD, 2014, 60 p.
16. Ronghua Li, Suqin Yan, Chengwu Zhou. Environment of Policy and System Importing the Mechanism of the Public-Private Partnership in the Government Hospital of China, *Chinese Health Economics* (in Chinese), 2006, 25-6, pp.56-57.
17. ACCA21, *Public-private partnerships in delivering urban environmental services in China*, retrieved Sept.10, 2007, available at: <http://www.cestt.org.cn/english/projects/ppp-output2.htm>.
18. Zhihong Wu. Application of public-private partnerships in China: problems and Solutions, *Journal of Finance College of Shandong* (in Chinese), 2005, No. 5.
19. China wants to finance the Silk Road through Ukraine [Kytai khoche finansuvaty Shovkovyi shliakh cherez Ukrainu]. August 29, 2016. *Espresso*. Available at: http://espresso.tv/news/2016/08/29/kytay_khoche_finansuvaty_shovkovyy_shlyakh_cherez_ukrayinu.



© 2015 Socio-Economic Problems and the State. All rights reserved.
 This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY) 4.0 license.
 You are free to:
 Share — copy and redistribute the material in any medium or format Adapt — remix, transform, and build upon the material for any purpose, even commercially.
 The licensor cannot revoke these freedoms as long as you follow the license terms.
 Under the following terms:
 Attribution — You must give appropriate credit, provide a link to the license, and indicate if changes were made.
 You may do so in any reasonable manner, but not in any way that suggests the licensor endorses you or your use.
 No additional restrictions
 You may not apply legal terms or technological measures that legally restrict others from doing anything the license permits.

Socio-Economic Problems and the State (ISSN: 2223-3822) is published by Academy of Social Management (ASM) and Ternopil Ivan Pul'uj National Technical University (TNTU), Ukraine, Europe.

Publishing with SEPS ensures:

- Immediate, universal access to your article on publication
- High visibility and discoverability via the SEPS website
- Rapid publication
- Guaranteed legacy preservation of your article
- Discounts and waivers for authors in developing regions

Submit your manuscript to a SEPS journal at <http://sepd.tntu.edu.ua>

