

УДК 338.47

Ю.С. Вдовенко, канд. екон. наук, доцент

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

ІНТЕГРАЦІЙНА СУТНІСТЬ СУЧАСНОЇ АВТОТРАНСПОРТНОЇ СФЕРИ

У статті досліджується роль автотранспортної сфери як інтегратора та стимулятора сучасних соціально-економічних процесів. У контексті дослідження розглянуто класифікаційно-інтеграційну схему реалізації вантажних та пасажирських автоперевезень.

Ключові слова: інтеграція, автотранспортна сфера, транспортна послуга.

В статье исследуется роль автотранспортной сферы как интегратора и стимулятора современных социально-экономических процессов. В контексте исследования рассмотрена классификационно-интеграционная схема реализации грузовых и пассажирских перевозок.

Ключевые слова: интеграция, автотранспортная сфера, транспортная услуга.

The role of road transport sector as integrator and catalyst of current social and economic processes is examined in the article. In this context, the classification-integration scheme of freight and passenger transport is considered.

Key words: integration, auto transport sphere, transport service.

Постановка проблеми. Автомобільний транспорт як галузь, яка здійснює за допомогою різних видів засобів перевезення вантажів та людей, відіграє в соціально-економічному розвитку держави сполучну роль між різними сферами діяльності і безпосередньо здійснює великий комплекс виробничих, соціальних, інфраструктурних функцій, що впливають на забезпечення життєдіяльності населення. Сучасна законодавча база, зокрема, Закони України «Про транспорт» та «Про дорожній рух» визначають правила та напрямки розвитку транспорту, розмежовують повноваження центральних, регіональних і місцевих органів влади.

Нові підходи до адміністративно-територіального розвитку та практичні перетворення, які відбулися в останні роки, свідчать, що пріоритету в організаційному, управлінському, фінансовому аспектах набувають трансформаційні процеси та розвиток інтеграційного транспортного ринку. Зміна функцій центральних і місцевих органів влади, форм власності, формування відносин на засадах приватно-державного та індивідуально-приватного партнерства потребуватиме в галузевому вимірі інтеграції засобів, а в територіальному – спеціалізації щодо виконання конкретних завдань й означатиме галузево-регіональний, галузево-територіальний, галузево-муніципальний розвиток відповідно до розподілу за видами функцій переваг галузевих або територіальних відносин.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вітчизняними науковцями дослідженню проблем функціонування автотранспортної сфери завжди приділялась значна увага. Різномасштабним питанням теоретичного та практичного розвитку галузі присвячені численні роботи О.О. Бакаєва, Л.Г. Зайончика, В.І. Котелянця, Ю.Ф. Кулаєва, А.М. Новікової, Ю.Є. Пащенко та багатьох інших учених.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Питання, які стосуються розвитку автотранспортної системи і знаходяться в ієрархічному ланцюгу – міністерство, управління обласних державних адміністрацій, автотранспортні підприємства, – достатньо вивчені. До переваг галузевого підходу розвитку регіонального автотранспорту відносять чітку ієрархічну структуру управління; підтримку держави, підвищення конкурентоспроможності. До недоліків – виникнення неузгодженостей та суперечностей з іншими галузями регіону; недостатність врахування інтересів регіону; адміністрування, яке стримує ініціативу; обмеженість ресурсного забезпечення; низький рівень коопераційних зв'язків, відсутність дійових стимулів для інноваційної діяльності. В той же час на сучасному етапі першочергової важливості набувають питання додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку автотранспортної системи; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту та приватних власників; розвиток конкуренції; координація роботи різних видів транспорту.

Мета статті. У зв'язку з вищезазначеним, метою статті є з'ясування інтеграційної сутності автотранспортної сфери в сучасних умовах глобалізаційного розвитку та інформаційно-комунікаційної революції.

Виклад основного матеріалу. Транспорт завжди був інтегратором суспільних відносин, як сфера, в рамках якої відбувався рух речей та людей. Автомобільний транспорт відрізняється від інших видів тим, що здійснює перевезення безрейковими шляхами. Перевагами автомобільного транспорту є: висока маневреність, швидкість доставки, відносно велика лінійка типів рухомого складу, коротший шлях руху вантажів. До недоліків автомобільного транспорту відносять: порівняно високу вартість перевезень, порівняно невелику вантажопідйомність одиниці рухомого складу. Важливою особливістю автомобілів є їх адаптаційні можливості в тому, що стосується інтеграції в єдиному процесі змішаних перевезень з іншими видами транспорту: водним (пороми, судна), залізничним (платформи, трейлери), авіаційним (великовантажні літаки). У цьому процесі використовується перевезення не тільки колісної техніки, але і контейнерів, а також інших видів вантажних місць. З появою нових технологій внесок автомобільного транспорту у формування єдиної світової транспортної системи значно розширився.

Сферами ефективного та переважного використання автомобільного транспорту є перевезення різноманітних вантажів на короткі і середні відстані, а також перевезення вантажів, що вимагають підвищеного ступеня надійності, безпеки, регулярності і швидкості доставки (те ж саме можна сказати і про пасажирські перевезення). На далекі відстані автомобільний транспорт перевозить швидкокоштовні, особливо цінні, що вимагають швидкої доставки, незручні для перевантаження іншими видами транспорту вантажі. Сьогодні без автомобільного транспорту неможлива діяльність жодної галузі господарства. І основні сфери його застосування постійно розширюються: підвезення вантажів до магістральних видів транспорту, перевезення промислових і сільськогосподарських вантажів на короткі відстані, внутрішньоміські перевезення, перевезення вантажів для торгівлі та будівництва.

Концентрація автомобілів у великих транспортних підприємствах обумовила не тільки збільшення частки участі автомобільного транспорту в перевезеннях, але й постійне вдосконалення транспортного процесу, введення прогресивних методів перевезень, поліпшення транспортно-експедиційного обслуговування, скорочення нераціональних перевезень, організацію прямих перевезень вантажів від виробника до споживача. У зв'язку з розукрупненням підприємств, розширенням мережі міжсекторних зв'язків і зменшенням партій вантажів, що транспортуються, зростає роль автомобіля як найбільш мобільного та доступного транспортного засобу.

Разом з тим, розвиток автомобільних вантажоперевезень стримується різними факторами, зокрема, недостатньо розвинуеною мережею автомобільних доріг та їх невисокими експлуатаційними характеристиками. Проте автомобільний парк безперервно зростає і поповнюється транспортними засобами як вітчизняного, так і зарубіжного виробництва. Зміна соціально-економічних умов розвитку країни обумовлює потребу перегляду структури парку автомобілів, зниження експлуатаційних витрат і надання автомобільному транспорту більш високих споживчих якостей.

Інтеграційна сутність транспорту безпосередньо пов'язана з поняттям транспортної послуги, яке є специфічним товаром, що продається і купується на ринку транспортних послуг, та реалізується через дві складові: вантажні та пасажирські перевезення (рис. 1).

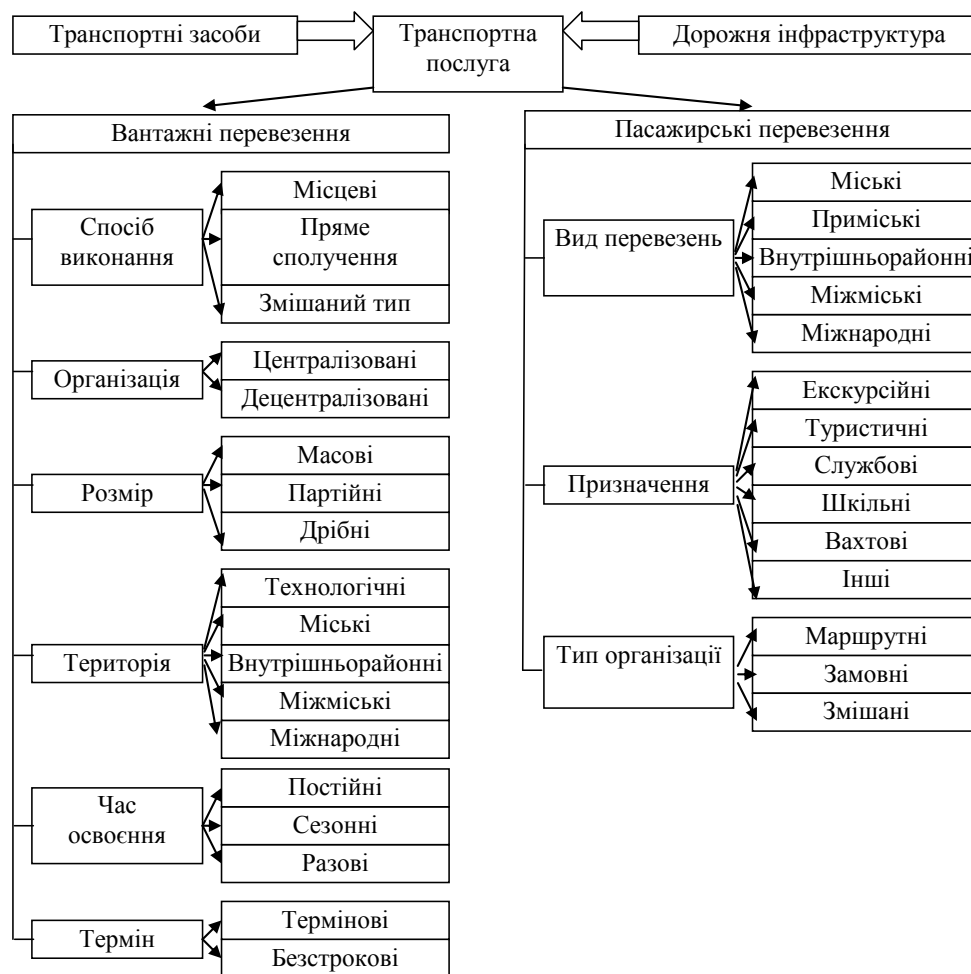


Рис. 1. Інтеграційно-класифікаційна схема автотранспортної сфери

Вантажні автомобільні перевезення в своїй інтеграційній сутності поділяються за низкою ключових ознак.

1. За способом виконання:

- місцеві перевезення, які здійснюються одним автотранспортним підприємством, зазвичай на коротку відстань;
- перевезення прямого сполучення, коли перевізний процес здійснюється одним видом транспорту, однак у доставці вантажу від постачальника до споживача бере участь кілька автотранспортних підприємств;
- перевезення змішаного типу, коли в перевезеннях вантажу беруть участь кілька видів транспорту.

2. За організаційною ознакою:

- централізовані, при яких автотранспортне підприємство виступає організатором процесу доставки вантажів до одержувачів і здійснює цей процес – збутові організації доставляють вантажі споживачам рухомими складами загального користування, а одержувач звільняється від функції доставки вантажів.
- децентралізовані, при яких кожен вантажоодержувач самостійно забезпечує доставку вантажу.

3. За розміром партії вантажу:

- масові, до яких відносяться перевезення великого обсягу однорідних вантажів (більше 30 т);

- партійні – до 30 т;
- дрібні, коли обсяг вантажу не може завантажити повністю транспортний засіб.

4. За територіальною ознакою:

- технологічні – всередині підприємства, на території будівництва;
- міські (приміські) – характеризуються невеликими відстанями, хорошою дорогою;
- внутрішньорайонні (міжрайонні) – велика відстань, більш складні дорожні умови;
- міжміські – відстань перевезень може досягати 1000 км і більше;
- міжнародні – перевезення за межами країни та з-за кордону.

5. За часом освоєння:

- постійні – коли перевезення здійснюються протягом усього року;
- сезонні – перевезення періодично повторюються в певні пори року;
- разові – перевезення вантажів епізодичного характеру.

6. За терміновістю доставки:

- термінові – реалізуються в точно встановлені моменти часу;
- безстрокові – реалізуються у встановлений період.

У свою чергу пасажирські автомобільні перевезення доцільно класифікувати за видом, призначенням та формою їх організації.

1. За видом перевезень:

- міські – здійснюються на території міста, вимагають високої організації в пікові години;

- приміські – на території району, області, на відстані до 50 км від межі міста;
- внутрішньорайонні – в сільській місцевості, більш ніж 50 км від межі міста;
- міжміські;
- міжнародні.

2. За призначенням:

- екскурсійні;
- туристичні;
- службові;
- шкільні;
- вахтові;
- інші.

3. За типом організації:

- маршрутні – здійснюються виключно за розкладом;
- замовлені – немаршрутні, за угодами разового замовлення;
- змішані перевезення – двома і більше видами транспорту за узгодженим розкладом.

У контексті першої складової альтернативи транспорту не існує і в умовах глобального міжнародного поділу праці та поведінкової моделі, орієнтованої на споживання, відбувається зростання вантажних перевезень. Щодо цієї другої складової – інтеграційні процеси у сфері міжлюдських відносин все більше реалізуються через сучасні засоби

зв'язку (особливо у міжнародному вимірі), що значно впливає на зниження ролі транспорту і внаслідок цього зменшення обсягів пасажирських перевезень.

У зв'язку з появою нових можливостей міжлюдської комунікації, яка була раніше можлива тільки за умови безпосереднього контактування зацікавлених осіб, галузь зв'язку перетворюється на прямого конкурента транспортної галузі. З появою зв'язку як економічної галузі, її вплив на транспортну сферу стає все більш відчутним, оскільки інформація, яка раніше могла бути передана тільки транспортом, надходить по дротовим або бездротовим каналам зв'язку. Зважаючи на ідентифікацію сучасного суспільства як інформаційного, а у працях окремих науковців як постінформаційного роль інформаційно-комунікаційних технологій є визначальною в соціально-економічних процесах. Відповідно роль транспорту як передавача інформації суттєво знижується, але при цьому суттєву збільшується роль інформаційних технологій у роботі транспорту.

Ключову інтеграційну функцію в процесі глобалізації виконує транспортно-комунікаційна інфраструктура. На розвиток транспорту в конкретній країні або регіоні в основному впливають три чинники:

- просторовий фактор, тобто характеристика території (географічне розташування по відношенню до основних міжнародних вантажо- і пасажиропотоку тощо);
- власний вантажо- і пасажироутворюючий потенціал певної країни (регіону), який є частиною більш загального поняття про соціально-економічний потенціал;
- адекватність транспортної політики, що проводиться країною (або групою країн).

З іншого боку, інтеграційна суть автотранспортної сфери має розглядатись через призму різних міжгалузевих процесів. Наприклад, сфера автомобільних перевезень через транспортні засоби тісно пов'язана з галуззю автомобілебудування, яка відзначається стрімким розвитком. Історія існування автомобіля як засобу пересування налічує трохи більше ста років, але за цей час відбулась значна кількість технічних змін, пов'язаних здебільшого з покращенням характеристик швидкості, якості, безпеки.

Висновки і пропозиції. Отже, в глобальному вимірі роль та місце автотранспортної сфери необхідно розглядати в конкретному контексті як інтеграційних, так і диференційних процесів та сучасних економічних і організаційних підходів щодо формування територіальних об'єднань, спеціалізованих структур та локальних пріоритетних точок розвитку. Тому на національному та регіональному рівнях актуалізується вивчення питань щодо модернізації і модифікації всіх складових галузі на основі створення сучасних підходів до оновлення основних компонентів її діяльності – нормативно-правової бази, кадрового потенціалу, матеріально-технічного забезпечення, формування засад державно-приватного партнерства, взаємодії з суміжними сферами, розподілу повноважень і відповідальності між різними видами транспорту.

Список використаних джерел

1. Вдовенко Ю. С. Приватно-державне партнерство в автодорожній сфері: монографія / Ю. С. Вдовенко. – Чернігів: ЧДТУ, 2009. – 198 с.
2. Логистика – технология транспортного процесса / Л.М. Костюченко и др.; под ред. Л. Г. Зайончика. – К.: КИИ, 2000. – 358 с.
3. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. – К.: ННПМБ, 2003. – 494 с.
4. Основи економіки транспорту: підручник / В. І. Щелкунов, Ю.Ф. Кулаєв, Л. Г. Зайончик, В. М. Загорулько та ін. – К.: Кондор, 2011. – 392 с.
5. Пашенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України: монографія / Ю. Є. Пашенко; за ред. С. І. Дорогунцова. – К.: Науковий світ, 2003. – 467 с.