

И. В. Маров,  
аспирант, Донецкий государственный университет управления

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ДОНЕЦКОЙ ОБЛАСТИ

I. Marov,  
graduate student, Donetsk state university of management

### PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT POTENTIAL OF DONETSK REGION

*В статье сделан анализ транспортного потенциала Донецкой области. Выделены недостатки, которые препятствуют его дальнейшему развитию. Определены основные пути решения проблем АТК области.*

*The analysis of transient potential is made in the article. Disadvantages which block its further development are shown. The main ways of solving problems of ATC of a region are defined.*

*Ключевые слова: Донецкая область, транспортный потенциал, автотранспортный комплекс, транспортная инфраструктура.*

*Key words: Donetsk region, transient potential, autotransport complex, transport infrastructure.*

#### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

В условиях глобализации экономики необходимость дальнейшего развития транспортного потенциала Украины не вызывает сомнений. Одним из важнейших направлений деятельности в этом аспекте можно считать координацию транспортной политики на региональном и национальном уровне. Повышение значения регионов в предоставлении транспортно-логистических услуг объясняется несколькими факторами.

Во-первых, это рост промышленного производства в регионах, который требует расширения экспортно-импортных операций.

Во-вторых, активная деятельность зарубежных торговых компаний, туристических фирм, вышедшая за пределы г. Киева и получившая распространение в регионах. Поддержание этой тенденции требует развития транспортной инфраструктуры, т.е. увеличения количества центров складирования, таможенного оформления грузов, улучшения показателей обслуживания пассажиров, улучшения условий работы пунктов пропуска пассажиров на приграничных участках дороги.

#### ЦЕЛЬ СТАТЬИ

Учитывая существенное значение региональных особенностей развития автотранспортного комплекса (АТК) для повышения эффективности транзитного потенциала Украины, казалось целесообразным изучить роль в этом процессе Донецкой области как одной из наиболее промышленно развитых территорий страны.

#### ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА

Разнообразие и обилие месторождений полезных ископаемых, выгодное экономико-географическое положение способствовали формированию в Донецкой области промышленного комплекса со сложной отраслевой структурой, первостепенные места в которой занимают добывающая, металлургическая, машиностроительная, химическая отрасли. Промышленный потенциал области составляет основу хозяйственного комплекса страны. На протяжении многих лет вклад Донецкой области в валовый внутренний продукт

Украины составляет около 12 % (второе место после г. Киева среди всех административных образований страны). Структура ВРП Украины и Донецкой области в 2009 году представлена в таблице 1.

Длительное развитие предприятий так называемых "грязных" отраслей промышленности обусловило высокий уровень техногенной нагрузки на территорию, в 6 раз превышающий аналогичный показатель по Европе [1]. Решение экологических проблем, необходимость возрождения малых монопрофильных городов Донецкой области ставит вопрос о трансформации ее промышленной инфраструктуры. Одним из направлений, предусмотренным "Схемой планирования территории Донецкой области" [2], является создание современной транспортно-логистической инфраструктуры.

Очевидно, что создание современной транспортно-логистической инфраструктуры в Донецкой области не придется начинать с чистого листа. Сегодня транспортный комплекс региона представлен автомобильным, железнодорожным, авиационным и морским транспортом. Транспортная система региона включает 1606 км эксплуатируемой длины железнодорожного полотна, 8100 км автомобильных дорог, из них 8035 км — с твердым покрытием, 595 км троллейбусных и 511 км трамвайных путей [3]. Достаточно широко представлена в Донском регионе автотранспортная отрасль (24 % предприятий относятся к данной сфере деятельности). Ее развитию способствуют различные факторы.

Во-первых, это географическое положение области, которая граничит с территориями с высокой степенью экономического развития.

Во-вторых, через территорию Донецкой области проходят международные, европейские и национальные транспортные коридоры.

В-третьих, технико-экономический потенциал автодорог Донецкой области позволяет осуществлять значительный объем пассажирских и грузовых перевозок. Согласно данных Главного управления статистики, в Донецкой области автомобили обеспечивают около 61 % всех транспортных перевозок региона (табл. 2).

Что касается общеукраинских показателей, то удельный вес пассажирских перевозок автомобильным транспортом от общего количества таковых по Украине составляет 13 %, а грузоперевозок — 12 % [4].

Важными показателями при оценке уровня развития АТК являются следующие:

- соотношение пассажирских и грузовых перевозок;
- уровень развития транспортной инфраструктуры региона;
- коэффициенты Энгеля и Успенского;
- коэффициент транспортной специализации;
- уровень развития инфраструктуры региона и степень ее использования.

Соотношение пассажирских и грузовых перевозок характеризует фокус хозяйственной системы региона: если показатель превышает 1, то автомобильные перевозки в области ориентированы в большей степени на грузы, если меньше 1, то они ориентированы на пассажиров. Как свидетельствуют данные таблицы 3, за период 2008—2011 гг. для Донецкой области характерно существенное преобладание грузовых перевозок над пассажирскими.

Подобное соотношение обуславливает необходимость дальнейшего развития в регионе системы складирования, пунктов погрузки-выгрузки товаров и выделение этих составляющих в качестве приоритетных среди остальных видов транспортной инфраструктуры.

Для сравнения можно привести аналогичные показатели для некоторых стран и регионов мира. В США соотношение пассажирских и грузовых перевозок равно 1,2; в Японии — 1,1; в РФ — 7,8; в странах Восточной Европы — 3,53; в развивающихся странах — от 0,4 в наименее развитых странах до 2,5 в странах Северной Африки.

Для характеристики уровня развития транспортной инфраструктуры региона используют такой показатель, как плотность автомобильных дорог с твердым покрытием. Этот показатель в среднем по Донецкой области составляет 303,4 км/1000 км<sup>2</sup> (по Украине — 275,6 км/1000 км<sup>2</sup>), что обеспечивает региону по данному показателю 7 место в стране. В то же время по сравнению с европейскими аналогами, Донецкая область имеет существенное отставание развития. К основным недостаткам можно отнести качество дорожного покрытия (разрушение покрытия, ямы и выбоины на дорогах, загрязнения), недостаточное количество оборудованных стоянок, наличие "диких" съездов и т.п. [5].

Расчет уровня обеспеченности сетью автомобильных дорог проводился с использованием коэффициентов Энгеля и Успенского. Сопоставление полученных для нашей области данных с соответствующими показателями для Украины (рис. 1) позволило сделать следующие выводы. Коэффициент Энгеля для Донецкой области составил в 2011 г. 0,02344, в то время как для Украины он равняется 0,03154. Такое соотношение, несмотря на устойчивую тенденцию к росту данного показателя, свидетельствует об отставании области от общеукраинского уровня обеспечения населения транспортными услугами.

Для коэффициента Успенского в Украине за период 2000—2011 гг. характерен нисходящий тренд со снижением величины показателя с 0,001975 до 0,001419 с некоторым подъемом в 2009 г. до 0,001493 (рис. 2). Для области в 2011 г. коэффициент Успенского равен 0,002868. Несмотря на положительную по сравнению с общеукраинской характеристику обеспеченности потребностей региональной экономики, перенос украинских тенденций на областные показатели приведет к снижению пропускной способности. При учете тенденции роста ВРП Донецкой области такая ситуация грозит серьезными негативными последствиями.

В целом к проблемам, которые препятствуют более эффективной реализации транзитного потенциала Донецкой области, можно отнести:

**Таблица 1. Структура валового регионального продукта в разрезе видов экономической деятельности, %**

Наименование видов деятельности	Украина	Донецкая область
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	7,8	3,4
Рыболовство, рыбоводство	0,01	0,01
Добыча полезных ископаемых	4,8	10,2
Обрабатывающие отрасли	16,7	29,9
Производство и распределение электроэнергии, газа, воды	3,8	5,2
Строительство	2,5	1,8
Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	15,3	14,7
Гостиницы и рестораны	0,9	0,7
Транспорт и связь	11,5	8,3
Финансовая деятельность	7,9	6,6
Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	11,3	7,3
Образование	5,8	4,4
Здравоохранение и предоставление социальных услуг	4,1	3,4
Предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	2,0	1,4
<b>Итого</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

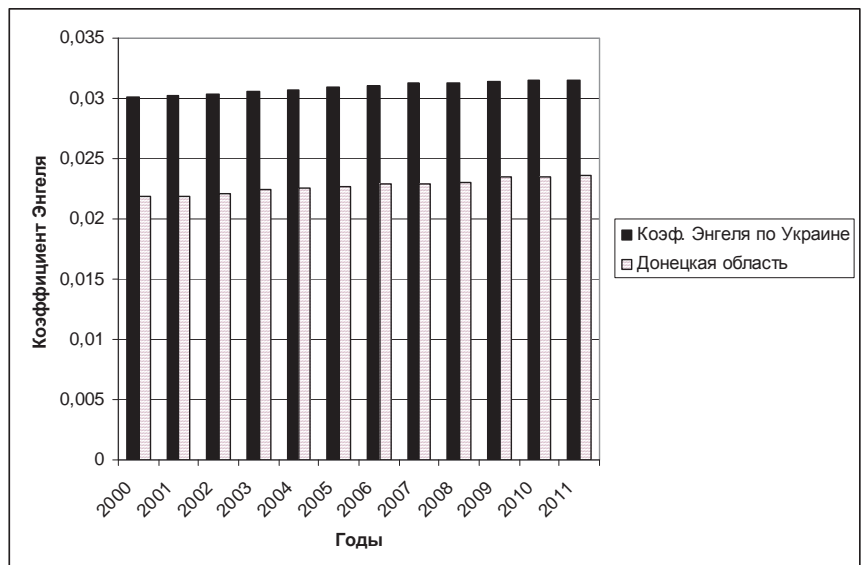
**Таблица 2. Перевозка грузов по видам транспорта в Донецкой области, млн т**

	1990	1995	2000	2005	2009	2010	2011
Транспорт	837,5	314,2	244,6	280,6	219,5	245,0	269,1
Наземный	829,5	311,1	224,3	280,6	219,3	244,7	268,8
железнодорожный	254,6	99,3	99,0	110,1	87,6	94,9	102,5
автомобильный	574,9	211,8	125,3	170,5	131,7	149,8	166,3
Морской	8,0	3,1	0,3	-	0,2	0,3	0,3
Авиационный	...	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

**Таблица 3. Соотношение пассажирских и грузовых перевозок**

Тип перевозок	2008	2009	2010	2011
Грузовые перевозки	532,0	533,6	531,8	521,1
Пассажирские перевозки	174,9	131,7	149,8	165,9
Соотношение пассажирских и грузовых перевозок	3,041738	4,051632	3,550067	3,141049

— неудовлетворительное состояние дорог общего пользования, ухудшающее показатели как национального, так и трансграничного грузо- и пассажиропотока;



**Рис. 1. Динамика изменения коэффициента Энгеля для Украины и Донецкой области за 2000—2011 гг.**

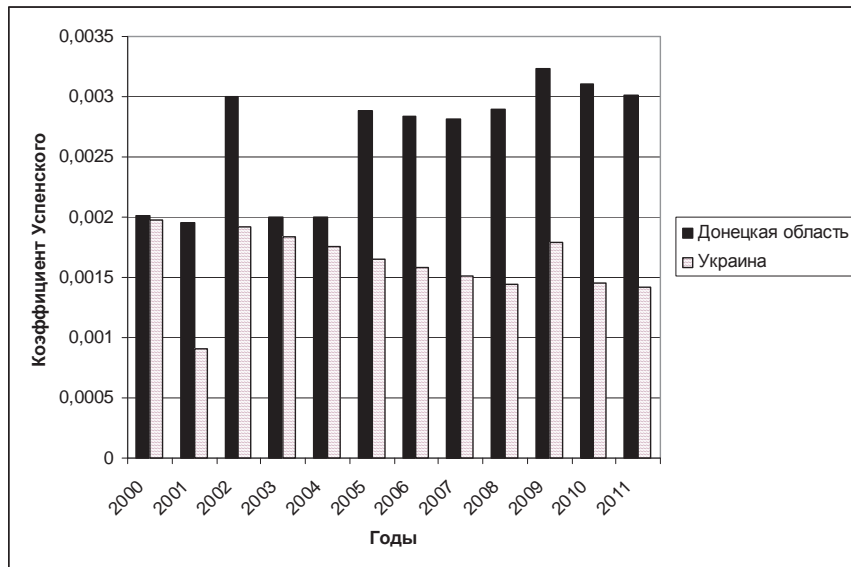


Рис. 2. Динамика изменения коэффициента Успенского для Украины и Донецкой области за 2000–2011 гг.

— высокий уровень аварийности на крупных автомагистралях, что также во многом объясняется неудовлетворительным состоянием дорожного покрытия;

— недостаточное количество и неудовлетворительная пропускная способность пунктов пропуска, их несоответствие европейским требованиям, что ведет к снижению транзитного грузо- и пассажирооборота;

— неэффективная система управления транспортной отраслью области;

— недостаточное развитие транспортной инфраструктуры (зон сервисного обслуживания транспортных средств, транспортно-логистических терминалов, автозаправочных станций, пунктов питания и т.д.) как в местах пунктов пропуска, так и на протяжении всего маршрута;

— низкая пропускная способность транспортных перекрестков, находящихся в одном уровне автомобильных дорог Знаменка — Луганск — Изварино, Славянск — Донецк — Мариуполь — Ясиноватая — Авдеевка на подъезде к г. Донецку в районе г. Ясиноватая. Интенсивность движения транспортных средств в этих местах составляет свыше 40 тыс. автомобилей в сутки. Пропускная способность перекрестков исчерпана, что ведет к увеличению времени простоя транспорта и ухудшению экологического состояния территории;

— неравномерная транспортная обеспеченность территории области: высокая нагрузка на областной центр и промышленно-городские центры, недостаточный уровень транспортной обеспеченности для удаленных от центра населенных пунктов, низкое качество дорожного покрытия, практическое отсутствие дорожной инфраструктуры, недостаточное количество автобусных маршрутов и сверхнормативный износ автомобильного парка, осуществляющего сообщение как внутри области, так и на международных рейсах.

Следует отметить также недостаточный объем капитальных вложений в инфраструктуру транспорта. Инвестиции в деятельность наземного транспорта, согласно статистическим данным [6], составляют в среднем 4,0–6,1 % от общей суммы инвестиционных вкладов в основной капитал.

Т.е. можно утверждать, что сегодня наблюдается ряд отрицательных тенденций в организации и реализации грузо- и пассажирских перевозок. Основным препятствием, сдерживающим реализацию транзитного потенциала Украины в Донецком регионе, является отсутствие качественной инфраструктуры, позволяющей предоставлять комплексное транспортно-логистическое обслуживание; низкое качество дорог; недостаточная пропускная способность; несбалансированность потоков.

В соответствии с выделенными недостатками были определены основные пути решения проблем АТК области. К ним относятся:

— совершенствование режима транзитных перевозок грузов и пассажиров на основе международных договоров;

— использование методов транспортной логистики, в т.ч. обеспечение и усовершенствование системы взаимодействия различных видов транспорта региона в интермодальной и мультимодальной сети, развитие транспортно-логистической инфраструктуры в области и в пунктах пропуска;

— повышение эффективности функционирования пограничных переходов;

— развитие информационного обеспечения;

— увеличение пропускных способностей автомобильных дорог за счет расширения и модернизации транспортной инфраструктуры (строительство новых и реконструкция действующих автомобильных дорог, связывающих между собой главные центры области и отдаленные районы, приведение дорожного полотна в надлежащее качество в соответствии с автомобильным потоком, развитие сервисного дорожного обслуживания);

— модернизация транспортной системы, формирование сети международных магистралей с интеграцией их в европейскую систему международных коридоров.

### ВЫВОД

Модернизация транспортной инфраструктуры области, реализация насеченных положений позволит улучшить экономические показатели региона, повысит эффективность транзитного потенциала региона, будет способствовать возрождению депрессивных территорий.

### Литература:

1. Земля тривоги нашої. За матеріалами доповіді про стан навколишнього природного середовища в Донецькій області у 2010 р. / Під ред. С.В. Третьякова. — Донецьк, 2011. — 108 с.
2. Схема планирования территории Донецкой области [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [www.architecture-design-project.kiev.ua](http://www.architecture-design-project.kiev.ua)
3. Гриценко С.І. Стратегія випередженого розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні / С.І. Гриценко // Маркетинг в Україні. — 2007. — № 2. — С. 56–60.
4. Мищенко Г.І. Развитие транспортной инфраструктуры [Электронный ресурс] / Г.І. Мищенко, И.П. Энглези, В.И. Поддубняк. — Режим доступа: [http://: www.transport\\_econ.pdf](http://www.transport_econ.pdf)
5. Мищенко Г.І. Механізми державного управління розвитком транспортного обслуговування населення в регіоні: дис. ... канд. наук з держ. упр.: спец.: 25.00.02 "Механізми державного управління" / Г.І. Мищенко. — Донецьк, 2009. — 256 с.
6. Статистичний щорічник України за 2011 рік; за ред. О.Г. Осауленка / Держкомстат України. — К.: Консультант, 2012. — 552 с.

### References:

1. Zemlya trivogi nashoi. Za materialami dopovidi pro stan navkolishn`ogo prirodnoho seredovischa v Donec`kii oblasti u 2010 r. / Pid red. S.V. Tretyakova. — Donec`k, 2011. — 108 s.
2. Sxema planirovaniya territorii Doneckoi oblasti [Elektronnyi resurs]. — Rezhim dostupa: [www.architecture-design-project.kiev.ua](http://www.architecture-design-project.kiev.ua)
3. Gricenko S.I. Strategiya vperedzhenogo rozvitku transportno-logistichnix klasteriv v Ukraini / S.I. Gricenko // Marketing v Ukraini. — 2007. — № 2. — S. 56–60.
4. Mischenko G.I. Razvitie transportnoi infrastruktury [Elektronnyi resurs] / G.I. Mischenko, I.P. Englezi, V.I. Poddubnyak. — Rezhim dostupa: [http://: www.transport\\_econ.pdf](http://: www.transport_econ.pdf)
5. Mischenko G.I. Mexanizmi derzhavnogo upravlinnya rozvitkom transportnogo obslugovuvannya naselelnya v regioni: dis. ... kand. nauk z derzh. upr.: spec.: 25.00.02 "Mexanizmi derzhavnogo upravlinnya" / G.I. Mischenko. — Donec`k, 2009. — 256 s.
6. Statistichnii schorichnik Ukraini za 2011 rik; za red. O.G. Osaulenka / Derzhkomstat Ukraini. — K.: Konsul`tant, 2012. — 552 s.

Стаття надійшла до редакції 22.04.2013 р.