

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ
ГОСПОДАРСТВОМ І ПІДПРИЄМСТВАМИ

УДК 327.56
UDC 327.56

НЕОБХІДНІСТЬ ПЕРЕГЛЯДУ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ
ДЕРЖАВИ В УМОВАХ ГІБРИДНОЇ ВІЙНИ В УКРАЇНІ

Гурнак В.М., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Ананченко О.В., кандидат економічних наук, Київ, Україна

Петунін А.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна

THE NECESSITY OF REVISION THE STRATEGIES FOR THE DEVELOPMENT OF THE STATE
TRANSPORT SYSTEM UNDER THE CONDITIONS OF THE HYBRID WAR IN UKRAINE

Hurnak V.M., Ph.D., Economics (Dr.), National Transport University, Kyiv, Ukraine

Ananchenko O.V., Ph.D. (Economics), National Transport University, Kyiv, Ukraine

Petunin A.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine

НЕОБХОДИМОСТЬ ПЕРЕСМОТРА СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ
ГОСУДАРСТВА В УСЛОВИЯХ ГИБРИДНОЙ ВОЙНЫ В УКРАИНЕ

Гурнак В.Н., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Ананченко О.В., кандидат экономических наук, Киев, Украина

Петунин А.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Безсумнівною аксіомою є те, що робота транспорту є відзеркаленням економічного і політичного стану в державі. На сучасному етапі розвитку економіка країни знаходиться в кризовому стані, зокрема і через анексію Криму та війни з проросійськими бойовиками в Донецькій та Луганській областях України. Це негативно позначається і на функціонуванні транспортного комплексу держави. Вже понад три роки різні види транспорту працюють, коли половина території Луганської та Донецької областей не підконтрольна українській владі, а Російська Федерація ввела жорсткі санкції щодо діяльності залізничного, автомобільного, авіаційного транспорту нашої держави. Це не тільки негативно вплинуло на обсяги та якість надання послуг клієнтурі, але й змінило пріоритети розвитку транспорту, зокрема підвищення ролі морських портів в експортно-імпорتنних перевезеннях, невідкладна потреба збільшення кількості рухомого складу на залізничному транспорті тощо.

В червні 2017 року керівництво залізничної галузі офіційно презентувало «Стратегію розвитку ПАТ «Укрзалізниця» на 2017–2021 рр.». Оновлення вагонного парку, вантажні перевезення та логістика, інфраструктура, фінансові плани і бухгалтерія, пасажирські перевезення, персонал та соціальна політика, послуги тяги – це далеко не повний перелік питань, які передбачено вирішувати в недалекій перспективі. Одночасно Міністерство економічного розвитку і торгівлі України розробило Експортну стратегію держави. Виходячи з вищевикладеного Міністерству інфраструктури України, на нашу думку, доцільно було б розробити загальнонаціональну транспортну стратегію з урахуванням умов гібридної війни на Сході України. Саме обґрунтуванню необхідності вирішення вище окреслених питань і присвячений матеріал цієї публікації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Враховуючи надзвичайну актуальність даного питання для економічної безпеки держави в теперішній час, окремі аспекти функціонування різних видів транспорту висвітлені в публікаціях Бабиної О.С., Гудкової В.П., Ломотька Д.І., Сича Є.М., Чорного В.В., Шкірі І.М., Панченка С.В., Ейтутіса Г.Д., а також в матеріалах останніх науково-практичних конференцій та круглих столів, пов'язаних з питаннями анексії Криму Російською Федерацією та збройного протистояння в Східних областях України.

Метою статті є аналіз зміни вантажопотоків та обґрунтування необхідності перегляду стратегії розвитку транспортної системи в умовах гібридної війни в східних областях України.

Виклад основного матеріалу. Вже понад три роки минуло з часу початку проведення так званої антитерористичної операції на частині тимчасово окупованих територій Донецької та Луганської областей. Через нав'язаний нашій країні ззовні сценарій, з лютого 2014 року територіальна цілісність України була порушена вперше за всі роки незалежності. Спроба вирішити проблему силою обернулася війною, якій не видно ні кінця, ні краю. Практично ж відразу після анексії Криму було припинене будь-яке сполучення з окупованим Росією півостровом залізничним, морським, авіаційним транспортом. Протягом минулих трьох років російськими інституціями встановлювались жорсткі економічні санкції щодо експортних перевезень та були терміново вжиті особливі заходи контролю за транзитними перевезеннями територією Російської Федерації до третіх країн тих українських товарів, які з 1 січня 2016 року були заборонені для імпорту до Російської Федерації.

В умовах неоголошеної гібридної війни найбільші складнощі випали на залізничний та автомобільний транспорт, які втратили за три роки значні обсяги перевезень. Викликають занепокоєння обсяги транзитних перевезень, які різко скоротилися, хоч і не з вини залізничної компанії. Залізничники недостатньо вживають низку заходів для переорієнтування транзиту через Україну. Виходячи з політичних і економічних реалій сьогодення ці питання потрібно вирішувати з транспортними органами таких країн, як Казахстан, Азербайджан, Грузія, Литва, Білорусь, Молдова, Польща, Туреччина, Іран. Позитивом є те, що ПАТ «Укрзалізниця» приєдналася до Транскаспійського транспортного маршруту (ТКТМ). Але треба створити такі тарифні умови для азербайджанської, казахської та грузинської залізниць, щоб для них вікном у Європу була Україна. Тут треба зробити те, що роблять інші залізниці, вкладаючи мільярди в розвиток своїх портів та припортової інфраструктури для безперервного забезпечення експорту та імпорту товарів.

Ситуація з так званою націоналізацією металургійних підприємств на непідконтрольній Україні території Донбасу призводить в першу чергу до переорієнтації перевезень руди та залізородного концентрату на експорт – з Кривого Рогу в морські порти. Враховуючи і без того високу завантаженість цього залізничного напрямку, нового звучання набувають інвестиції в морську і залізничну інфраструктуру та рухомий склад. Якщо їх зараз не вирішувати, незабаром може статися транспортний колапс. Окреслимо кілька факторів, що зумовлюють зростання вантажопотоків через порти. По-перше, це переорієнтація перевезень руди та залізородного концентрату на експорт внаслідок раціоналізації металургійних підприємств в ОРДЛО. Раніше працювали на непідконтрольній території три металургійних комбінати, а тепер вони не працюють. І всі вантажі для них мають поїхати на експорт, додаткового до того, що вже є. Опинившись відрізненими від своїх гірничо-металургійних комбінатів на території ДНР, оголошених там націоналізованими, компанія «Метінвест» втратила і сферу застосування продукції трьох своїх ГЗК, розташованих на підконтрольній Україні території. Це такі найбільші підприємства галузі, як Інгулецький, Центральний і Північний гірничо-збагачувальні комбінати. Щоб не згорти виробництво на них, група вирішила спрямувати продукцію на експорт.

По-друге, знову ж таки через ситуацію на Сході, це імпорт енергетичного вугілля через морські порти. Так склалось, що за межею протистояння на непідконтрольних територіях Донецької та Луганської областей опинився значний економічний потенціал. Зокрема крім металургійних та машинобудівних підприємств залишилось видобування вугілля марки А в окупованих районах Донбасу.

З початку 2017 року розпочалася транспортна блокада непідконтрольних Україні територій так званих ЛНР і ДНР з метою припинення з ними торгових відносин. На початку 2017 року після транспортних блокад перевезень антрацитового вугілля було прийняте рішення про заборону торгівлі з тимчасово окупованими територіями України. Найбільше блокада вплинула на енергетичну галузь через припинення поставок антрациту тоді практично зупинились найбільші теплоелектростанції – Криворізька, Слов'янська, Трипільська, через що мали місце тимчасові відключення електроенергії. Натомість відбулась диверсифікація закупівель вугілля, зокрема поставками його з Південно-Африканської Республіки. В 2017 році Україна закупить мінімум 2 млн. т вугілля в США. Про це 27 червня ц.р. Президент Петро Порошенко заявив під час інтерв'ю українським телеканалам, повідомляє Укрінформ. «Ми домовилися про американське вугілля з Пенсільванії за конкурентними цінами, у нас буде повне сприяння департаменту міністерства торгівлі, і міністерства енергетики, нової адміністрації й Конгресу. Ми матимемо гарантоване постачання». Вже станом на 1 серпня 2017 рік був підписаний контракт на поставку 700 тисяч тонн вугілля, а в кінці серпня ц.р. перший корабель з 60 тисяч тонн вугілля був відправлений в Україну. Вартість однієї тонни американського вугілля складає 113 доларів США, що дещо дорожче ніж з Африки. Проте його теплотворність більша і ефективніша. Актуальність проблеми розвитку з морськими портами в тому, що велика частина потужностей з перевалки руди і вугілля сконцентрована в трьох найбільших портах. Їх ще називають портами Великої Одеси. Це МТП «Одеса», «Чорноморськ» (колишній «Іллічівськ») і

«Южний». Відзначимо і деякі позитивні моменти, що вже є: збільшення імпорту енергетичного вугілля допоможе вирішити питання зворотного завантаження піввагонів, приблизно 80% яких йшли з портів порожняком.

По-третє, очікуються суттєві обсяги експорту української аграрної продукції. Станом на початок другого півріччя ц.р. право експорту своєї продукції на територію європейського союзу вже мають 280 українських підприємств. Із цієї кількості 100 підприємств – виробники продукції для споживання людиною, а це молоко та молочні продукти, м'ясо птиці, продукти з м'яса птиці, риба та рибопродукти, яйця та яйцепродукти, мед бджолиний, живі виноградні равлики та деякі інші товари. Переважна більшість цих експортних товарів транспортується автомобільним транспортом в контейнерах. Проте головною експортною продукцією не тільки в аграрному секторі, а і в державі, стає експорт зерна. На рисунку 1 показана питома вага різних видів транспорту в загальних обсягах перевезень.

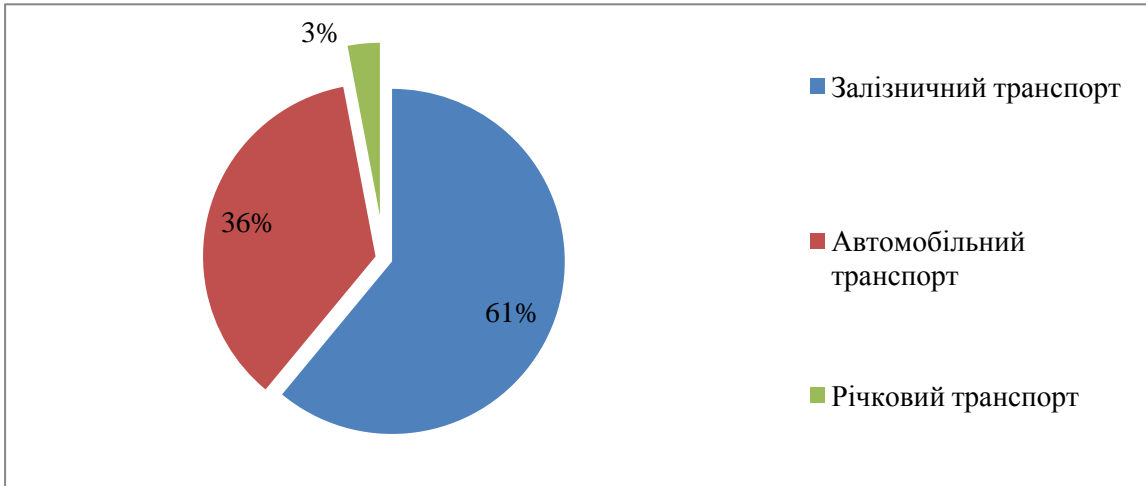


Рисунок 1 – Частка видів транспорту, якими здійснюється доставка зернових вантажів у морські порти

Зрозуміло, що сфера застосування на транспортуванні зерна кожним видом транспорту має свою специфіку. Об'єктивно при цьому бажаним є використання логістичного підходу до вибору раціонального способу доставки вантажів аграрного сектору. Детальний аналіз цього питання не є предметом розгляду в цій статті. Але витрати на перевезення зерна автомобільним та комбінованим транспортом відіграють чи не найсуттєвіше значення, що видно на рисунку 2.



Рисунок 2 – Порівняльна характеристика витрат на перевезення вантажів різними видами транспорту

Проблема пропускної спроможності припортових залізничних станцій багато років не втрачає актуальності. Десь 20–30 років тому дисонанс між пропускною спроможністю припортових станцій і

переробною потужністю морських портів був відчутним. Останнім часом завдяки зусиллям залізничників та інвестиціям партнерів інфраструктуру вдалося підняти на вищий щабель. Зокрема, на таких станціях, як Ізмаїл, Білгород-Дністровський, Миколаїв-Вантажний, Херсон-Порт, Жовтнева, пропускна можливість навіть перевищує переробну морських підприємств. Порівняння потужностей одинадцяти основних морських портів нашої держави наведено в таблиці 1.

Таблиця 1 – Переробна спроможність морських торговельних портів залізничних станцій згідно з єдиним технологічним процесом (без врахування під'їзних колій інших підприємств, які працюють за договорами)

Назва філії	Технічна спроможність портів, вагонів на добу	Пропускна спроможність станцій, вагонів на добу	Назва станції
Одеська філія ДП «Адміністрація морських портів України»	706	594	Одеса-Порт
Іллічівська філія ДП «Адміністрація морських портів України»	1230	798	Чорноморськ-Порт
ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт»	428	470	Ізмаїл
Білгород-Дністровська філія ДП «Адміністрація морських портів України»	123	177	Білгород-Дністровський
ДП «Морський торговельний порт Южний»	700	547	Берегова
ДП «Ренійський морський торговельний порт»	1435	282	Рені
Миколаївська філія ДП «Адміністрація морських портів України»	535	798	Миколаїв-Вантажний
Херсонська філія ДП «Адміністрація морських портів України»	146	235	Херсон-Порт
ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»	277	624	Жовтнева
ДП «Маріупольський морський торговельний порт»	780	800	Маріуполь-Порт
ДП «Бердянський морський торговельний порт»	277	210	Бердянськ

Проте на вирішальних станціях Одеса-Порт і Чорноморськ-Порт ще потрібно розширити вузькі місця та створити умови для збалансованої переробки вантажів. Зважаючи на зниження після розвалу СРСР обсягів перевезень, ці станції поки що з труднощами, але забезпечують потреби морських підприємств. Але з огляду на перспективу, потрібно робити кроки для розвитку залізничної інфраструктури. Наприклад, всі стивідорні компанії в Одеському порту можуть переробляти 1300 вагонів на добу.

Упродовж останніх 17 років спостерігається постійне підвищення врожайності зернових, тож зростає і потреба в рухомому складі. Представники Української зернової асоціації, що представляє 90% експорту зернових та олійних культур, вважають, що якщо врожаї збільшуватимуться такими ж темпами, то вже у 2021 р. експорт зернових сягне 70 млн. т при нинішніх 47 млн. т. Для того, щоб Укрзалізниця змогла перевезти всі ці обсяги продукції, модернізацію рухомого складу потрібно починати вже зараз, включаючи придбання нових зерновозів. Міністерство сільського господарства США в останньому звіті прогнозує, що в 2017/2018 маркетинговому році наша країна, за попередніми оцінками експортувала 43,8 млн. т зернових, що є рекордним показником за всю історію незалежності держави. За даними Укрзалізниці станом на 26.07.2017 року робочий парк зерновозів 12 тис. 950 одиниць, із них інвентарних – 10 тис. 34, власних – 2 тис. 916. Такої кількості спеціалізованого рухомого складу достатньо для перевезення понад 40 млн. т зернових вантажів щороку. Донедавна в загальному парку зерновозів лише чверть вагонів були приватними. В поточному році частка «металевих перевізників врожаю» вже зросла на 3%. Станом на 3 серпня 2017 року для приватних компаній на підприємствах України збудували зерновози, зокрема ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» 547 одиниць, ПАТ «Дніпровагонмаш» – 40, ТОВ «ДМЗ «Карпати» – 20 одиниць.

Втім, кардинально сезонну нестачу таке поповнення, швидше за все, не вирішить. За підрахунками фахівців філії «Центр транспортної логістики» ПАТ «Укрзалізниця» (ЦТЛ) у пік сезону перевезень зернових відчувається дефіцит 7–8 тис. одиниць. У ПАТ «Державна продовольчо-зернова

корпорація України» вважають, що для нормального ритмічного перевізного процесу зростаючих у країні врожаїв необхідно поповнити парк на 9 тис. вагонів. Це пояснюється сезонністю і місячними коливаннями відправки зерна на експорт, що показано на рисунку 3.

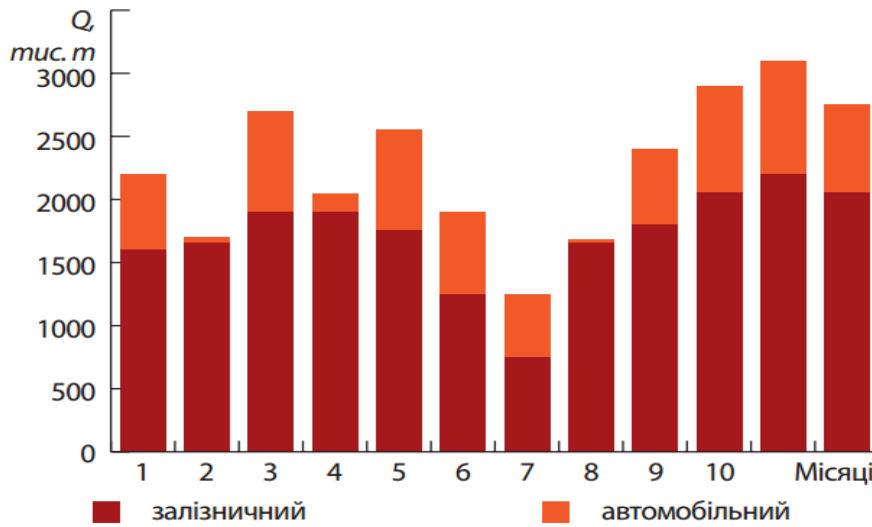


Рисунок 3 – Динаміка використання залізничного та автомобільного транспорту для перевезення зерна в порти за місяцями 2016 року

Безумовно, головною причиною того, що бізнес почав інвестувати у формування власних вагонних парків, став дефіцит з рухомого складу для транспортування зерна з елеваторних потужностей у порти України. Ситуація, що склалася на ринку таких перевезень минулого року, була досить критичною. За даними Адміністрації морських портів України, у 2016 р. наша держава експортувала рекордний обсяг зернових культур – 39,22 млн. т, що майже на 7% перевищує експорт 2015-го. Водночас загальні обсяги залізничних вантажних перевезень, які почали знижуватись з 2012 р. через стагнацію промисловості в Україні (у тому числі через зношеність вагонного парку), зменшилися ризики непостачання зерна у порти, і відповідно, уникнути невиконання зобов'язань за контрактами, бізнес став закуповувати власні вагони. Як вже відмічалось вище, загальний парк хоперів-зерновозів в Україні становить майже 13 тис. одиниць. При завантаженні у 65 т і оборотанні за 10 діб виходить, що в середньому один вагон за рік перевозить 2,3 тис. т зерна. Відповідно весь парк – приблизно 30,7 млн. т збіжжя. Згідно з прогнозами, упродовж найближчих років експорт зернових із України зросте до 45 млн. т, з яких 10% буде перевезено автомобільним транспортом, 2% – річковим, а 88% – майже 40 млн. т – припаде на залізницю. Тож дефіцит рухомого складу становитиме 4 тис. одиниць, або 9,2 млн. т зерна. Щорічно парк вагонів скорочується, і до 2020-го може зменшитися приблизно на 60%, що може призвести ще до більшого дефіциту зерновозів. Адже навіть за наявності у підприємств інфраструктури (зокрема мережі лінійних елеваторів і портових терміналів), але відсутності в управлінні вагонів-зерновозів у достатній кількості ризики невиконання зовнішньоекономічних контрактів залишаються вкрай високими. Тож виходом для аграріїв є формування власних парків зерновозів, навіть незважаючи на те, що термін окупності таких інвестицій сягає 10–11 років.

Річковий транспорт в Україні не відіграє значну роль в вантажних перевезеннях. Внаслідок рейдерського захоплення Публічного акціонерного товариства «Судноплавна компанія «Укррічфлот» після 2008 року магістральне вантажне транспортування майже зведено нанівець. Згадані зернові перевозяться в основному приватним рухомим складом, придбаним компанією «Нібулон», яка також володіє і складськими ємностями для прийому зерна, завезених автотранспортом.

В м. Дніпро у районі «Амур-Гавань», розташованому поруч зі станцією Нижньодніпровськ-Пристань, діє новий елеватор ємністю одноразового зберігання 30 тис. т, обладнаний сучасним високотехнологічним устаткуванням. Він надає послуги з приймання зернових культур як із залізничного, так і з автомобільного транспорту. Проте можливості річкового транспорту використовуються дуже неефективно і недостатньо.

До речі, широко розрекламоване завезення 1250 тонн кавунів на початку серпня ц.р. було виконане баржею приналежності ТОВ СП «Нібулон», причому розвантаження відбулось в порто пункті Переяслав-Хмельницький, а звідти вже автотранспортом кавуни потрапили в Київ. Причому до цієї пар-акції долучились керівник держави і очільник мінінфраструктури. Чомусь всі забули, що і

в радянські часи відомство «Головрічфлот УРСР», і в незалежній Україні Публічне акціонерне товариство «Судноплавна компанія «Укррічфлот» вирощені в Херсонській і Запорізькій областях кавуни завозили в основному суховантажними теплоходами і баржами та розвантажувались в Київському річковому порту на спеціальному («солодкому») причалі. Взагалі в Україні зараз вирощують близько півмільйона тонн кавунів, причому з них за кордон поставляється лише 40 тисяч тонн. Після рейдерства окремі річкові порти виконують локальні перевезення вантажів, зокрема піску, будівельних матеріалів тощо, які потім вивозяться автомобільним транспортом.

Між іншим перевезення будівельних вантажів (щебеню, відсіву, гранульованих шлаковідходів) можуть в перспективі мати ускладнення на залізничному транспорті, де використовуються на піввагони, хопер-дозатори, думпкари тощо. Цей рухомий склад знаходиться як у власності ПАТ «Укрзалізниця», так і різноманітних компаній, особливо це стосується дефіцитних напіввагонів. Зараз паритет державних і бізнес-інтересів щодо напіввагонів – 50/50, та вантажовласники відчувають нестачу цього рухомого складу постійно. Потреби ж в них мають зростати. Так в серпні 2017 року Президент України П. Порошенко оголосив по телебаченню, що на 2018 рік на автodoroжню галузь буде направлено пошти в обсязі 30 млрд. гривень, що на 40% більше, ніж в поточному році. Враховуючи недостатність коштів у залізничників на закупівлю напіввагонів об'єктивно впливає необхідність участі бізнес-партнерів у їх придбанні. Підсумовуючи вищевикладений матеріал наголошуємо на терміновому пошуку шляхів вирішення важливої проблеми не тільки для транспорту України – розвиткові концептуальних засад нової державної політики модернізації наземних транспортних систем України та удосконалення на цих засадах стратегічних напрямів розвитку різних видів транспорту держави, що є винятково актуальною і своєчасною проблемою на сучасному етапі в умовах військового і економічного протистояння.

Висновок. Оцінювання впливу організації транспортних вантажних перевезень на економічну ситуацію в країні об'єктивно засвідчує необхідність державної допомоги та уваги до проблем різних видів транспорту. Виходячи з того, що Міністерство економічного розвитку та торгівлі країни розробило Експортну стратегію держави, на нашу думку, Міністерство інфраструктури має якнайшвидше розробити загальнонаціональну транспортну стратегію й задати параметри, яких має дотримуватися у багаторічному плануванні правління ПАТ «Укрзалізниця», морські, торговельні порти, підрозділи автомобільного транспорту, а також структури Укравтодору в частині пріоритетності будівництва автомобільних доріг.

Оскільки аграрний сектор в перспективі буде займати половину всього експорту України, об'єктивно виникає необхідність розробки міжгалузевої програми по створенню логістичного ланцюга безперебійних поставок сільськогосподарської продукції, в тому числі зерна на експорт.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Журнал «Укравтотранс» – офіційне видання Всеукраїнської асоціації автомобільних перевізників – К. – № 1–2. – 2016. – С. 4–15.
2. Гурнак В.М. Стан і проблеми функціонування транспортної системи в умовах збройного конфлікту на сході України та анексії Криму / В.М. Гурнак, О.В. Ананченко, А.В. Петунін // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Ч. 2: Серія «Економічні науки» – К.: НТУ, 2016. – Вип. 17.
3. Законодавство України [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: zakon.rada.gov.ua.
4. Всеукраїнська транспортна газета "Магістраль" [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: magistral-uz.com.ua.
5. Портал Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: kmu.gov.ua.
6. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: mtu.gov.ua.
7. Матеріали 12-ї науково-практичної конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ». – Харків, 2017.

REFERENCES

1. Zhurnal «Ukravtotrans». Ofitsiine vydannia Vseukrainskoi asotsiatsii avtomobilnykh pereviznykiv. K. # 1–2. 2016. P. 4–15.
2. Hurnak V.M. Stan i problemy funktsionuvannia transportnoi systemy v umovakh zbroinoho konfliktu na skhodi Ukrainy ta aneksii Krymu / V.M. Hurnak, O.V. Ananchenko, A.V. Petunin // Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohystyka. Ch. 2: Seriiia «Ekonomichni nauky». K.: NTU, 2016. Vyp. 17.

3. Zakonodavstvo Ukrainy [Elektronnyi resurs]. Rezhym dostupu do resursu: zakon.rada.gov.ua.
4. Vseukrainska transportna hazeta "Mahistral" [Elektronnyi resurs]. Rezhym dostupu do resursu: magistral-uz.com.ua.
5. Portal Kabinetu Ministriv Ukrainy [Elektronnyi resurs]. Rezhym dostupu do resursu: kmu.gov.ua.
6. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy [Elektronnyi resurs]. Rezhym dostupu do resursu: mtu.gov.ua.
7. Materialy 12-yi naukovo-praktychnoi konferentsii «Problemy ekonomiky ta upravlinnia na zaliznychnomu transporti. EКУЗТ». Kharkiv, 2017.

РЕФЕРАТ

Гурнак В.М. Необхідність перегляду стратегії розвитку транспортної системи держави в умовах гібридної війни в Україні / В.М. Гурнак, О.В. Ананченко, А.В. Петунін // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 6.

В статті розглядається проблематика державної політики та створення національної програми розвитку транспортної системи в умовах гібридної війни в Україні.

Показано негативні наслідки економічного та військового протистояння на обсяги та якість надання послуг залізничним та автомобільним транспортом України, а також на транзитні перевезення.

Відзначено, що в останні три роки експорт продукції аграрного сектору України різко зростає, і з'явилися проблеми з його перевезенням в морські порти. Обґрунтована пропозиція про необхідність, зважаючи на стратегічне значення, розробки міжгалузевої програми по створенню логістичного ланцюга безперебійних поставок зерна на експорт. Доцільно долучити виконання цієї надважливої роботи недавно створеному в Кабінеті Міністрів України спеціальному логістичному комітету.

Наголошено на питанні необхідності інвестицій в морську та залізничну інфраструктуру та оновленні рухомого складу.

Об'єкт дослідження – транспортна система України.

Мета роботи – дослідити функціонування транспортної системи України за сучасних умов.

Методи дослідження – метод аналізу та синтезу, метод аналогії та порівнянь, методи ретроспективного аналізу.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СТРАТЕГІЯ, ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА, ЕКСПОРТ, АГРАРНИЙ СЕКТОР, НАЦІОНАЛЬНА ПРОГРАМА.

ABSTRACT

Hurnak V.M., Ananchenko O.V., Petunin A.V. The necessity of revision the strategies for the development of the state transport system under the conditions of the hybrid war in Ukraine. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2018. Vol. 6.

The article deals with the problems of state policy and the creation of a national program for the development of the transport system in the context of the hybrid war in Ukraine.

The negative consequences of economic and military confrontation on volumes and quality of services rendered by railways and motor transport of Ukraine, as well as on transit traffic are shown.

It was noted that exports of the agricultural sector of Ukraine is growing at last three years and there were problems with its transportation to ports. It was justified proposal on the need to create inter-sectoral program for logistic chain uninterrupted supply of grain for export with looking for the strategic importance. It is advisable to include the special logistics committee created by Cabinet of Ministers of Ukraine of this important work.

It is emphasized on the necessity for investments in maritime and rail infrastructure and vehicles renewal.

The object of study is transport system of Ukraine.

Purpose of the study is to investigate the functioning of the transport system of Ukraine in modern conditions.

Research methods are methods of analysis and synthesis, method of analogies and comparisons, methods of retrospective analysis.

KEYWORDS: STRATEGY, TRANSPORT SYSTEM, EXPORTS, AGRICULTURAL SECTOR, NATIONAL PROGRAM.

РЕФЕРАТ

Гурнак В.Н. Необходимость пересмотра стратегии развития транспортной системы государства в условиях гибридной войны в Украине / В.Н. Гурнак, О.В. Ананченко, А.В. Петунин // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 6.

В статье рассматривается проблематика государственной политики и создания национальной программы развития транспортной системы в условиях гибридной войны в Украине.

Показано негативные последствия экономического и военного противостояния на объемы и качество предоставления услуг железнодорожным и автомобильным транспортом Украины, а также на транзитные перевозки.

Отмечено, что за последние три года экспорт продукции аграрного сектора Украины резко возрастает, и появились проблемы с его перевозкой в морские порты. Обосновано предложение о необходимости, с учётом стратегического значения, разработки межотраслевой программы по созданию логистической цепи бесперебойных поставок зерна на экспорт. Целесообразно включить выполнение этой сверхважной работы недавно созданному в Кабинете Министров Украины специальному логистическому комитету.

Отмечен вопрос о необходимости инвестиций в морскую и железнодорожную инфраструктуру и обновлении подвижного состава.

Объект исследования – транспортная система Украины.

Цель работы – исследовать функционирование транспортной системы Украины в современных условиях.

Методы исследования – методы анализа и синтеза, метод аналогии и сравнения, методы ретроспективного анализа.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СТРАТЕГИЯ, ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА, ЭКСПОРТ, АГРАРНЫЙ СЕКТОР, НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА.

АВТОРИ:

Гурнак Віталій Миколайович, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439.

Ананченко Оксана Віталіївна, кандидат економічних наук, e-mail: oananchenko@gmail.com, Україна, м. Київ.

Петунін Андрій Володимирович, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 433а.

AUTHOR:

Hurnak Vitalii M., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of Transport Law and Logistic, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 439.

Ananchenko Oksana V., Ph.D., e-mail: oananchenko@gmail.com, Ukraine, Kyiv.

Petunin Andriy V., National Transport University, senior lecturer, department of Transport Law and Logistics, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 433a.

АВТОРЫ:

Гурнак Виталий Николаевич, доктор экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, профессор кафедры транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439.

Ананченко Оксана Витальевна, кандидат экономических наук, e-mail: oananchenko@gmail.com, Украина, г. Киев.

Петунин Андрей Владимирович, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 433а.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Воркут Т.А., доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри транспортного права та логістики Національного транспортного університету, Київ, Україна.

Ейтутіс Г.Д., доктор економічних наук, професор, Державний університет інфраструктури та технологій, професор кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування, Київ, Україна.

REVIEWER:

Vorkut T.A., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, National Transport University, head, department of Transport Law and Logistics, Kyiv, Ukraine.

Eitutis H.D., Ph.D., Economics (Dr.), professor, State University of Infrastructure and Technology, professor, department of Economics, Marketing and Business Administration, Kyiv, Ukraine.