

підприємствах можна створювати раціональні підсистеми управління якістю, оптимальні щодо управління людськими ресурсами і мінімально залежні від людського чинника.

#### Література

1. Букович У. Управление знаниями: руководство к действию / У. Букович, Р. Уильямс; [пер с англ.] – М.: ИНФРА-М, 2002. – 504 с.
2. Хохлов Н. В. Управление риском / Хохлов Н. В. – М.: ЮНИТИ, 2001. – 239 с.
3. Слепцова Н. С. Модель адаптации промышленного предприятия в рыночной среде / Н. С. Слепцова // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2005. – № 8. – С. 104–106.
4. Мельничук Д. П. Кадрова політика машинобудівного підприємства: теорія реформування та практика: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук.: спец. 08.09.01 “Демографія, економіка праці, соціальна економіка і політика” / Д. П. Мельничук. – К., 2004. – 16 с.
5. Чумаков Е. П. Оптимальные и адаптивные системы / Е. П. Чумаков. – М.: Энергоатомиздат, 1987. – 256 с.
6. Остром К. Системы управления с ЭВМ / К. Остром, Б. Виттенмарк; [пер. с англ.]. – М.: Мир, 1987. – 480 с.
7. Горский Ю. М. Системно-информационный анализ процессов управления / Горский Ю. М. – Новосибирск: Наука, 1988. – 327 с.
8. Пугачев В. С. Теория вероятностей и математическая статистика / Пугачев В. С. – М.: Наука. Главная редакция физико-математической литературы, 1979. – 496 с.
9. <http://www.vobu.com.ua/ua/info/inflat/index.html>.
10. Налимов В. В. Применение математической статистики при анализе вещества / Налимов В. В. – Москва: Гос. изд.-во физ.-мат. литературы, 1968. – 430 с.
11. Грабовецкий Б. С. Економічне прогнозування та планування / Грабовецкий Б. С. – К.: Центр навчальної літератури, 2003. – 188 с.

УДК 338.47:330.101.541

*О. І. Никифорук*

Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України

### **ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

У статті розглянуто тенденції змін показників транспортної галузі залежно від макроекономічних показників. Приділено увагу фінансово-економічному стану галузі та інвестиціям.

Ключові слова: транспортна галузь, інвестиції, фінансово-економічний стан, макроекономічні показники.

© *О. І. Никифорук, 2009*

В статье рассматриваются тенденции изменений показателей транспортной отрасли в зависимости от макроэкономических показателей. Исследуются финансово-экономическое состояние отрасли и инвестиции.

Ключевые слова: транспортная отрасль, инвестиции, финансово-экономическое состояние, макроэкономические показатели.

Trends of indexes of transport branch in connection with macroeconomic indexes have been pursued. Current state on finances and investment are investigated.

Keywords: transport system, investment, financial and economic situation, macroeconomic indices.

Україна переживає складний і суперечливий період розвитку в умовах перехідної економіки та світової фінансово-економічної кризи. Особлива роль на нинішньому етапі відведена транспортному комплексу, який обслуговує сільськогосподарське і промислове виробництво, продовжуючи виробничий процес у сфері обігу. Динаміка основних показників роботи транспортної галузі України в цілому відповідає загальним економічним тенденціям.

Серед дослідників, які в різний час займалися даною проблематикою, можна назвати А. М. Новікову, Ю. С. Пашенка, В. І. Букіна, М. Ю. Гончарова, Л. Г. Чернюк, М. І. Фашевського, В. В. Онікієнка, Ю. Ф. Кулаєва, В. М. Колотія, В. М. Карпова, В. О. Пилипчука, Ю. І. Чернявського та інших. Проте перманентний характер інвестиційних проблем потребує подальших пошуків у цьому напрямі.

Метою дослідження є виявлення залежності між макроекономічними показниками і показниками транспортної галузі, оцінка її фінансово-економічного стану та потреби в інвестиційних коштах на оновлення та модернізацію транспорту.

Аналіз тенденцій зміни макроекономічних показників України (рис. 1) свідчить, що в період 1990–2000 рр. валовий внутрішній продукт, промислове і сільськогосподарське виробництво, капітальні вкладення мали тенденцію суттєвого зменшення проти 2000 р. (крім промислового виробництва, яке починає зростати вже у 2000 р.). Після 2000 р. основні макроекономічні показники поступово збільшуються. Дуже близьким до тенденції зміни ВВП є обсяги промислового та сільськогосподарського виробництва, проте падіння останнього було зафіксовано також протягом 2000–2004 років.

У 2001–2008 роках спостерігається зростання та зближення всіх макропоказників. Дещо нестабільною є тенденція зміни обсягу капітальних вкладень: 2000–2003 рр. він збільшується швидше, ніж інші, проте залишається досить близьким до зміни ВВП 2004–2008 років.

Починаючи з 1990 р., обсяги перевезень вантажів і пасажирів на всіх видах транспорту, включаючи трубопровідний, зменшились в декілька разів. Динаміка зміни рівня валового внутрішнього продукту і роботи транспортного комплексу в 1990–2008 рр. за ретроспективний період (рис. 2) свідчить, що з падінням ВВП обсяги транспортної роботи мають аналогічну тенденцію. Зіставлення тенденцій зміни цих показників відображають тісний їх зв'язок за часом, особливо стосовно вантажообігу.

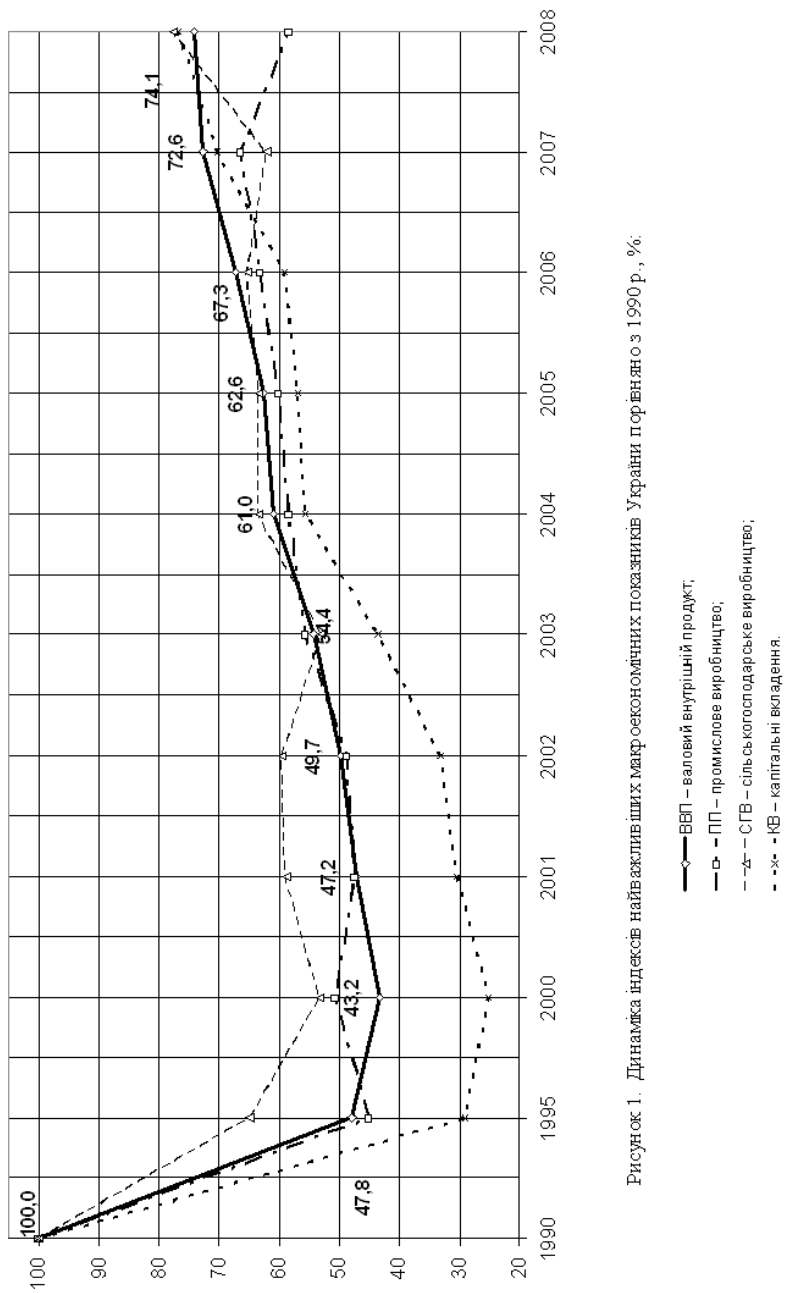
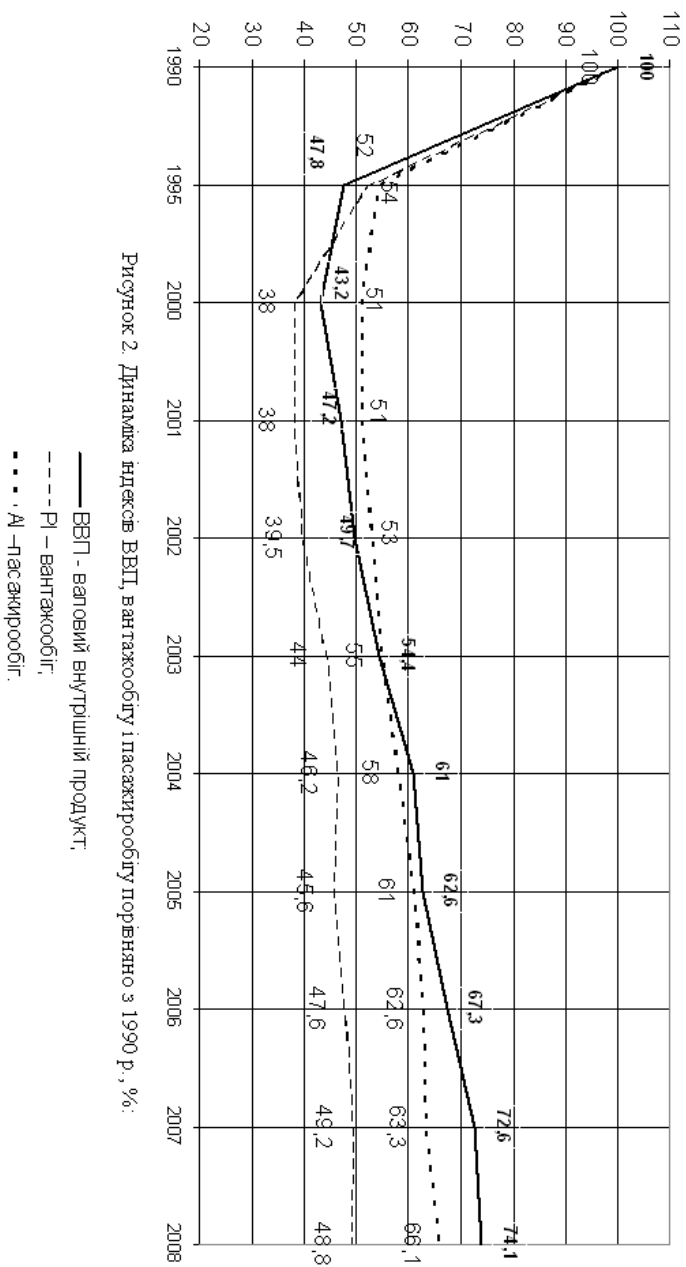


Рисунок 1. Динаміка індексів найважливіших макроекономічних показників України порівняно з 1990 р., %.



Протягом 1990–2000 рр. сумарні показники роботи транспорту знижуються: перевезення вантажів – у 4 рази, сумарний вантажооборот – у 2,6, відправлення пасажирів – в 1,2, сумарний пасажирооборот – в 1,6 рази. Поступове підвищення зазначених показників спостерігається з 2001 року. За період 2001–2008 рр. вони зростали відповідно в 1,3, 1,4, 1,3 та 1,4 рази.

Початок економічного відродження та підвищення найважливіших економічних показників відносно нижнього рівня падіння спостерігається з 2000 року. Темпи зростання ВВП на рівні 4–12% за 2002–2008 р. позначились на збільшенні показників перевезень, простежуються загальна тенденція їх підвищення на всіх видах транспорту (див. рис. 2). Різниця темпів зростання перевезень вантажів і вантажообігу обумовлена збільшенням середньої дальності перевезень і питомої ваги обсягів перевезень міжнародних та транзитних вантажів.

На початок 2009 року первісна *вартість основних засобів* транспорту становила 1152 млрд. грн., що еквівалентно 36,6% усіх основних засобів економіки країни. Зниження роботи транспорту вплинуло і на доходи галузі, і на можливість підтримки основних засобів у необхідному технічному стані та їх оновлення на рівні простого відтворення. Із загальним погіршенням коефіцієнта придатності основних засобів в економіці загалом спостерігалось зниження цього показника на транспорті з 54,9 (1990 р.) до 15,6% (2008 р.). Таким чином, *коефіцієнт зношеності основних засобів* транспорту на початок 2009 р. досяг 84,4%.

*Фінансовий результат підприємств транспорту до оподаткування* збільшився майже втричі за період 2001–2007 рр.: з 4135,7 до 11342,8 млн. грн., що відображає невелике зростання їх основної діяльності, адже перевезення вантажів за цей же період підвищуються в 1,2, перевезення пасажирів – в 1,1 рази. Проте вже 2008 р. цей показник знизився до 4521,1 млн. грн. (проти рівня 2001 року).

Необхідно зазначити, що за період 2000–2008 рр. у галузі транспорту зменшувалась відносна частка підприємств, які працювали збитково (за показником *фінансова діяльність до оподаткування*), із 47,4 до 40,2%. Збитковими перш за все були підприємства міського та приміського пасажирського транспорту, які перебувають у *комунальній власності*, через фіксовані низькі тарифи, неплатежі та велику кількість пільгових пасажирів. Підприємства державної та приватної власності працювали виключно прибутково.

За офіційними статистичними даними, оновлення основного капіталу транспортної галузі відбувалось на рівні 4,5 – 8,0 млрд. грн. щорічно за період 2000–2005 р. та 10–20 млрд. грн. – 2006–2008 рр. (табл. 1).

Інвестиції в основний капітал транспортної галузі за період 2001–2008 рр. збільшилися в абсолютних показниках у 3,6 рази, проте частка галузі в загальному обсязі інвестицій в економіці України зменшилась із 22 до 14%. За цей же період поступово знизилась частка інвестицій у промисловість (з 40 до 35%), проте цей показник неухильно зростає в будівництві, діяльності з нерухомістю (16%) і торгівлі (15%).

Протягом досліджуваного періоду для транспорту були характерні темпи приросту фінансування в абсолютних показниках щорічно на 20–40%.

Обсяг фінансування збільшився на автомобільному транспорті в 4 рази, що обумовлено низкою факторів. Проведена приватизація спричинила деконцентрацію

Таблиця 1

Питома вага видів транспорту в загальному обсязі інвестицій в основний капітал за 2001 – 2008 рр.\*

Показник	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Транспорт, млн. грн.	5939,7	4556	6562,8	9365,3	8346,2	10437,5	19220,6	21648
<b>Частка галузі від загального підсумку по економіці, %</b>	<b>2,9</b>	<b>18,8</b>	<b>20,1</b>	<b>19,8</b>	<b>18,1</b>	<b>16,2</b>	<b>16,8</b>	<b>14,0</b>
У т. ч.:								
залізничний	1609,0	1249,3	1704,2	1809,1	2599,8	3463,1	6683,5	8549,3
частка підгалузі, %	4,9	3,4	3,3	2,4	2,8	2,8	3,5	3,7
міський та автодорожній	531,8	685,1	862,1	1299,1	1462,6	1918	3442,7	3831,3
частка підгалузі, %	1,6	1,8	1,7	1,7	1,5	1,5	1,8	1,6
морський	94,4	71,9	96,4	27,6	22,5	16,9	14,6	34,3
частка підгалузі, %	0,3	0,2	0,2	0,0	0,0	0	0	0
річковий	10,1	30,1	6,9	46,2	36,0	17,5	37,7	22,5
частка підгалузі, %	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0	0	0
авіаційний	34,7	63,5	133,9	269,2	107,0	81,5	305,0	160,1
частка підгалузі, %	0,1	0,1	0,3	0,3	0,1	0,1	0,2	0,1

\*Джерело: [2, с. 18].

автопідприємств, фінансово спроможні малі та середні автопідприємства почали купувати нові автомобілі, незважаючи на те, що при купівлі нових імпортованих вантажівок необхідно сплатити 33% вартості автомобіля (митні збори та ПДВ) і 10% – як перший лізинговий внесок, що ускладнює процеси відтворення основних фондів на автомобільному транспорті.

У дорожньому господарстві проблеми відтворення основних засобів дуже складні. Оскільки 2000 р. дорожній фонд був переданий до державного бюджету і внаслідок цього обсяги фінансування автомобільних доріг значно скоротилися, кошти надходять нерегулярно, не враховується сезонність робіт. Через недофінансування дорожнього господарства невиконання ремонту автомобільних доріг державного значення становить щорічно близько 500 км. Окремі ділянки автодоріг неремонтуються 20–30 років. Невідповідність темпів зростання парку автотранспортних засобів та розвитку автомобільних шляхів призводить до збільшення завантаження шляхів, що, у свою чергу, спричиняє простой, зменшує швидкість просування, посилює аварійність на дорогах. Це врешті-решт обертається збільшенням суспільних затрат праці при переміщенні товарів та робочої сили [1, с. 407–408].

На морському транспорті обсяги капітальних вкладень 2006 р. зменшилися і становили 16,9 тис. грн. – мінімум коштів з держбюджету. Практично припинилися капітальні вкладення у морський флот, інвестується переважно розвиток морських портів. На розвиток річкового транспорту з держбюджету України 2006 р. виділено 128

дещо більше 17,5 тис. гривень.

Характеристика операційних витрат підприємств галузі показує, що частка амортизації, з якої кошти йдуть на переоснащення галузі (модернізацію та реновацію), невпинно знижується. Якщо 1996–2000 рр. частка амортизації у структурі операційних витрат становила 15–20%, то за період 2001–2008 рр. – лише 9–11% (табл. 2).

Таблиця 2  
Динаміка структури операційних витрат з реалізованої продукції підприємств транспорту і зв'язку, 2001 – 2008 рр., %\*

Вид витрат	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Матеріальні	32,7	32,9	32,4	30,1	29,1	29,5	30,0	29,9
Амортизація	11,0	11,4	11,4	10,0	9,1	10,3	10,1	10,9
На оплату праці	16,8	19,8	20,4	17,2	16,7	17,9	18,1	18,3
Відрахування на соціальні заходи	5,7	7,1	7,1	6,3	6,2	6,4	6,5	6,6
Інші	33,8	28,8	28,7	27,8	23,7	24,9	23,6	22,3

\*Джерело:[2, с. 38–39].

Частка витрат на оплату праці коливається в межах 16–20%, причому останні три роки вона мала тенденцію до зниження порівняно з 2003 р. у загальній структурі операційних витрат і 2008 р. становила 18,3%.

Обсяги фінансування розвитку транспортного комплексу України на період до 2010 р. оцінюються у 19,3 млрд. дол. США, у тому числі в транспортну інфраструктуру – 11,56 та рухомий склад – 7,74 млрд. дол. США. Найбільшого обсягу фінансування потребують автомобільні дороги – 7 млрд. дол. США (табл. 3).

На думку експертів [1], існує необхідність у концентрації фінансових та матеріальних ресурсів на найважливіших напрямках: розбудові мережі МТК, удосконаленні технології перевезень, розвитку комбінованого транспорту, застосуванні транспортної логістики та сучасних засобів інформації.

Таблиця 3  
Необхідний обсяг фінансування транспортного комплексу України до 2010 р., млрд. грн.\*

Вид транспорту	Усього	з них	
		у рухомій	у транспортну
Залізничний	6,3	4,8	1,5
Морський	2,2	1	1,2
Авіаційний	2,8	1	1,8
Автомобільний	7,0	-	7
Річковий	0,2	0,14	0,06
Всього	18,5	7,74	11,56

\*Джерело: [1, с. 409–410].

Загальний рівень рентабельності операційної діяльності транспортної галузі на початок 2009 р. становить 6,9%. За період 2001–2006 рр. цей показник мав тенденцію до збільшення з 8,3 до 12%, а потім істотно зменшився (табл. 4).

Таблиця 4

## Рентабельність операційної діяльності транспорту, 2001–2008 рр.\*

Показник	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Результат операційної діяльності, млн. грн.	4300,2	4827,8	6482,4	7238,0	10468,1	10222,7	13083,3	12553,7
Затрати операційної діяльності, млн. грн.	51515,1	52249,4	58753,6	70371,1	89264,6	103205,1	132986,4	182642,4
Рівень рентабельності, %	8,3	9,2	11,0	10,3	11,7	9,9	9,8	6,9

\* Джерело: [2, с. 40].

Проте є відмінності у рівні рентабельності підприємств різних форм власності. Рентабельність операційної діяльності підприємств транспорту державної корпоративної та державної форм власності становила 1995–1997 рр. 20%, на початок 2007 р. – 7,4%. У 2005–2006 рр. підприємства приватної форми власності працювали з рентабельністю 13–14%.

У той же час у комунальній власності залишаються нерентабельні підприємства (рівень рентабельності у 2006 р. дорівнював мінус 9,6%), серед яких підприємства з перевезення пасажирів, утримання та ремонту шляхів тощо.

Аналіз рентабельності підприємств транспорту протягом 2000–2008 років свідчить про гостру необхідність оптимізації виробничої діяльності, підвищення ефективності управлінських рішень, реорганізації та оптимізації структури галузі. Таким чином, стрімке падіння рентабельності підприємств транспорту спричинене такими негативними факторами, як:

- недостатній рівень нормативно-правового забезпечення діяльності галузі;
- збільшення кількості збиткових підприємств;
- моральна та фізична застарілість основних фондів, збільшення витрат на їх утримання;
- зміни в структурі вантажопотоків через відсутність або неефективність роботи маркетингових служб на підприємствах тощо.

Основні засоби транспорту становлять 17,4% від їх сукупної вартості. Проте рівень їх зносу на транспорті за станом на 1 січня 2007 р. досягнув 64%.

Таким чином, аналіз фінансово-економічних показників підприємств транспорту протягом 2000–2008 років свідчить про гостру необхідність оптимізації виробничої діяльності, підвищення ефективності управлінських рішень, удосконалення підготовки кадрового резерву, реорганізації та оптимізації структури галузі.

Останні 10–15 років на транспорті більша частина інвестицій спрямовувалася не на оновлення основних засобів, а на утримання старих, що призвело до заміни реального накопичення та зростання обсягів капітального ремонту, форсування ремонтного характеру відтворення основних засобів.

Отже, потреба в інвестиціях на просте і розширене відтворення має включати: на залізничному транспорті – відновлення парку пасажирських і вантажних вагонів,



локомотивів, збільшення довжини залізниць з електротягою; на автомобільному, річковому, морському – відновлення складу парку замість застарілих і зношених та розвиток відповідної інфраструктури.

Крім того, існує ще одна проблема, вирішення якої необхідно здійснювати у найближчий період, – можливість входу до європейської транспортної системи з її стандартами, технічними, організаційними й екологічними нормативами. Це перш за все потребує створення швидкісних автомагістралей та головних залізничних ходів, розвинутої колійної інфраструктури, приведених у відповідність до екологічних вимог вантажного й пасажирського рухомого складу, а також розвитку інфраструктури пунктів стикування сухопутних транспортних мереж на західних кордонах України.

Державна інвестиційна політика повинна спрямовуватися на запобігання деформуванню структури транспорту та погіршення показників його функціонування. З цією метою доцільно розробити і затвердити систему показників економічної і національної безпеки транспорту України, надавши їм статусу пріоритетних.

#### Література

1. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / Новікова А. М. – К. : НІМБ, 2003. – 494 с.
2. Транспорт і зв'язок України у 2006 р.: стат. зб. – К. : Держком статистики України, 2007. – 274 с.
3. Україна в цифрах у 2006 р.: стат. зб. – К. : Держком статистики України, 2006. – 250 с.
4. Науково-методологічні основи формування стратегії розвитку транспортно-дорожнього комплексу / [Ю. Є. Пашенко, О. І. Никифорук, Л. Ю. Потапенко, Ю. І. Чернявський] // Стратегічні пріоритети та сучасні завдання розвитку реального сектору економіки України / [редкол. Данилишин Б. М.]; РВПС України НАН України. – Черкаси: Брама-Україна, 2007. – С. 197–238.
5. Пашенко Ю. Є. Транспортно-дорожній комплекс в процесах міжнародної інтеграції / Ю. Є. Пашенко, О. І. Никифорук. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2008. – 192 с.

УДК 338.47

*С. Ю. Шевченко*

Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України

### **СУЧАСНИЙ СТАН І ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ**

Проаналізовано стан і тенденції розвитку залізничного транспорту. Розглянуті основні завдання державного регулювання галузі.

Ключові слова: потенціал, інвестиції, державне регулювання, транспортна система.

© С. Ю. Шевченко, 2009