

формування необхідного ступеня якості кредитного портфеля банківської установи;

– забезпечити підтримку прийняття рішень, що стосуються перерозподілу фінансових активів, організації комплексної системи оперативного управління та стратегічного менеджменту в комерційному банку.

Література

1. Примостка Л.О., Лисенок О.В., Чуб О.О. та ін.. Банківські ризики: теорія та практика управління. – К.:КНЕУ, 2008. – 456 с.
2. Барановський О.І. Фінансові кризи: передумови, наслідки і шляхи запобігання: Монографія. К: Київ. Нац.. торг.-екон. ун-т, 2009. – 754 с.
3. Рассел С. Искусственный интеллект. Современный поход / С. Рассел, П. Норвиг / – М.: Вильямс, 2006. – 1408 с.
4. Кайдан Л.И. Интеллектуальная технология моделирования процессов устойчивого развития финансово-кредитных учреждений в условиях риска для поддержки управленческих решений. / Л.И. Кайдан // УСиМ № 4. – 2016. – С. 71 – 79.
5. Кайдан Л.І., Духота Є.В. Концептуальні основи інтелектуалізації імітаційного моделювання стабільного розвитку комерційного банку з урахуванням взаємозв'язку ризиків / Л.І. Кайдан, Є.В. Духота // Збірник наукових праць “Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем”. – К.: МННЦТ і С. Вип. 20. 2015 р. – С. 174 – 203.

УДК 338.47.

Н.В. Кудрицька

Оцінка ролі транспорту в зростанні економіки України: макроекономічний аспект

Досліджена динаміка індексів основних макроекономічних показників України та розроблений їх прогноз до 2018 р.; проведена оцінка питомої ваги транспортної та інших видів економічної діяльності у формуванні валової доданої вартості України. Зроблений

Збірник наукових праць

висновок щодо можливих тенденцій до зростання економіки України за певних умов.

Ключові слова: *транспорт, зростання економіки, валовий внутрішній продукт, валова додана вартість*

Исследована динамика индексов основных макроэкономических показателей Украины и разработан их прогноз до 2018 г.; проведена оценка удельного веса транспортной и других видов экономической деятельности в формировании валовой добавленной стоимости Украины. Сделан вывод о возможных тенденциях роста экономики Украины при определенных условиях.

Ключевые слова: *транспорт, рост экономики, валовой внутренний продукт, валовая добавленная стоимость*

The dynamics of indexes of key macroeconomic indicators Ukraine and developed their forecast for 2018; assessed the share of transport and other economic activities in the formation of value added Ukraine. The conclusion about possible trends towards economic growth in Ukraine under certain conditions

Keywords: *transport, economic growth, gross domestic product, gross value added*

Інтеграція економіки України у європейський простір вимагає динамічного і збалансованого розвитку всіх її секторів, насамперед, транспортно-дорожнього комплексу, який займає одне з пріоритетних місць серед галузей реального сектора. реалізація національної транспортної стратегії з метою вирішення проблеми повного, своєчасного, безперебійного і якісного задоволення попиту споживачів транспортних послуг з

можливо мінімальними витратами вимагає випереджаючого розвитку транспортної системи по відношенню до економіки в цілому.

Транспортно-дорожній комплекс реалізує геостратегічний потенціал країни, сприяє зростанню її ролі у міжнародному поділі праці. За роки ринкових перетворень транспорт став самостійним системоутворюючим чинником економічного зростання, проте слід відмітити, що ефективність його функціонування, рівень безпеки, кількості та якості послуг з перевезення пасажирів і вантажів, охорони довкілля не в повній мірі відповідають європейським і світовим вимогам.

Актуальність досліджень щодо оцінки ролі транспорту в зростання економіки підтверджена прийняттям нормативно-правових актів, зокрема, угоди про асоціацію між Україною та європейським союзом, середньострокового плану пріоритетних дій уряду до 2020 р., у яких багато уваги приділено розвитку транспортної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблемами наукових досліджень, присвячених оцінці ролі транспорту в зростання економіки України у макроекономічному аспекті займається багато науковців [1-6].

У статті співробітників Державного економіко-технологічного університету транспорту [1] розглядається вплив економічної кризи на роботу залізничного транспорту, досліджені індикатори взаємозв'язків макроекономічної динаміки та основних показників залізниць України.

Наукова праця Захарова О.В. [2] присвячена дослідженню особливостей розвитку потенціалу світової

транспортної системи. Окрему увагу приділено оцінці впливу чинників (світового товарного експорту, регіональної структури вантажопотоків тощо) на розвиток світової транспортної системи.

Стаття [3] висвітлює дослідження впливу глобалізаційних процесів на розвиток ринку транспортних послуг в умовах єдиного світового економічного простору.

У праці Щербаніна Ю.А. [4] проведений поглиблений аналіз ефекту інвестування у транспортну інфраструктуру, визначені показники впливу транспорту на економічний розвиток.

Стаття французького економіста [5] висвітлює роль інвестицій у транспортну інфраструктуру, автор наводить схему, яка ілюструє прямі вигоди від інвестування транспорту та вплив зовнішніх ефектів (екстерналій) на економічне зростання.

У статті [6] автором проведені дослідження щодо визначення ступеня зв'язку макроекономічних показників та результатів діяльності транспорту за допомогою кореляційно-регресійного аналізу.

Невирішені проблеми. Незважаючи на велику кількість публікацій, присвячених дослідженню ролі транспортної системи у розвиток економіки це питання потребує постійного моніторингу та урахування структурних змін у формуванні макроекономічних показників.

Метою статті є розробка короткострокового прогнозу макроекономічних показників України до 2018 р. та оцінки ролі транспорту у зростання економіки на основі аналізу його питомої ваги у формуванні валової доданої вартості (ВДВ).

Постановка завдання. Транспорт спричиняє синергетичний ефект на розвиток основних галузей

економіки України, тому актуальними є наукові дослідження стосовно оцінки його впливу на зростання економіки. Проте слід вказати на неоднозначність цього питання, деякі науковці відмічають, що поряд з позитивними наслідками впливу розвитку транспорту на економічне зростання (розширення торгівлі, підвищення рівня конкурентоспроможності, зайнятості населення тощо), є низка негативних (погіршення екологічного стану навколишнього середовища, зростання рівня заторів у великих містах тощо).

Виклад основного матеріалу. Загальновідомо, що однією з умов зростання економіки, індикатором якого виступає збільшення валового внутрішнього продукту (ВВП), є розвинута та сучасна інфраструктура. Особливе місце займає саме транспортна інфраструктура, яка зв'язує між собою виробників та постачальників, виробників та споживачів. Від можливостей доставки та транспортних витрат залежить динаміка зростання виробництва та ВВП, від масштабу виробництва, в свою чергу, залежить обсяг перевезень [6].

ВВП — один із найважливіших показників розвитку економіки, який характеризує кінцевий результат виробничої діяльності економічних одиниць-резидентів у сфері матеріального і нематеріального виробництва. ВВП вимірюється вартістю товарів та послуг, виготовлених цими одиницями для кінцевого використання. ВВП — сума ВДВ галузей плюс чисті податки на продукти не зараховані до неї.

Аналіз основних тенденцій розвитку транспорту України показує недостатню ефективність перетворень, які протікають у системі управління, що відображує коливання основних показників його розвитку протягом останніх років після кризового стану економіки. Так, обсяг

перевезення вантажів усіма видами транспорту у 2015 р. становив 1474 млн. т, що на 9,2% менше порівняно з 2014 р. Введено в дію нових основних засобів транспорту у 2014 р. на суму 15920 млн. грн., що на 1,5% менше ніж у 2013 р. При цьому спостерігалось зниження частки збиткових підприємств транспорту та зв'язку у загальній кількості підприємств з 35,9% у 2014 р. до 28,9% у 2015 р. Між тим, коливання середнього рівня рентабельності операційної діяльності на транспорті складала від 5,6 % у 2010 р. до 1,2 % у 2015 р., що характеризує наявність нерегулярності в тенденціях розвитку транспортної системи.

У таблиці 1 представлена динаміка індексів важливіших макроекономічних показників України за період 2001-2015 рр. [7]. На графіку (рис. 1), видно, що найбільше падіння у наслідок світової економічної кризи у 2009 р. зазнала галузь будівництва, що негативно вплинуло і на обсяги перевезень, падіння яких відбувається протягом останніх чотирьох років (табл. 2, рис. 2). Нажаль, зростання ВВП у 2010–2011 рр. було тимчасовим, що показали результати діяльності економіки України за 2012–2015 рр. Проте згідно прогнозу, представленому науковцями Інституту економіки та прогнозування НАН України відмічається поступове покращення ситуації: у 2017 рр. ВВП зросте на 1,9%, у 2018 р. – на 3,2% [8].

Проведений попарний кореляційний аналіз між індексами ВВП та продукції промислового виробництва, продукції будівництва та обсягів перевезень вантажів показав їх тісний зв'язок (коефіцієнти кореляції відповідно - 0,949; 0,882; 0,905).

Таблиця 1

Динаміка та прогноз індексів макроекономічних показників України, % до попереднього року

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ВВП	109,5	112,1	103,0	107,4	107,6	102,3	85,2	104,1	105,4	100,3	100,0	93,4	90,1	101,2	101,9	103,2
Продукція промислового виробництва	115,8	112,5	103,1	106,2	107,6	94,8	78,1	112,0	108,0	99,5	95,7	89,9	87,0	88,0	89,7	92,6
Продукція сільськогосподарського виробництва	89,0	119,7	100,1	102,5	93,5	117,1	98,2	98,5	119,9	95,5	113,3	102,2	95,2	96,3	98,2	101,3
Продукція будівництва	126,5	117,2	93,4	109,9	115,6	84,2	51,8	94,6	111,0	91,7	88,9	79,6	87,7	88,8	90,4	93,3
Обсяги перевезень вантажів	106	105	104	104	106	99	82	109	107	98	99	90	91	92,1	93,8	96,8

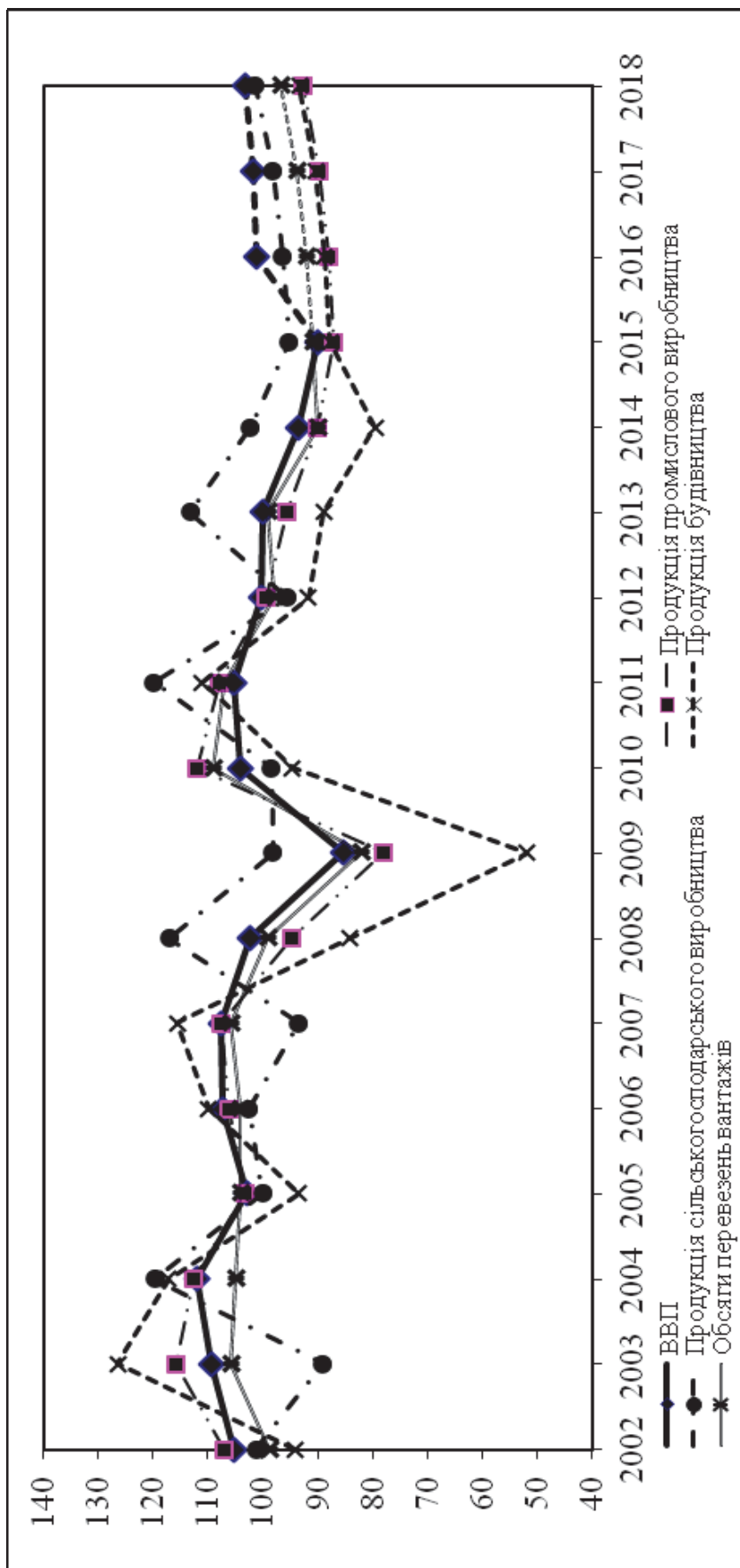


Рис. 1. Динаміка і прогноз індексів макроекономічних показників України, % до попереднього року.

Таблиця 2

Динаміка обсягів перевезення вантажів за видами транспорту, млн.т

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Транспорт - усього	1654	1731	1805	1873	1990	1972	1625	1765	1887	1853	1837	1623	1474
у тому числі:													
залізничний	445	462	450	479	514	499	391	433	469	457	444	386	350
морський	9	9	8	9	9	8	5	4	4	4	3	3	3
річковий	10	12	13	14	15	11	5	7	6	4	3	3	3
автомобільний	973	1027	1121	1167	1255	1267	1069	1168	1253	1260	1261	1131	1021
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
трубопровідний	217	221	213	204	196	187	155	153	155	128	126	100	97

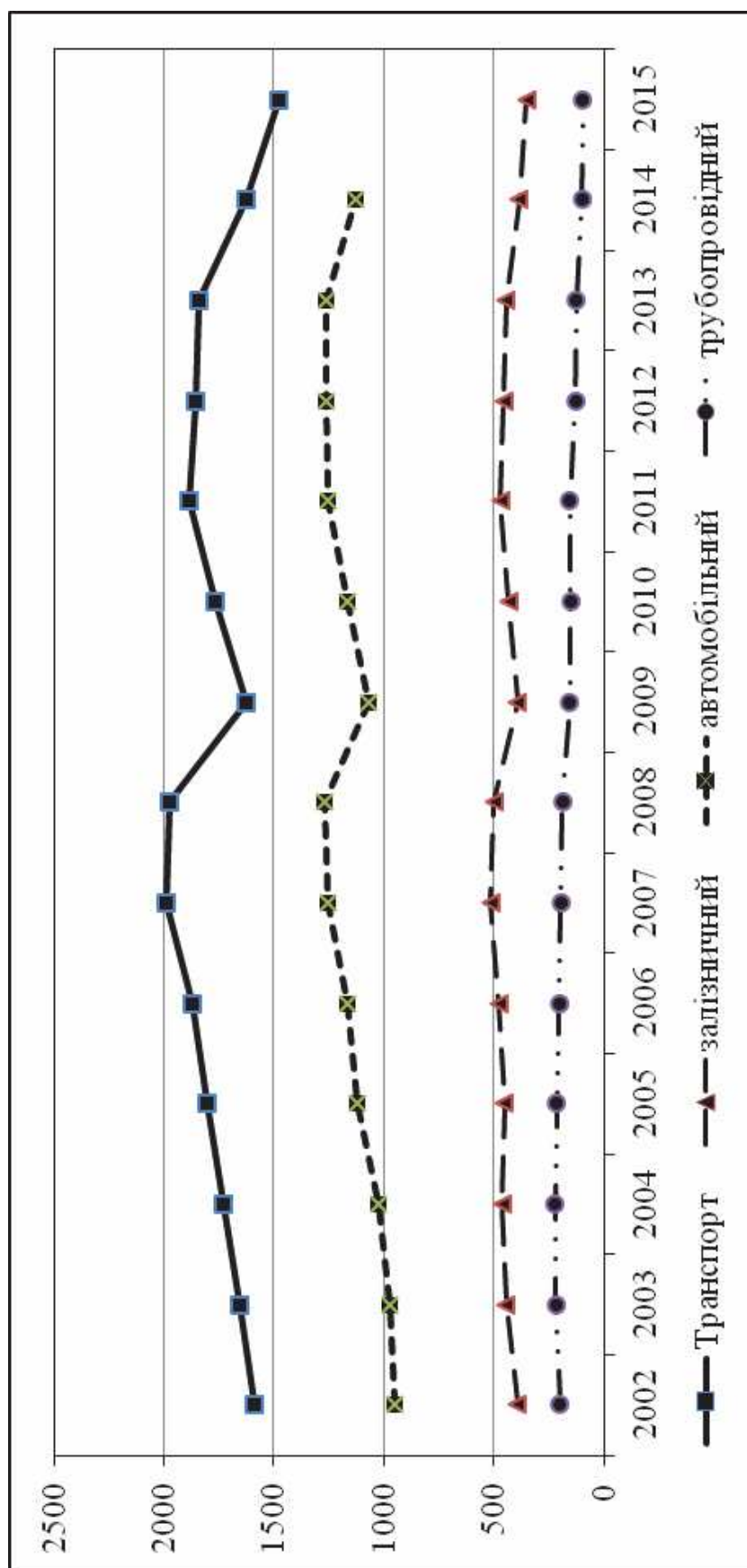


Рис. 2. Динаміка обсягів перевезення вантажів за видами транспорту, млн.т

Використовуючи метод експертних оцінок та результати кореляційного аналізу нами розроблений прогноз індексів макроекономічних показників до 2018р. (табл. 1, рис. 1).

З метою оцінки ролі транспорту та інших видів економічної діяльності у зростання економіки необхідно провести структурний аналіз ВДВ.

Проведений аналіз ВДВ (табл. 3, рис. 3) показує, що протягом 2001–2014 рр. відбулися зміни у її структурі. Особливо це стосується виду економічної діяльності «Транспорт, складське господарства та пошта». Якщо на початку періоду часу, що досліджується (2001 р.), питома вага її у структурі ВДВ складала 12%, то у 2014р. – тільки 6,4 %.

Тенденція до падіння питомої ваги у структурі ВДВ у 2014р. у порівнянні з 2001 р. відмічається також таких видів економічної діяльності як «Сільське, лісове та рибне господарство» (-4,2%), «Переробна промисловість»(-5,2%), «Постачання електроенергії, газу, пари»(-2,7%) та «Будівництво»(-1,4%). Падіння обсягів виробництва цих галузей економіки є фактором, який спричинив падіння обсягів перевезень вантажів та питомої ваги транспорту в структурі ВДВ. У той же час питома вага видів економічної діяльності «Оптова, роздрібна торгівля та ремонт автотранспортних засобів» (+3,8%) та «Добувна промисловість» (+0,8%) за період 2001-2014 рр. мали тенденцію до зростання. Дана тенденція вказує на те, що економіка України має сировинно-орієнтований та низько технологічний уклад.

У таблиці 4 наведена для порівняння питома вага технологічних укладів в економіці США, Росії та України, яка демонструє значне відставання інноваційного розвитку економіки України [9].

Таблиця 3

Динаміка структури валової доданої вартості за видами економічної діяльності
(у фактичних цінах, %)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Сільське лісове та рибне господарство	13	10,9	10,8	9,2	7,5	6,6	6,9	7,2	7,4	8,1	7,8	8,7	10,2
Добувна промисловість і розроблення кар'єрів	4,4	4,1	3,6	4,1	4	4,4	5,7	3,9	5,7	6,3	5,7	5,4	5
Переробна промисловість	17,9	18,6	18,6	19,7	20,1	19,9	17,4	15,8	13	11,8	12,2	11,2	12,2
Постачання електроенергії,газу, пари	5,1	4,6	3,6	3,4	3,4	3,2	3	3,4	2,8	3,1	3,1	2,9	2,8
Будівництво	3,4	3,8	4,2	3,7	3,9	4,2	3,1	2,4	3,3	3	2,8	2,5	2,3
Оптова і роздрібна торгівля, ремонт автотранспортних	10,9	11,8	11,9	12,7	12,6	13,2	13,8	13,5	14,5	14,9	14,4	14,6	14,7
Транспорт, складське господарство, пошта	12,2	13,1	12,4	10,7	10,3	9,7	9,2	11,3	7,8	8	7,1	7,2	6,4
Інші види економічної діяльності	33,1	33,1	34,9	36,5	38,2	38,8	40,9	42,5	45,5	44,8	46,9	47,5	46,4

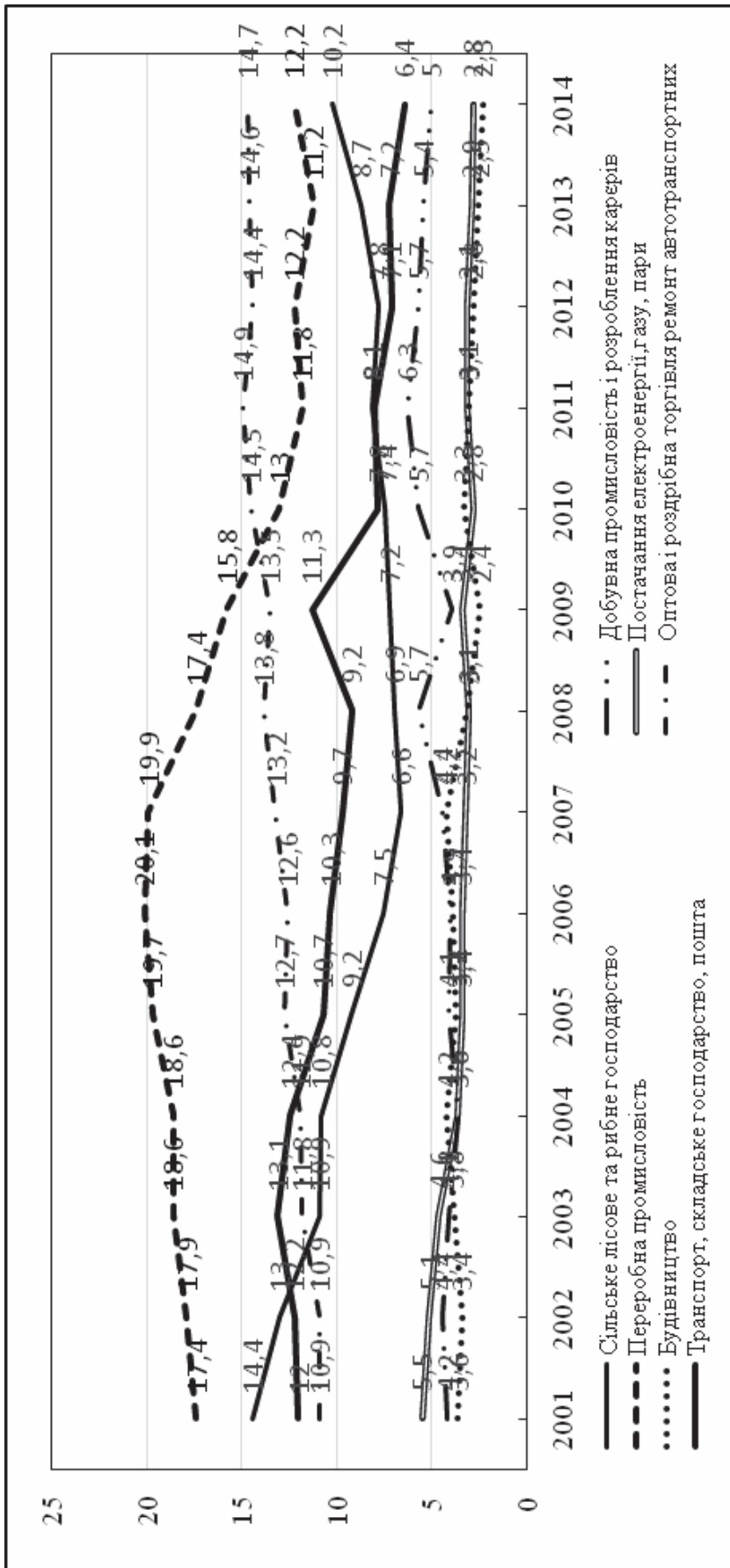


Рис. 3. Динаміка структури ВДВ за видами економічної діяльності, %..

Питома вага технологічних укладів в економіці
США, Росії та України

	III технологічний уклад	IV технологічний уклад	V технологічний уклад	VI технологічний уклад
США	-	20 %	60 %	5 %
Росія	30%	50%	10%	-
Україна	57,9 %	38 %	4 %	

Висновки. Аналіз динаміки індексів макроекономічних показників України показав, що протягом останніх років спостерігається скорочення виробництва продукції промисловості та будівництва, що спричинило падіння обсягів перевезень вантажів усіма видами транспорту України. Незначне зростання демонструє виробництво продукції сільського господарства. Питома вага виду економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, пошта» у формуванні ВДВ має тенденцію до зменшення протягом останніх п'яти років, що вказує на необхідність термінових заходів щодо реформування системи управління та залучення інвестицій у розвиток цього важливого сектору економіки.

Проведений структурний аналіз ВДВ за видами економічної діяльності показав, що зберігається тенденція до розвитку сировинних галузей та торгівлі за рахунок падіння внеску стратегічно важливих секторів у відновлення економіки країни. При розробці прогнозу індексів макроекономічних показників ми виходили з гіпотези, яка передбачає поступове зростання економіки України у період до 2018р. Проте таке припущення має право на існування тільки при умові стабілізації політичної обстановки у країні в найближчій перспективі.

Література

1. Підлісний П. Вплив макроекономічної динаміки на роботу залізничного транспорту в умовах кризи/ П. Підлісний, Н.Паткевич, А. Брайковська - [Електронний ресурс].- Режим доступу: www.irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis_64.exe.
2. Захарова О.В. Глобальні чинники розвитку потенціалу світової транспортної системи.- [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:luECZttXnFQJ:soskin.info/userfile>.
3. Кузьменко Ю. А. Глобализационные процессы мировой экономики, влияющие на функционирование международной транспортной системы / Ю. А. Кузьменко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №36. – С. 35–37.
4. Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и взаимовлияние. - [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/transport-i-ekonomicheskii-rost-vzaimosvyaz-i-vliyanie>.
5. Berechman J. (2001) Transport Investment and Economic Development, Is There a Link? Paper Presented at the ECMT Round Table 119. ECMT. Paris.
6. Степанок Н.Ю. Взаємозв'язок макроекономічних показників та транспортної галузі в Україні. - [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/2011_3_1/112-117.pdf.
7. Статистичний щорічник України.- [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
8. Макропрогноз розвитку економіки України у 2016–2018 рр. - [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://ief.org.ua/#pagetitle>.
9. Технологический уклад.- [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://ru.wikipedia.org/wiki>.