

19. Трахтенгерц Э.А., Степин Ю.П., Андреев А.Ф. Компьютерные методы поддержки принятия управленческих решений в нефтегазовой промышленности. — М.: СИНТЕГ, 2005. — 592 с.

20. Кульба В.В., Кононов Д.А., Ковалевский С.С., Косяченко С.А., Нижегородцев Р.М., Чернов И.В. Сценарный анализ динамики поведения социально-экономических систем. — М., 2002. — 248 с.

21. Вишнеков А.В., Иванова Е.М. Сравнительная оценка вычислительных систем по критериям пользователя // Качество. инновации. образование. — 2013. — № 4. — С. 63—68.

22. Человеческий фактор в управлении / Под ред. Н.А. Абрамовой, К.С. Гинсберга, Д.А. Новикова. — М.: КомКнига, 2006. — 496 с.

23. Волкова В. Н., Денисов А. А. Основы теории систем и системного анализа: Уч. — СПб.: Изд. СПГГТУ, 2005. — 520 с.

24. Королев О.Л. Применение энтропии при моделировании принятия решений в экономике: Монография / О.Л. Королев, М.Ю. Кусый, А.В. Сигал/ Под ред. доц. А.В. Сигала. — Симферополь: Издательство «ОДЖАКТЪ», 2013. — 148 с.

25. Савченко А. Система электронных платежей нового поколения/ А. Савченко, І. Івченко, В. Михайлова // Вісник НБУ. — 2007. — № 2. — С. 2—4.

26. Гельфанд И.М., Розенфельд Б.И., Шифрин М.А. Очерки о совместной работе математиков и врачей. Серия «Синергетика: от прошлого к будущему». — М.: URSS, 2004. — 416 с.

27. Котов Ю.Б. Новые математические подходы к задачам медицинской диагностики/ Синергетика: от прошлого к будущему. — М.: URSS, 2004 — 238 с.

28. Бир С. Мозг фирмы. — М.: URSS, 2005. — 416 с.

29. Шеннон К. Работы по теории информации и кибернетике. — М.: Издательство иностранной литературы, 1963. — 832 с.

Стаття надійшла до редакції 15.11.2013 р.

УДК 339.727

О. М. Мазуренко, к.е.н., доцент,
ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»

СТАТИСТИКА ПОСЛУГ АВТОТРАНСПОРТУ: МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

АНОТАЦІЯ. У статті розглянуто транспортний потенціал міжнародних перевезень і його складові. Досліджено структуру та динаміку зовнішньоекономічних вантажопотоків, визначено вагомість транзитних перевезень автотранспортом у загальному обсязі транзитних вантажопотоків.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: послуги автотранспорту, транспортний потенціал, експорт вантажів, імпорт вантажів, транзитні перевезення

ANNOTATION. *The article considers transport capacity of international transportation and its components. The structure and dynamics of foreign economics cargo streams have been studied, the weight of transit transportation by automotive transport in relation to total transit transportation have been specified.*

KEY WORD: *service vehicles, transport capacity, exports of goods, imports of goods, transit*

Вступ. Сталий розвиток країни є можливим за умови ефективного використання її транспортного потенціалу. Транспорт є галуззю, яка знаходиться на стику виробничої сфери і сфери послуг. Він не продукує ніяких матеріальних цінностей, а забезпечує перевезення вантажів і людей, створюючи необхідні умови соціально-економічного розвитку країни.

Транспорт посідає сьогодні одне з провідних місць у структурі ВВП, питома вага галузі «Транспорт і зв'язок» у складі ВВП України упродовж 2000—2012 років коливається в межах 9—13 %. При цьому автомобільний транспорт є наймасовішим видом транспорту. В економіці України він забезпечує перевезення майже 60 % вантажів, що надходять на всі види транспорту загального використання, і 8—9 % вантажообороту.

Україна має досить розгалужену транспортну систему, знаходиться на перехресті міжнародних торговельних шляхів, але її транспортний потенціал не використовуються належним чином і в достатньому обсязі. Така ситуація призводить до часткової, а іноді і повної втрати міжнародних транспортних потоків.

Метою роботи є оцінка транспортного потенціалу країни і зокрема потенціалу автомобільного транспорту в сучасних умовах і розробка напрямків його вдосконалення.

Розробленість даної теми: дослідження проблеми оцінки транспортного потенціалу присвячені роботи видатних українських і зарубіжних учених. Зокрема, дослідження теоретичних і практичних аспектів аналізу ринку автотранспортних послуг відображені в працях провідних фахівців — Маслій В.В., Черноус, Макаренко М.В., Ісіков С. К., Р. Беспалов, Гаджинський О. М., Смахов А. А. та ін. Однак, залишились поза увагою питання оцінки потенціалу автотранспортних перевезень.

Основні результати досліджень

Найважливішу роль в інтеграційних процесах відіграють інфраструктурні галузі, і зокрема, транспортна, що забезпечує вільне просування основних факторів виробництва та дозволяє здійсню-

вати міжнаціональний товарообмін. При цьому значення діяльності автотранспорту в умовах глобалізованого світового господарства неухильно підвищується. Це пов'язано насамперед із випереджаючим зростанням обсягів міжнародної торгівлі над аналогічним показником промислового виробництва і, як наслідок, зростанням обсягів міжнародного вантажообороту.

Унікальне географічне розташування України, наявність мережі автомобільних доріг створюють необхідні умови для збільшення обсягів міжнародних транспортних послуг. Міжнародні транспортні перевезення є важливим видом зовнішньоекономічної діяльності і суттєвим джерелом наповнення державного бюджету. Обсяги експорту транспортних послуг, за даними Держкомстату України, у 2012 р. оцінені у 13527,6 млн дол. США (імпорт — 6706,3 млн дол. США) [1]. Із загального обсягу експорту транспортних послуг близько 55 % припадає на країни СНД, обсяг імпорту на 42 % формується державами Євросоюзу. Україна є активним учасником міжнародного ринку автотранспортних послуг: у 2012 р. вона експортувала послуги вантажного автотранспорту до 67 країн на загальну суму 266,9 млн дол. США, імпорт аналогічних послуг з 46 країн світу оцінюється у 47,6 млн дол. США [5]. Отже, є очевидними можливості поглиблення інтеграції української транспортної галузі до ринку транспортних послуг на теренах ЄС.

Ситуація, що склалася на ринку міжнародних перевезень, сприяє відносно стабільній роботі автотранспортних підприємств. Зовнішньоекономічні вантажопотоки (обсяги перевезених вантажів) через кордони України у 2012 році, становили 373,696 млн т, при цьому у загальній структурі за видами транспорту автомобільний транспорт займає третє місце після трубопровідного та залізничного, а в експорті вантажів друге.

Вагомість кожного елементу в загальному обсязі зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України у 2012 році були такою: на транзит припадає 58,48 %, експорт — 24,55 % та імпорт — 16,96 %. Для автотранспортних перевезень цей розподіл набув таких значень: транзит — 23 %, експорт — 34 % та імпорт — 43 % (рис. 1).

Аналіз динаміки і структури зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України (табл. 1) дає змогу констатувати, що протягом передкризових років у цілому спостерігається позитивна динаміка перевезень по всій структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків.

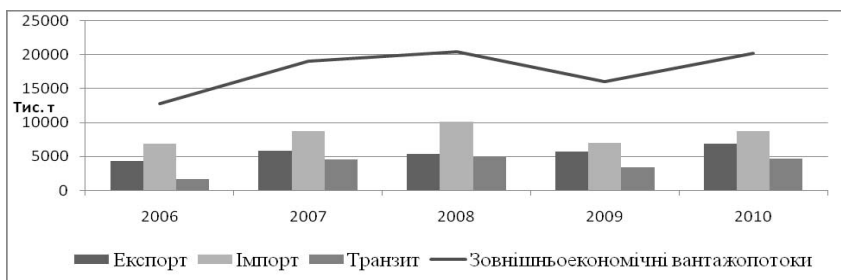


Рис. 1. Динаміка зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України автомобільним транспортом у 2006—2010 рр.

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України. *Транспорт і зв'язок України, 2010 рік*

За весь аналізований період відмічається домінування частки імпорту, що є досить загрозливим явищем для національних перевізників. Адже перерозподіл у бік імпорту може призвести до втрати Україною певної частки ринку. Вагомість транзитних перевезень також значна і стрімко зростає у 2007—2008 рр. Однак, у 2009 році відбулося скорочення транзиту та імпорту вантажів майже наполовину. Причина очевидна — глобальна фінансово-економічна криза, яка негативно вплинула на всі сфери економіки, що, у свою чергу, спричинило зменшення як внутрішніх, так зовнішньоекономічних вантажопотоків. При цьому найбільше це відбулося саме на зменшенні транзитних вантажопотоків через кордони України.

Таблиця 1

**ДИНАМІКА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖОПОТОКІВ
ЧЕРЕЗ КОРДОНИ УКРАЇНИ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

Показник	2006	2007	2008	2009	2010
Експорт, тис. т	4339	5803	5396	5752	6912
Темп зростання експорту, %	—	133,7	92,9	106,6	120,2
Імпорт, тис. т	6898	8773	10165	7029	8702
Темп зростання імпорту, %	—	127,2	115,9	69,2	123,8
Сальдо фізичного обсягу, тис. т	-2559	-2969	-4769	-1277	-1790
Коефіцієнт покриття експортом імпорту	0,63	0,66	0,53	0,82	0,79

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України. *Транспорт і зв'язок України, 2010 рік*

Обсяги експортно-імпортних автотранспортних послуг України зазнали значних коливань під впливом двох визначальних подій: членства у СОТ, набутого у 2008 р., та світової фінансово-економічної кризи. Членство в СОТ надало національним експортерам низку переваг, пов'язаних зі скасуванням квотування експорту української металопродукції, зменшенням антидемпінгових обмежень тощо. Разом з тим, зміцнення позицій України на зовнішніх ринках не змогло відвернути скорочення обсягів експорту України. Зменшення експорту вантажів автомобільним транспортом в Україні досягло критичного рівня у 2008 році, коли склало 92,9 % порівняно з попереднім роком. Така ситуація значною мірою була спричинена зниженням попиту на традиційні експортні товари України. Водночас — унаслідок девальвації національної валюти та падіння купівельної спроможності населення — суттєвого скорочення імпорту вантажів автомобільним транспортом зазнав у 2009 році, темп зростання склав 69,2 %.

Аналіз динаміки показників свідчить, що коливання вантажопотоків автомобільного транспорту через кордони України супроводжувалось наростанням обсягу від'ємного сальдо фізичного обсягу до 2008 року (рис. 2). Значення коефіцієнту покриття експортом імпорту нижче одиниці за весь аналізований період. Найвище значення цього коефіцієнта зафіксовано у 2009 році, при цьому імпорт лише на 82 % покривається експортом вантажів, від'ємне сальдо фізичного обсягу становить -1277 тис. тонн. Найнижче значення, на рівні 53 % покриття та від'ємне сальдо фізичного обсягу 4769 тис. тонн у 2008 році. У 2010 році експорт вантажів зріс на 20,17 % — до 6912 тис. тонн, імпорт — на 23,81 %, до 8702 тис. тонн, однак, покриття експортом імпорту склало лише 0,79, тоді як у 2009 році — 0,82, розрив між експортом та імпортом склав 1790 тис. тонн.

Транзит становить суттєву частку (40,8 %) у структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків автомобільного транспорту, що прямують через кордони України (табл. 2). Це обумовлено вигідним геополітичним розташуванням України, активним розвитком на її території міжнародних транспортних коридорів поступовим покращенням стану автомобільних доріг (табл. 2).

Транзитні перевезення вантажів автомобільним транспортом у 2012 р. становлять 4850 тис. т. і за вісім років зросли на 4213,9 тис. тонн, або у 7,63 рази.

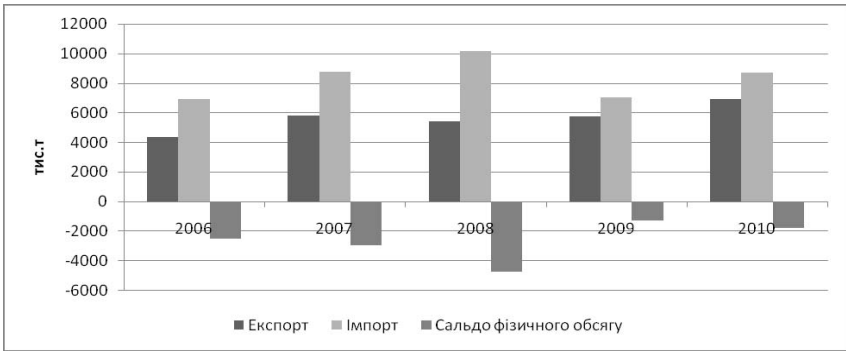


Рис. 2. Динаміка експорту, імпорту та сальдо фізичного обсягу вантажопотоків автомобільного транспорту України

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України. *Транспорт і зв'язок України, 2010 рік*

Таблиця 2

**ДИНАМІКА ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ
АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

Роки	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Перевезено вантажів, тис. т	636,1	1614,1	4494,6	4908,7	3354,2	4649,1	5011,2	4850,0
Темпи зростання, %	27,25	253,76	278,45	109,21	68,33	138,61	107,8	96,8

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України. *Транспорт і зв'язок України, 2012 рік*

Щороку обсяг транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом у середньому зростає на 602 тис. тонн, або 1,35 %. Така позитивна динаміка відбилася і на частці транзитних автоперевезень у загальному обсязі транзитних вантажопотоків (рис. 3).

У структурі транзитних потоків за країнами відправлення, найбільшим транзитником для України була і залишається Російська Федерація. Її частка в загальному обсязі автомобільного транзиту стабільно перетинає 20,0 % поріг, що порівняно з транзитом з усіх країн ЄС, взятих разом. Розширення участі України на ринку автотранспортних послуг ЄС пов'язане насамперед з проблемою придбання достатньої кількості автотранспортних за-

собо́в. На жаль, вітчизняна промисловість не виробляє таких транспортних засобів, і їх надходження до перевізників обумовлено виключно імпортом. Роль держави тут вбачається у підтриманні процесу лізингового придбання автотранспорту [4]. Крім того, потрібна реалізація політичних рішень щодо спрощення процедури отримання багаторазових віз для вітчизняних водіїв автотранспортних організацій за спрощеною процедурою. При цьому слід виходити з того, що водіям іноземних перевізників, зокрема з ЄС, взагалі не потрібні візи України для в'їзду на її територію, а під час здійснення перевезень транзитних вантажів із/в треті країни не потрібен дозвіл.



Рис. 3. Динаміка обсягу транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом України та його частки у 2006—2012 рр.

У соціально-економічному розвитку нашої країни використання можливостей її транзитного потенціалу має відігравати важливу роль, що дозволить ефективно використовувати резерви провізних можливостей національної транспортної системи, стимулювати її відтворення та вдосконалення. В цілому деформована у бік переваги лише двох видів транспорту (трубопровідного та залізничного) структура транзитних вантажоперевезень, на думку вітчизняних науковців, робить уразливим транзитний потенціал України.

Міждержавний транзит через українську територію — це значний економічний ресурс, який нині використовується неповною мірою. Частина транзитних потоків оминає Україну. За оцінками експертів, транзитний потенціал України зараз реально використовується лише на 40—50 %. [3] В умовах зростання вантажопотоків і поглиблення інтеграційних процесів виникає необхідність

подальшого детального дослідження проблем і перспектив реалізації транзитного потенціалу України, аналізу сучасного стану транспортної інфраструктури, конкурентоспроможності вітчизняних перевізників на міжнародних ринках перевезень, перспектив функціонування міжнародних транспортних коридорів в Україні.

Література

1. Державна служба статистики України // Експрес-випуск № 08.2-27/12.
2. Зовнішня торгівля України транспортними послугами за 2010 р.
3. Семінар «Актуальні проблеми інформаційних та транспортних систем і технологій» 11.05.2011. Волоховська Т. І. (Академія митної служби України, Дніпропетровськ).
4. Концепція розвитку транспортно-дорожного комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish>
5. *Смирнов І.Г.* Світовий ринок логістичних послуг: географічні особливості // Вісник Київського ун-ту. Серія «Географія». Вип. 46. — 2009. — С. 60—65.

Стаття надійшла до редакції 10.11.2013 р.

УДК 311.312.012

В. П. Павленко, к.е.н., здобувач

СТАТИСТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОЦЕСУ ЕФЕКТИВНОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНО-КОМАНДНОЇ МОДЕЛІ ЕКОНОМІКИ В РИНКОВУ

АНОТАЦІЯ. Стаття присвячена формулюванню концептуальних засад статистичного забезпечення процесу трансформації адміністративно-командної моделі української економіки в ринкову, що має сприяти підвищенню рівня її ефективності, конкурентоспроможності та досягненню більш високих соціальних стандартів життя українського народу.

АННОТАЦИЯ. Статья посвящена формированию концептуальных основ статистического обеспечения процесса трансформации административно-командной модели украинской экономики в рыночную, что должно способствовать повышению уровня ее эффективности, конкурентоспособности и достижению более высоких социальных стандартов жизни украинского народа.

ABSTRACT. This article is devoted to the formulation of the statistical background of the Ukrainian administrative economic model transformation to the market one. This kind of transformation should enhance the effectiveness of the