

УДК 656.01

Кушнір Л.В.

кандидат економічних наук, старший викладач
кафедри менеджменту і маркетингу на морському транспорті
Одеського національного морського університету

АНАЛІЗ РОБОТИ ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ЗА ОСНОВНИМИ ПОКАЗНИКАМИ

У статті викладено результати проведених автором досліджень динаміки та структури вантажних перевезень транспортом України протягом 2003–2014 років. Проаналізовано співвідношення видів транспорту у вантажних перевезеннях країни. Досліджено динаміку пасажирських перевезень та пасажирообігу протягом 2003–2014 років. Розраховано та проаналізовано коефіцієнт транспортності валового внутрішнього продукту.

Ключові слова: вантажні перевезення, вантажообіг, пасажирські перевезення, пасажирообіг, транспортностість.

Кушнір Л.В. АНАЛИЗ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ ПО ОСНОВНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ

В статье изложены результаты проведенных автором исследований динамики и структуры грузовых перевозок транспортом Украины в течение 2003–2014 годов. Проанализировано соотношение видов транспорта в грузовых перевозках страны. Исследована динамика пассажирских перевозок и пассажирооборота в течение 2003–2014 годов. Рассчитан и проанализирован коэффициент транспортности внутреннего валового продукта.

Ключевые слова: грузовые перевозки, грузооборот, пассажирские перевозки, пассажирооборот, транспортностисть.

Kushnir L.V. ANALYSIS OF THE WORK OF TRANSPORT OF UKRAINE MAIN INDICATORS

The article presents the results of research conducted by the author of the dynamics and structure of freight transportation Ukraine for 2003–2014 years. Correlation of transport in freight traffic of the country. The dynamics of passenger traffic and passenger during 2003–2014 years. Calculated and analyzed the ratio of turnover to unit of gross domestic product.

Keywords: freight, cargo turnover, passenger transport, passenger, ratio of turnover to unit of gross domestic product.

Постановка проблеми. Транспорт – одна із найважливіших галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі і невиробничі потреби господарства і населення країни в усіх видах перевезень. Тільки він може забезпечити обмін товарами між окремими територіями, та є необхідною умовою функціонування господарства країни. Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних та супутніх послуг, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України. Саме тому виникає необхідність проведення аналізу функціонування транспортної системи для подальшого її удосконалення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні основи з тематики статті закладені у працях І.М. Гойхмана, Ю.Ф. Кулаєва, М.В. Макаренка, О.М. Котлубая, М.Я. Поста, І.П. Садловської, О.Є. Хачатурова та багатьох інших.

Постановка завдання. На основі викладеного можна сформулювати основне завдання статті, яке полягає в дослідженні динаміки та структури основних показників роботи транспорту України та виявлення проблемних місць у його діяльності.

Виклад основного матеріалу. Ефективність транспортної системи – важливий чинник розвитку економіки. Транспорт є галуззю, яка знаходиться на стику виробничої сфери і сфери послуг. Він не створює ніяких матеріальних цінностей, а забезпечує перевезення вантажів і пасажирів, розвиваючи зв'язки між підприємствами, галузями, регіонами. Саме тому транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки України. Ефективне функціонування державної транспортної системи та включення її у світову транспортну мережу сприятиме збільшенню обсягів міжнародних перевезень, що є надзвичайно значущим для підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту.

Транспортна система України складається з різних видів транспорту. Кожен з них має свою специфіку. Для забезпечення роботи господарства країни

всі види транспорту повинні бути взаємопов'язані та працювати злагоджено. Загальна транспортна мережа України включає 21,6 тис. км залізничних колій, 166,1 тис. км автомобільних доріг з твердим покриттям, 4,8 тис. км магістральних нафтопроводів, 40,1 тис. км газопроводів та 1,0 тис. км аміакопроводів, 2,1 тис. км експлуатаційних річкових судноплавних шляхів з виходом до Азовського та Чорного морів [1, с. 13].

Одним із основних видів транспорту по перевезенню вантажів та пасажирів є залізничний транспорт. Він виконує значний обсяг внутрішніх та експортно-імпорتنих перевезень.

Автомобільний транспорт здійснює перевезення різноманітних вантажів і пасажирів переважно на короткі і середні відстані. Середня відстань перевезення одного пасажирів автомобільним транспортом у 2013 році становила 15 км (у міжнародному сполученні – 505 км).

Трубопровідний транспорт відіграє важливу роль у переміщенні нафти і нафтопродуктів, природного газу. Мережа нафтопроводів менш щільна. Місцеві нафтопроводи короткі, ними перекачується нафта від місць видобутку до нафтопереробних заводів. Однак більшість нафти та газу завжди в Україну надходило з Росії. На жаль, зараз ця ситуація змінюється, адже погіршення стосунків з Росією ставить під загрозу отримання від сусідньої країни цих вкрай стратегічних ресурсів для України.

Річковий та морський транспорт разом складають водний транспорт України. Річковий транспорт здійснює, в основному, внутрішньодержавні перевезення вантажів і, в незначній кількості, міждержавні. Найважливіша судноплавна артерія – Дніпро, а також його притоки Десна і Прип'ять. Міжнародні перевезення здійснюються переважно по річці Дунай, яка сполучає Україну з багатьма європейськими державами. Морський транспорт відіграє важливу роль в експортно-імпорتنих та каботажних перевезеннях.

У транспортній системі України за обсягами перевезень вантажів останнє місце займає авіацій-

ний транспорт. Це – наймолодший вид транспорту, що виконує важливі функції у зв'язках України з іншими державами світу. Він здійснює, насамперед, перевезення пасажирів, а також пошти і вантажів, які швидко псуються.

Отже, щоб оцінити діяльність транспорту України, можна використати основні показники його роботи в якості критеріїв. Основними критеріями оцінки роботи транспорту виступають: обсяг перевезень вантажів, вантажообіг, співвідношення видів транспорту у вантажних перевезеннях, обсяг перевезень пасажирів, пасажирообіг, вартість перевезення, транспортні витрати, співвідношення пасажирських і вантажних перевезень в економіці країни.

1. *Обсяг перевезень* – кількість вантажу, що перевозиться тим або іншим видом транспорту. В таблиці 1 наведено динаміку перевезень вантажів різними видами транспорту протягом 2003–2014 років.

Всі види транспорту продемонстрували зниження обсягів перевезень у 2014 році порівняно з 2013 роком, що пов'язано з об'єктивними причинами складного економічного та політичного становища в

країні. Перш за все, відбулося зменшення обсягів експорту (залізна і марганцева руда, прокат, чорні метали, хімічна продукція впади майже в 2 рази, в зв'язку з втратою економіки Донбасу), критичний імпорт (газ, ліки), девальвація національної валюти, рівень інфляції (досягає 40-43%), нестача зовнішніх інвестицій та довгострокових кредитів, відсутність реформ [2, с. 16], все це негативно вплинуло на формування вантажопотоків на транспорті України і призвело до зменшення загальних обсягів.

У 2014 р. залізницями перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт 325,1 млн т вантажів, що на 12,3% менше, ніж у 2013 р. Відбулося зменшення перевезень залізної та марганцевої руди (на 2,4%), будівельних матеріалів (на 7,4%), цементу (на 10,4%), чорних металів (на 13,5%), хімічних і мінеральних добрив (на 19,2%), кам'яного вугілля (на 26,3%), нафти і нафтопродуктів (на 47,3%) та інших. У той же час збільшилося перевезення зерна та продуктів перемелу на 13,4%, лісових вантажів – на 1,9%.

У загальних обсягах перевезень вантажів водним транспортом збільшилися обсяги закордонних пере-

Таблиця 1

Динаміка перевезень вантажів різними видами транспорту України

Вид транспорту	Роки									
	2003	2005	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
	Обсяг, млн т	обсяг, млн т	обсяг, млн т	обсяг, млн т	обсяг, млн т	обсяг, млн т	обсяг, млн т	обсяг, млн т	обсяг, млн т	% до 2003 р
	% до 2003 р	% до 2005 р	% до 2007 р	% до 2009 р	% до 2010 р	% до 2011 р	% до 2012 р	% до 2013 р	% до 2013 р	
Всього, у т.ч.	855,8	809,3	902,7	695,7	755,3	811,7	772,8	757,6	671,2	78,4
		94,6	111,5	77,1	108,6	107,5	95,2	98,0	88,6	
Залізничний	443,5	448,7	512,5	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8	387,0	87,3
		101,2	114,2	76,3	110,6	108,3	97,7	96,6	87,6	
Автомобільний	176,0	126,5	169,7	140,0	158,2	178,3	179,0	183,5	178,4	101,4
		71,9	134,2	82,5	113,0	112,7	100,4	102,5	97,2	
Водний	18,8	21,4	24,3	9,8	11,1	9,9	7,8	6,3	6,0	31,9
		113,8	113,6	40,3	113,3	89,2	78,8	80,8	95,2	
Трубопровідний	217,4	212,6	196,1	154,6	153,4	155,0	128,4	125,9	99,7	45,9
		97,8	92,2	78,8	99,2	101,1	82,8	98,1	79,2	
Авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	100,0
		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Джерело: розроблено автором

Таблиця 2

Динаміка вантажообігу за видами транспорту України

Вид транспорту	Роки									
	2003	2005	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
	млрд ткм	млрд ткм	млрд ткм	млрд ткм	млрд ткм	млрд ткм	млрд ткм	млрд ткм	млрд ткм	% до 2003 р.
	% до 2003 р.	% до 2005 р.	% до 2007 р.	% до 2009 р.	% до 2010 р.	% до 2011 р.	% до 2012 р.	% до 2013 р.	% до 2013 р.	
Всього, у т.ч.	450,7	460,6	496,4	380,0	404,6	426,4	394,6	379,0	335,2	74,4
		102,2	107,8	76,5	106,5	105,4	92,6	96,1	88,5	
Залізничний	224,9	223,4	262,8	196,0	218,1	243,6	237,3	224,0	209,6	93,2
		99,3	117,6	74,6	111,3	111,7	97,4	94,4	93,6	
Автомобільний	14,1	19,7	29,4	33,8	38,7	38,4	39,2	40,5	37,8	в 2,68 рази
		139,7	149,2	114,9	114,5	99,2	102,1	103,3	93,3	
Водний	14,7	15,9	18,0	7,9	9,0	7,4	5,3	4,6	5,5	37,4
		108,2	113,2	43,9	113,9	82,2	71,6	86,8	119,6	
Трубопровідний	196,5	201,3	185,8	141,9	138,4	136,7	112,5	109,6	82,1	41,8
		102,4	92,3	76,4	97,5	98,8	82,3	97,4	74,9	
Авіаційний	0,5	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,2	40,0
		60,0	133,3	100,0	100,0	75,0	100,0	100,0	66,7	

Джерело: розроблено автором

везень на 5,1%. Переробка експортних вантажів збільшилася на 10,7%, внутрішнього сполучення – на 36,3%. Переробка імпортованих вантажів скоротилася на 8,0%, транзитних – на 12,1%. Кількість оброблених суден – закордонних та інфракт – скоротилася на 7,6%.

Протягом останніх років спостерігається стала тенденція до зменшення кількості вантажних перевезень трубопроводами (табл. 1). За підсумками 2014 р. порівняно з попереднім роком перекачка нафти скоротилася на 4,2%, аміаку – на 7,8%, газу – на 23,0%. Аналогічно зменшився транзит нафти на 3,6%, газу – на 27,8%. Поряд з цим транзит аміаку зріс на 2,9% [3, с. 2].

Усі наведені обсяги перевезень свідчать про занепад економіки країни та необхідність державного втручання для врегулювання соціально-економічного стану до рівня докризових років.

2. *Вантажообіг* – загальний обсяг вантажної транспортної роботи, який дорівнює сумі добутків перевезеного вантажу на відстань перевезення по кожній партії вантажу, (вимірюється в тонно-кілометрах або тонно-милях – на морському транспорті). Динаміку вантажообігу за видами транспорту України наведено у таблиці 2.

Аналогічно, як і за обсягом перевезень, за вантажообігом за усіма видами транспорту (крім водного) у 2014 році спостерігається невиконання обсягів вантажообігу до рівня попередніх років досліджуваного періоду.

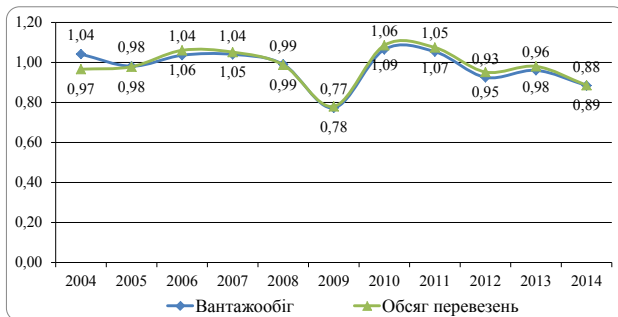


Рис. 1. Індекси обсягу перевезень вантажів та вантажообігу

Джерело: розроблено автором

Ключовим індикатором розвитку транспорту країни є ланцюгові індекси обсягу перевезень вантажів та вантажообігу. На рисунку 1, який побудований за даними таблиць 1, 2, показано динаміку обсягу перевезень та вантажообігу за індексами до попереднього року. Лінії майже співпадають між собою, це означає, що зв'язок між вказаними індексами дуже тісний (коефіцієнт кореляції наближається до 1).

Згідно з рисунком 1, починаючи з 2012 року спостерігається падіння обсягів перевезень та вантажообігу. Таким чином, економічний спад негативно відбивається на транспортній системі країни.

3. *Співвідношення видів транспорту у вантажних перевезеннях*. Характеризує рівень територіальної концентрації виробництва і динаміку її зміни. Співвідношення видів транспорту у вантажних перевезеннях визначається складом вантажоутворюючих галузей господарства, ступенем територіальної концентрації виробництва. Розподіл вантажообігу за окремими видами транспорту України наведений у таблиці 3.

Якщо розглянути співвідношення видів транспорту у західних країнах, то воно таке: у цілому на залізничний транспорт припадає 25%, автомобільний – 40%, а решта 35% – на внутрішній водний, морський каботаж і трубопровідний.

У СНД і в країнах Східної Європи в цілому у вантажообігу домінують залізниці – близько 60% у середньому, тоді як на вантажний автомобільний транспорт припадає лише 9%. У Північній Америці частки залізничного та автомобільного транспорту у вантажообігу практично зрівнялися, тоді як у Росії вони складають 46 і 9% відповідно [4, с. 45].

В Україні у 2014 році, як і в попередні роки, у структурі вантажообігу найбільшу частку займає залізничний транспорт (62,5%, рис 2). Це визначальний вид транспорту, який переміщує масові вантажі для промисловості, будівництва, аграрного сектору. Основними вантажоутворюючими галузями у сегменті залізничного транспорту завжди були паливно-енергетичний комплекс (шахти, електростанції і нафтопереробка), гірничо-металургійний комплекс (рудна сировина, кокс, металургія) і будівництво (пісок, щебінь, цемент [5, с. 245]. Основна вантажна база для залізничного транспорту формувалася на території трьох областей – Дніпропетровської, Донецької і Луганської. На жаль, у зв'язку зі складною

Таблиця 3

Структура вантажообігу різними видами транспорту України

Вид транспорту	Роки								
	2003	2005	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	млрд ткм	млрд ткм	млрд ткм	млрд ткм	млрд ткм	млрд ткм	млрд ткм	млрд ткм	млрд ткм
Всього, у т.ч.	450,7	460,6	496,4	380,0	404,6	426,4	394,6	379,0	335,2
	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Залізничний	224,9	223,4	262,8	196,0	218,1	243,6	237,3	224,0	209,6
	49,9	48,5	53,0	51,6	53,9	57,1	60,1	59,1	62,5
Автомобільний	14,1	19,7	29,4	33,8	38,7	38,4	39,2	40,5	37,8
	3,1	4,3	5,9	8,9	9,6	9,0	10,0	10,7	11,3
Водний	14,7	15,9	18,0	7,9	9,0	7,4	5,3	4,6	5,5
	3,3	3,4	3,6	2,0	2,2	1,7	1,3	1,2	1,6
Трубопровідний	196,5	201,3	185,8	141,9	138,4	136,7	112,5	109,6	82,1
	43,6	43,7	37,4	37,4	34,2	32,1	28,5	28,9	24,5
Авіаційний	0,5	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,2
	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

Джерело: розроблено автором

політичною та економічною ситуацією на сході країни вантажна база для залізничного транспорту втратила свої обсяги.

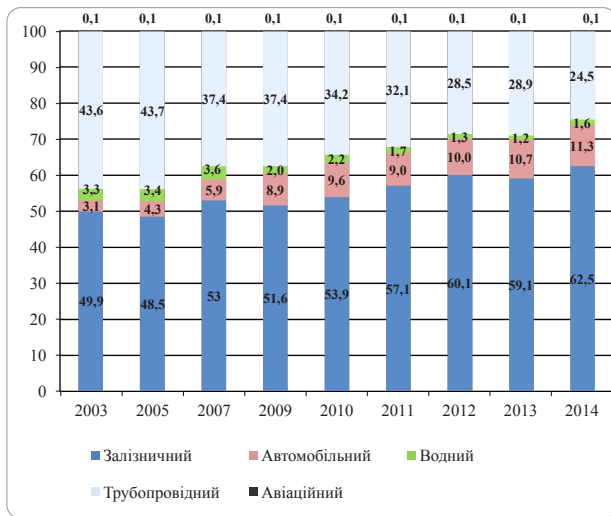


Рис. 2. Структура вантажообігу в Україні в 2003-2014 рр., %

Джерело: розроблено автором

У структурі сукупного вантажообігу автомобільний транспорт займає 11,3%, водний – 1,6%, стрімко зменшується питома вага трубопровідного транспорту з 43,6% у 2003 році до 24,5% у 2014 році (рис. 2).

Автомобільним транспортом в Україні перевозяться вантажі передусім для власних потреб на короткі відстані (середня відстань перевезень становить 47 км). Комерційні перевезення на замовлення здійснюють спеціалізовані автотранспортні підприємства, частка яких у загальному обсязі вантажо-перевезень автотранспортом становить 8-9%, або 87-134 млн т/рік.

У сегменті річкового транспорту основними вантажоутворюючими секторами є будівництво і гірничо-металургійний комплекс. Незважаючи на великий потенціал річкового транспорту, використовується

він не більше, ніж на 10% [5, с. 249], його частка є незначною і не перевищує 1%. Наприклад, перевезення зерна у порти України річковим транспортом становить 3%, а залізничним – 61%, при тому, що середній вік зерновозів становить 26 років.

Ще одним показником, який свідчить про інтенсивність використання шляхів сполучення, є вантажонапруженість (вантажобіг на 1 км). Наприклад, середня вантажонапруженість у 2013 році становила: по залізничному транспорту – 442,7 млн т, по автомобільному – 861,7 млн т, по морському – 4,9 млн т, по річковому – 2,8 млн т, по трубопровідному – 123,7 млн.т., по авіаційному – 108,9 тис. т. Таким чином, найбільша вантажонапруженість спостерігається по автомобільному транспорту, це означає, що найбільш інтенсивно в Україні для перевезення вантажів використовуються автошляхи, що призводить до постійного їх руйнування та вкладення інвестицій для якнайшвидшого їх відновлення. Аналогічно, у середньому за добу найбільше вантажів перевозиться автомобільним транспортом (3454 тис. т., тоді як морським – 9 тис. т., річковим – 8 тис. т.). Отже, необхідно перерозподілити вантажопотоки за різними видами транспорту. В зв'язку з цим, державою розглядається в перспективі збільшення навантаження на річки, що, в першу чергу, забезпечить менше псування доріг, а по-друге, сприятиме відновленню річок як транспортних артерій. До того ж, річковий транспорт – це найбільш дешевий вид транспорту, а транспортування вантажів рікою є більш вигідним для вантажовласників, оскільки, одна баржа може вмістити близько 50 контейнерів, тоді як одною вантажівкою можна перевезти лише один-два. Саме тому необхідно залучати капіталовкладення в ремонт шлюзів, розвідних мостів, виконувати систематичне днопоглиблення.

Таким чином, співвідношення видів транспорту в транспортній роботі є найважливішою типологічною ознакою не тільки транспортної системи, але і господарства в цілому.

4. *Обсяг перевезень пасажирів* – кількість пасажирів, які транспортуються тим або іншим видом транспорту. Переміщення пасажирів характеризується таким показником як транспортна рухливість населення, який відображає ступінь урбанізації, рівень

Таблиця 4

Динаміка перевезень пасажирів різними видами транспорту України

Вид транспорту	Роки								
	2003	2005	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014**
	млн пас.	млн пас.	млн пас.	млн пас.	млн пас.	млн пас.	млн пас.	млн пас.	млн пас.
Всього, у т.ч.	3778,2	4302,3	8835,0	7274,1	6837,7	6972,9	6812,3	6620,0	5899,5
		113,9	зб. у 2,05 р.	82,3	94,0	101,9	97,7	97,2	89,1
Залізничний	476,2	444,7	4646,5*	3248,3*	3104,6*	3352,8*	3348,9*	3263,8*	2977,1*
		93,4	зб. в 10,4 р.	69,9	95,6	108,0	99,9	97,4	91,2
Автомобільний	3290,7	3840,2	4174,1	4012,9	3719,4	3604,6	3448,7	3340,8	2915,3
		116,7	108,7	96,1	92,7	96,9	95,7	96,9	87,3
Водний	9,1	13,6	9,5	7,8	7,6	8,0	6,6	7,3	0,6
		149,4	69,8	82,1	97,4	105,3	82,5	110,6	8,2
Авіаційний	2,2	3,8	4,9	5,1	6,1	7,5	8,1	8,1	6,5
		172,7	128,9	104,1	119,6	123,0	108,0	100,0	80,2

* – з урахуванням перевезень трамвайним, тролейбусним транспортом та метрополітенами;

** – без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим

Джерело: розроблено автором

міграції та динаміку переміщень. Транспортна рухливість населення – це складне соціальне і економічне явище, за яким стоїть цілий комплекс чинників культурного, політичного і демографічного характеру. Динаміка обсягу перевезень пасажирів різними видами транспорту України наведена у таблиці 4.

Протягом останніх років спостерігається тенденція до зниження обсягів перевезення пасажирів по всіх видах транспорту, що знову ж пов'язано з нестабільністю політичної та економічної ситуації в країні. Найбільшу питому вагу у пасажирських перевезеннях займають залізничний (50,5% – у 2014 році) та автомобільний (49,4% – у 2014 році) види транспорту. Катастрофічно зменшився у 2014 році обсяг пасажирських перевезень водним транспортом, це пов'язано у першу чергу зі скороченням обсягів круїзного туризму по водних просторах країни.

5. *Пасажирообіг* – загальний обсяг пасажирської роботи, який дорівнює сумі добутоків кількості перевезених пасажирів на відстань їх перевезення. Обчислюється в пас-км або пас-милях (на морському транспорті).

Динаміку пасажирообігу за різними видами транспорту України наведено у таблиці 5.

За показником «пасажирообіг» спостерігається зменшення загального обсягу пасажирської роботи по

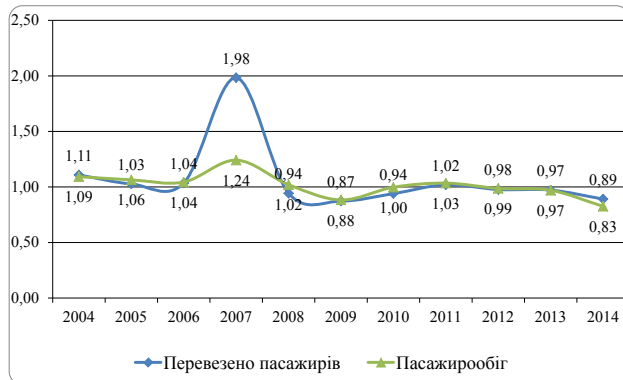


Рис. 3. Індекси кількості перевезених пасажирів та пасажирообігу

Джерело: розроблено автором

всіх видах транспорту та по кожному з них, зокрема. Середня відстань перевезення одного пасажирів становить: по залізничному транспорту – 115 км, авіаційному – 1547 км, автомобільному – 15 км, морському – 7 км, річковому – 53 км.

На рисунку 3 зображено динаміку перевезень пасажирів та пасажирообігу за індексами до попереднього року. В динаміці 2004–2014 рр. спостерігалася неоднозначна тенденція розвитку пасажирських перевезень. Починаючи з 2012 року, спостерігається сповільнення темпів розвитку як кількості перевезених пасажирів, так і пасажирообігу.

6. *Вартість перевезення*, яка залежить від характеру вантажу і кон'юнктури ринку кожного окремого виду транспортних послуг.

Розрахунки за послуги, які надають транспортні організації, здійснюються за допомогою транспортних тарифів.

Переміщення (транспортування) вантажу на певну відстань здійснюється за визначену тарифну плату. Ця плата – ціна транспортних послуг в ринкових умовах повинна визначатись на конкурентному товарно-транспортному ринку, але оскільки на ньому діють в основному лише транспортні державні монополії (Укрзалізниця, порти, інші) та регіональні автомобільні компанії, то і тарифи встановлюються

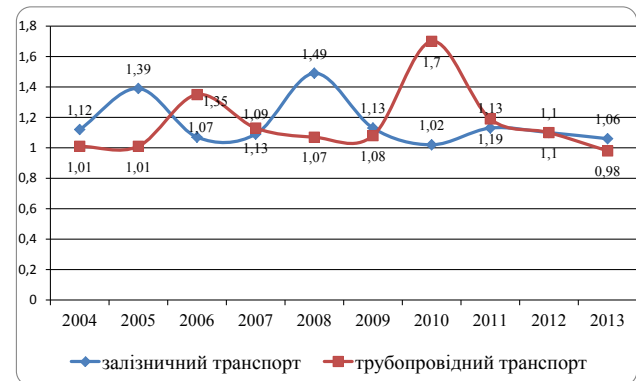


Рис. 4. Індекси тарифів на вантажні перевезення залізничним та трубопровідним транспортом до попереднього року

Джерело: розроблено автором

Таблиця 5

Динаміка пасажирообігу за видами транспорту України

Вид транспорту	Роки									
	2003	2005	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014**	
	млрд. пас. км	млрд. пас. км	млрд. пас. км	млрд. пас. км	млрд. пас. км	млрд. пас. км	млрд. пас. км	млрд. пас. км	млрд. пас. км	% до 2003 р.
Всього, у т.ч.	95,8	111,4	144,4	130,1	129,8	134,3	132,5	128,5	106,1	95,3
		116,3	129,6	90,1	99,8	103,5	98,7	97,0	82,6	
Залізничний	52,2	52,4	78,5*	65,7*	66,1*	69,0*	67,6*	66,7*	51,7*	99,2
		100,4	149,8	83,7	100,6	104,4	98,0	98,7	77,6	
Автомобільний	40,2	52,8	56,2	55,3	52,1	51,4	50,4	49,1	42,7	106,2
		131,4	106,4	98,4	94,2	98,7	98,1	97,4	87,0	
Водний	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,04	40,0
		100,0	200,0	50,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	40,0
Авіаційний	3,3	6,1	9,5	9,0	11,0	13,8	14,4	12,6	11,6	зб. в 3,5 рази
		184,8	155,7	94,7	122,2	125,5	104,4	87,5	92,1	

* – з урахуванням перевезень трамвайним, троллейбусним транспортом та метрополітенами

** – без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим.

Джерело: розроблено автором

ними, і ці тарифи перманентно зростають (рис. 4), включаючи у свій склад не тільки собівартість, певну норму рентабельності, інвестиційні видатки, збори, а і багато суб'єктивних економічно необґрунтованих нарахувань. Дослідження свідчать, що саме такі тарифи, а не величина вантажообігу в найбільшій мірі (70-80%) визначають розмір доходів транспорту [2, с. 16].

Системи тарифів на різних видах транспорту мають свої особливості. Тарифи включають в себе плату за перевезення вантажів, збори за допоміжні операції, пов'язані з перевезенням вантажів, правила нарахування плати і зборів.

Як економічна категорія транспортні тарифи є формою ціни на транспортні послуги. Їх встановлення повинно забезпечувати: для транспортного підприємства – відшкодування витрат на здійснення перевезень і отримання прибутку, для споживача транспортних послуг – доцільність використання транспортних послуг. Транспортні витрати можуть досягати за деякими видами продукції понад 50% ціни товару, тому вибір найбільш дешевого, надійного та доступного виду транспорту має визначальне значення у зовнішньоекономічній діяльності.

Отже, витрати економіки на перевезення – це доходи, які отримує транспорт по систематично зростаючих тарифах.

7. *Транспортомісткість* – співвідношення вантажообігу до одиниці валового внутрішнього продукту (ВВП).

Транспортомісткість ВВП – це величина питомих витрат транспортної роботи в розрахунку на одну гривню валового продукту (ткм/грн ВВП), тобто є інтегральним індикатором ефективності транспортного обслуговування національної економіки. При цьому доцільно із складу ВВП брати до розрахунку тільки додану ринкову вартість кінцевої продукції всіх галузей матеріального виробництва, яке обслуговується вантажним транспортом [6, с. 115].

Коефіцієнт транспортомісткості ВВП, що розрахований за середніми величинами динамічних рядів протягом досліджуваного періоду (2003–2014 рр.), становить – 0,442 ткм/грн. Це означає, що на одну гривню валового внутрішнього продукту припадає 0,442 ткм транспортної роботи. Хоча, якщо розраховувати коефіцієнт транспортомісткості ВВП за 2014 рік, то він різко відрізняється від вказаного вище і становить 0,214 ткм/грн. Така різниця пояснюється погіршенням економічної ситуації у країні – девальвація гривні сприяє зростанню ВВП у фактичних цінах, а падіння фізичного обсягу виробництва продукції, яку переміщує транспорт, навпаки, призводить до загального зменшення вантажообігу в тарифних ткм [2, с. 18]. Таке явище не відображає реальну ситуацію в економіці.

В економіці для найбільш доцільних способів прогнозування застосовуються коефіцієнти транспортомісткості в галузевому розрізі як відношення витрат транспортної роботи на тону продукції, виробленої підприємствами галузі (перевезено тонн або виконано ткм в розрахунку на тону продукції [6, с. 115]). Наприклад, коефіцієнт транспортомісткості кам'яного вугілля (здійснених транспортом перевезень у розрахунку на одну тону готового кам'яного вугілля) у 2013 році становив 1,8 або 1853,2 тис. т перевезеного вугілля на одну тону готового вугілля. Цей феномен пояснюється тим, що 60-70% вугілля перевозиться спочатку з шахт на збагачувальні фабрики, а вже потім до промислових споживачів.

Таким чином, транспортомісткість як визначальна економічна категорія відображає співвідношення між транспортом і виробництвом країни і є критерієм ефективності транспорту.

8. Співвідношення пасажирських і вантажних перевезень в економіці країни. Важливим типологічним критерієм, що відображає транспортну парадигму господарської системи, є співвідношення вантажних і пасажирських перевезень (1 ткм за «вагою» прирівнюється до 1 пасажиро/км) [7, с. 345]. Співвідношення вантажних і пасажирських перевезень для України, яке розраховане за середніми величинами динамічних рядів протягом досліджуваного періоду (2003–2014 рр.) становить 3,3, тобто за абсолютним розміром загальний вантажообіг у 3,3 рази перевищує сумарний пасажирооборот. Значною мірою на це співвідношення впливає розвиток економіки в країні, туризму і всієї рекреаційної сфери.

Крім розглянутих показників, є й інші критерії для аналізу роботи транспорту, зокрема економічні (прибутковість, рівень рентабельності, дохідна ставка, собівартість 10 ткм тарифних), які залежать від конкретного виду транспорту.

Висновки і пропозиції. Проведене дослідження опосередковано відображає розміщення продуктивних сил країни, певні характеристики вантажообігу та пасажирообігу і транспортно-економічних зв'язків України. Такий аналіз є вихідною базою для комплексної оцінки ефективності вантажних та пасажирських перевезень, виявлення основних тенденцій, розробки стратегії та прогнозів їх розвитку на перспективу. Статистична інформація, яка наведена у статті, є дієвим інструментом дослідження не тільки специфіки структури транспортної роботи, але і планування робочого парку рухомого складу.

У подальшому одним із найголовніших заходів є всебічне підвищення професійності організаційно-управлінської роботи на транспорті в напрямку моніторингу транспортного ринку із застосуванням сучасних методів маркетингу, визначення на ринку вантажних перевезень ніші і перевізної спроможності конкуруючих видів транспорту.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Транспорт і зв'язок України – 2013. Статистичний збірник. – К. : Державна служба статистики України, 2014. – 221 с.
2. Кушнір Л.В. Науково-методичні підходи до визначення залежності між роботою транспорту та динамікою економічного розвитку / Л.В. Кушнір // *Наук. журнал «Молодий вчений»*, № 5(20) травень, 2015. Частина 2. – С. 15-19.
3. Підсумки роботи транспорту України за 2014 рік. Експрес-випуск. [Електронний ресурс]. – К. : Державна служба статистики України, 2015. – Режим доступу : <http://ukrstat.org/uk>.
4. Лаврова Ю.В. Маркетинг. Класичні положення і особливості застосування на транспорті : конспект лекцій [для студ. вищ. навч. закл.] / Ю.В. Лаврова. – Харків : ХНАДУ, 2012. – 227 с.
5. Садловська І.П. Аналіз сучасних вантажопотоків в Україні та напрями їх розвитку / І.П. Садловська // *Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна*. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2012. – Вип. 42. – С. 242-250.
6. Макаренко М.В., Гойхман І.М. Прогнозні оцінки перевезень вантажів залізничним транспортом України / М.В. Макаренко, І.М. Гойхман // *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту*. Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С. 106-117.
7. Азізов С.П. Організація виробництва і аграрного бізнесу в сільськогосподарських підприємствах : підручник / С.П. Азізов, П.К. Канівський, В.М. Скупий ; За ред. проф. С.П. Азізова. – К. : ІАЕ, 2001. – 834 с.