

СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ

Проведено аналіз динаміки основних показників роботи транспорту України та Хмельницької області. На основі проведеного аналізу виділено проблеми, що мають визначальний негативний вплив на ефективність функціонування галузі та її подальший розвиток.

Ключові слова: транспорт, транспортний сектор, проблеми транспортного комплексу.

**THE STATE AND PROBLEMS OF DEVELOPMENT UKRAINIAN
TRANSPORT SECTOR**

Research the state and identify problems the development of transport sector in the national and regional aspects. The analysis of the dynamics of the main indicators of Transport of Ukraine and Khmelnytsky region. Based on the analysis highlighted problems with determining the negative impact on the efficiency of the industry and its further development. The comparison of the dynamics of road transport national and regional levels indicates similar trends of (a sharp decline in demand for cargo and passenger transportation, lack of effectiveness of operation and low competitiveness of domestic transport, inadequate regulatory support activities), the presence of systemic problems and their aggravation.

Keywords: transport, the transport sector, the problems of the transport sector.

Постановка проблеми. Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. Тому, питання аналізу стану та виявлення поточних проблем функціонування транспортного сектору економіки, як ніколи, є актуальним з точки зору подальшого пошуку шляхів розвитку транспортної системи України та її регіональних складових.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблеми та перспективи розвитку транспортної системи розглядалися в роботах багатьох вітчизняних вчених. Зокрема, питанням розвитку процесів глобалізації та розширення міжнародних економічних зв'язків присвячені роботи Єдіна О., Вінникова В., Котлубай О., Примачева М., Цветова Ю., Пашенко Ю. та ін. Вагомий внесок у дослідження питань глобалізації світової транспортної системи зробили Блудова Т., Могильовкіна І., Плужнікова К., Сьоміна П. та ін. Стан транспортної політики України, її відповідність вимогам Європейського Союзу розглядалися такими вченими, як Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О. Водночас, проблеми узгодження розвитку транспортних систем в Україні в цілому, та в її регіональному аспекті залишаються недостатньо дослідженими.

Формулювання цілей статті: дослідження стану та виявлення проблем розвитку вітчизняного транспортного сектору в загальнодержавному та регіональному аспектах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортний сектор України сьогодні – це значний і важливий сегмент економіки країни. Його частка у валовому внутрішньому продукті України складає близько 10 % (7,0 % у 2014 р.). Об'єднуючи різні регіони країни, транспорт забезпечує потребу в перевезеннях вантажів і пасажирів. За довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце у Європі (21,7 тис. кілометрів залізниць), у Чорноморському, Азовському та Дунайському басейнах розташовано 18 морських 2 торговельних портів; довжина внутрішніх водних шляхів на найбільших європейських річках Дунай та Дніпро – 2,2 тис. кілометрів. Вигідне географічне положення України обумовлює проходження Пан'європейських транспортних коридорів № 3, 5, 7, 9; коридорів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА). Протяжність транспортних комунікацій загального користування перевищує 200 тис. км (без трубопроводів) [1].

Розвинута транспортна мережа Україна включає в себе всі види транспорту. Світовий банк регулярно публікує масштабний звіт Logistics Performance Index – рейтинг логістичної привабливості країн. У 2010-му Україна посідала в ньому 102-е місце, в 2012-му піднялася вже на 66-е, а в 2014-му дісталася до 61-го рядка. Однак реальні показники роботи транспорту демонструють куди менш радісну картину [2]. За даними офіційного сайту Державної служби статистики України [3] спостерігаються тривожні цифри зменшення усіх видів перевезень – як залізничним, так і морським, автомобільним транспортом (табл. 1).

Згідно з проведеним аналізом статистичних даних встановлено, що обсяги перевезень вантажів та пасажирів всіма видами транспорту починаючи з 2012 року має загальну негативну тенденцію до зниження (рис. 1).

Найбільше вантажів та пасажирів було перевезено в 2011 р. (відповідно, 811,7 млн т та 6972,9 млн

осіб), найменше – в 2014 р. (671,2 млн т та 5899,5 млн осіб). Послугами пасажирського транспорту в минулому 2014 році скористалися 94,7% пасажирів від обсягу 2013 р.; усіма видами транспорту виконано пасажирооборот в обсязі 106,1 млрд пас. км, що становить 88,3% від обсягу 2013 р., а порівняно з 2010 р. – зменшився на 18,2%.

Таблиця 1

Основні показники роботи транспорту України

Показники	2010		2011		2012		2013		2014	
	Абс. знач.	у % до поперед. року	Абс. знач.	у % до поперед. року	Абс. знач.	у % до поперед. року	Абс. знач.	у % до поперед. року	Абс. знач.	у % до поперед. року
Перевезено вантажів, млн т	755,3	108,5	811,7	107,4	772,8	95,1	757,6	98,1	671,2	88,6
- залізничний	432,5	110,5	468,4	108,2	457,5	97,5	441,8	96,6	387,0	88,9
- автомобільний	158,2	112,8	178,3	112,6	179,0	100,1	183,5	103,0	178,4	99,0
- водний	11,1	113,0	9,9	89,3	7,8	78,6	6,3	81,0	6,0	103,0
- трубопровідний	153,4	99,3	155,0	101,0	128,4	82,9	125,9	98,1	99,7	80,0
- авіаційний	0,1	102,6	0,1	102,8	0,1	124,7	0,1	80,8	0,1	84,5
Вантажооборот, млн ткм	404572,9	106,4	426427,7	105,7	394648,1	92,4	379045,0	96,1	335151,7	89,2
- залізничний	218037,6	111,1	243556,4	111,7	237274,6	97,3	224017,8	94,2	209634,3	95,5
- автомобільний	38697,2	113,8	38438,9	99,1	39194,1	101,8	40487,2	103,2	37764,2	94,9
- водний	9014,5	113,3	7365,2	81,8	5324,8	72,3	4615,2	86,7	5462,3	118,5
- трубопровідний	138445,4	97,6	136700,4	99,6	112505,1	82,2	109651,8	98,2	82050,9	73,6
- авіаційний	378,2	107,8	366,8	96,8	349,5	94,3	273,0	75,2	240,0	88,3
Перевезено пасажирів, млн осіб	6837,7	94,0	6972,9	101,9	6812,3	97,6	6620,0	97,2	5899,5	94,7
- залізничний ¹	426,6	100,2	430,1	100,7	429,6	100,0	425,4	99,1	389,1	96,4
- автомобільний	3719,4	92,7	3604,6	96,7	3448,7	95,5	3340,8	96,8	2915,3	91,2
- водний	7,6	98,7	8,0	105,2	6,6	82,8	7,3	109,5	0,6	89,2
- авіаційний	6,1	119,2	7,5	122,7	8,1	108,0	8,1	99,9	6,5	83,2
Пасажирооборот, млн пас. км	129815,3	99,8	134254,0	103,3	132479,7	98,8	128508,2	97,1	106147,8	88,3
- залізничний ¹	50038,4	103,5	50837,4	101,2	49443,9	97,7	49098,3	99,5	35623,5	78,3
- автомобільний	52063,8	94,3	51396,2	98,7	50368,6	97,8	49091,7	97,6	42696,9	92,5
- водний	95,3	77,9	91,7	96,2	85,1	92,8	77,9	90,7	42,0	72,4
- авіаційний	10968,8	121,6	13761,0	125,6	14406,0	104,6	12568,2	87,2	11583,7	95,1

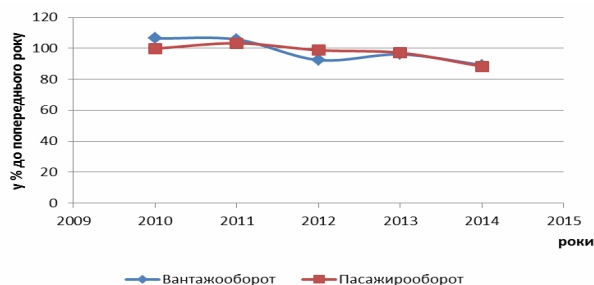


Рис. 1. Динаміка показників перевезень транспорту України у 2010–2014 рр.

Обсяг вантажних перевезень всіма видами транспорту в 2014 р. складає 671,2 млн т, а це на 86,4 млн т (11,4 %) менше ніж у попередньому 2013 р. та на 11,1 % менше ніж у 2010 р. У 2014 р. вантажооборот підприємств транспорту становив 335151,7 млн ткм, або 89,2% від обсягу 2013 р. та 82,8% обсягу 2010 р. При чому, основні вантажопотоки в 2013 та 2014 рр. відповідно припадають на залізничний (59,1% та 62,55 %), трубопровідний транспорт (28,93% та 24,48%), автомобільний (10,68 та 11,27 %) (табл. 2).

Таблиця 2

Структура вантажних перевезень транспорту України в 2013–2014 рр.

Показники	Перевезено вантажів				Вантажооборот			
	2013		2014		2013		2014	
	млн т	%	млн т	%	млн ткм	%	млн ткм	%
Всі види транспорту, в тому числі:	757,6	100,0	671,2	100,0	379045,0	100,0	335151,7	100,0
- залізничний	441,8	58,32	387,0	57,66	224017,8	59,1	209634,3	62,55
- автомобільний	183,5	24,22	178,4	26,58	40487,2	10,68	37764,2	11,27
- водний	6,3	0,83	6,0	0,89	4615,2	1,22	5462,3	1,63
- трубопровідний	125,9	16,62	99,7	14,85	109651,8	28,93	82050,9	24,48
- авіаційний	0,1	0,01	0,1	0,02	273,0	0,07	240,0	0,07

Переважає в Україні перевезень залізницею на відміну від країн ЄС, які наразі занепокоєні

повсюдною автомобілізацією, за [4], є певною перевагою, яку варто підтримувати. За даними експертного опитування фахівців транспортної галузі та аналізу функціонування залізничного транспорту [5], основними чинниками, що формують майбутнє цієї галузі є: стан інфраструктури залізничного транспорту; попит на вантажні та пасажирські перевезення, ефективність їх здійснення; реалізація процесу реформування галузі.

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. Зменшення перевезень залізної та марганцевої руди на 2,4%, будівельних матеріалів – 7,4%, цементу – 10,4%, чорних металів – 13,5%, брухту чорних металів – 17,3%, хімічних і мінеральних добрив – 19,2%, кам'яного вугілля – 26,3%, коксу – 26,9%, нафти і нафтопродуктів – 47,3%. У той же час збільшилися перевезення зерна та продуктів перемелу на 13,4%, лісових вантажів – на 1,9% [2].

Вигідне географічне положення нашої країни на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розгалуженої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів створюють усі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів, проте вже шостий рік поспіль Україна втрачає обсяги транзиту.

У 2013 році від експорту транспортних послуг наша країна отримала виборг 8,6 млрд дол., що становить 4,7% ВВП (для порівняння – у Латвії 36-а позиція рейтингу Світового банку, доходи від транзиту формують 12% валового внутрішнього продукту). Найбільша частка вітчизняного транзитного виборгу припала на «трубу» – 3,3 млрд дол. На другому місці залізниця з 1,6 млрд дол. Але за дев'ять місяців 2014 року українські транзитні заробітки в порівнянні з аналогічним періодом 2013-го скоротилися на 21%, до 4,7 млрд дол. Причому найглибший спад торкнувся трубопроводного та залізничного транспорту: мінус 27 і 35% відповідно. Тенденція характерна для всього експедиторського бізнесу, стивідорних компаній і навіть авіаперевізників. Наприклад, авіакомпанія МАУ після обвалу курсу гривні всі надії пов'язує з транзитом, але відчуває труднощі через нинішній воєнний імідж України. Такий стан справ не можна списувати на військові дії, що відбуваються зараз в країні, оскільки транзит знижується вже давно. З 2008 року його спад склав 81%. «Причина – в неадекватній політиці «Укрзалізниці», як тарифній, так і стосовно управління своїм парком», – стверджує гендиректор експедиторської компанії «Пакобо» Василь Палко. За його словами, військові дії позначаються на транзиті не надто сильно, оскільки зачіпають лише невелику частину території [2]. Враховуючи, що «Укрзалізниця» є монополістом на ринку, така тенденція викликає побоювання щодо спроможності «Укрзалізниці» продовжувати свої плани з реформ, розвитку інфраструктури, оновлення рухомого складу та підтримки рівня безпеки, оплати отриманих кредитів на оновлення, без ухвалення швидких рішень щодо підняття тарифів на вантажні та пасажирські перевезення та розвитку конкуренції серед перевізників [5].

А от зменшення частки транзиту фахівці компанії «Roland Berger Strategy Consultants» з центральним офісом у Мюнхені, яка розробляла для Міністерства інфраструктури Стратегію розвитку морських портів України до 2020 року, прогнозували ще в 2013 році та пов'язували його зі створенням більш сприятливих умов у Румунії, Болгарії та країнах Балтії, а також із розвитком портових потужностей Росії.

TRASECA нерідко фігурує у заявах вітчизняних чиновників як панацея для лікування транзитних хвороб. Але в розпорядженні Forbes є дослідження експертів цієї міжурядової комісії. У ньому проведено порівняння трьох альтернативних транспортних коридорів: трансросійського, або північного, трансіранського, або південного, і транскавказького. Тільки останній іде через Україну. Але в нього виявилися найгірші показники щодо швидкості, вартості, надійності доставки. Негативному рейтингу найістотніше сприяли труднощі з проходженням митних процедур і недостатньо гармонізована документація між країнами-учасниками маршруту. Казахстан, Росія та Білорусь, які в рамках Митного союзу максимально уніфікували свої процедури, отримали найвищий індекс логістичної привабливості [2].

Специфіка соціально-економічних і природнокліматичних факторів у кожному регіоні визначає особливе співвідношення попиту та пропозиції на пасажирські і вантажні послуги як загалом, так і за видами транспортних засобів, тарифну політику, використання рухомого складу різних форм власності та інші регіональні особливості. Для Хмельницької області характерними є автоперевезення. Для дослідження їх динаміки, розглянемо статистичні дані, оприлюднені на сайті обласного управління статистики [6] та зведені нами в табл. 3.

Таблиця 3

Основні показники роботи автомобільного транспорту Хмельницької області

Показники	Роки					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Перевезено вантажів, тис. т	5457	6246,3	7411,2	7411	7799	7826,9
у % до попереднього року	66,8	114,5	118,6	100,0	105,2	100,4
Вантажооборот, млн ткм	1579	1741,8	1895	1863,7	1895,3	1784,1
у % до попереднього року	83,7	110,2	108,8	98,3	101,7	94,9
Перевезено пасажирів, тис. осіб	161649	162788	145720,8	144571,7	122203,9	114391,9
у % до попереднього року	98,7	100,7	89,5	99,2	84,5	95,6
Пасажирооборот, млн пас. км	1367,6	1363,7	1274,3	1325,7	1151,8	1113
у % до попереднього року	95,9	99,7	93,4	104,0	86,9	96,6

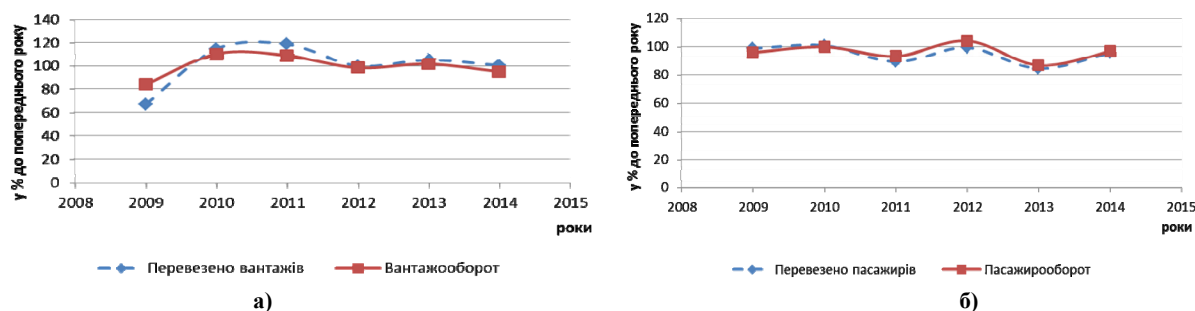


Рис. 2. Динаміка показників вантажних (а) та пасажирських (б) перевезень Хмельницької обл.

За весь досліджуваний період з 2009 по 2014рр. зросла кількість перевезено вантажу на 2369,9 тис. т (або на 43,4%). При цьому позитивна динаміка спостерігається на протязі останніх 5-и років. Транспортном Хмельницької області (з урахуванням автомобільних перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями) за 2014 р. перевезено 7,8 млн т вантажів, що на 0,4% більше, ніж у 2013 р. Вантажооборот зменшився на 5,9% і становив 1784,1 млн ткм. Пасажирським транспортом перевезено 114,4 млн пасажирів, що на 6,4% менше, ніж у 2013 р. Пасажирооборот зменшився на 3,4% і становив 1113,0 млн пас. км. Послугами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями) скористалися 81,1 млн пасажирів, що на 7,4% менше, ніж у 2013 р. Перевезення пасажирів автотранспортом фізичних осіб-підприємців зменшилися на 6,1%. Міським електротранспортом перевезено 33,2 млн пасажирів, що на 3,9% менше, ніж у 2013 р.

Порівняння динаміки показників роботи автомобільного транспорту загальнодержавного та регіонального рівнів свідчить про подібні тенденції розвитку (різкий спад попиту на вантажні та пасажирські перевезення; недостатня ефективність функціонування та низька конкурентоспроможність вітчизняного транспорту; недосконале нормативно-правового забезпечення діяльності), наявність системних проблем та їх загострення.

Основні проблеми, що стримують розвиток транспортного сектору України, носять системний характер: недостатнє оновлення основних фондів усіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам; низький рівень міжгалузевої координації в розвитку транспортної інфраструктури; слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України; повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність із виробничими, торговельними, складськими й митними технологіями; неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки; недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту; відставання в реалізації державних і галузевих програм у сфері окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону [7].

Висновки. Транспортний сектор економіки України, задовольняючи лише базові потреби економіки та населення в перевезеннях, потребує кардинальних реформ. Для того, щоб остаточно не втратити доходи від транзиту та забезпечити відродження провізних здатностей вітчизняної транспортної системи, підвищити її конкурентоспроможність необхідно перейти до програми оновлення основних фондів транспортної галузі, шляхом застосування інноваційних процесів в промисловому секторі країни. Перспективним напрямом розвитку є застосування принципів логістики і розширення комплексу транспортно-логістичних послуг.

Література

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua>
2. Битва за транзит [Електронний ресурс] // FORBES. – 2015. – № 3, березень. – Режим доступу : <http://forbes.ua/ua/magazine/forbes/1389888-bitva-za-tranzit>
3. Державний комітет статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>
4. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т.Сирийчик та ін. ; [за ред. Марчіна Свенціцькі]. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
5. Кравченко О.О. Сценарне фінансове планування і прогнозування на залізничному транспорті : моногр. / О.О. Кравченко. – К. : ДЕДУТ, 2013. – 300 с.
6. Головне управління статистики у Хмельницькій обл. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.km.ukrstat.gov.ua/ukr/index.htm>
7. Лук'янова О.М. Напрямки розвитку транспортної системи України в межах міжнародних транспортних коридорів / О.М. Лук'янова, О.Л. Васильєв // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 42. – С. 20.

References

1. Transportna strategiya Ukrainy` na period do 2020 roku. URL: <http://www.mtu.gov.ua>
2. By` tva za tranzyt. FORBES №3, berezen` 2015. URL: <http://forbes.ua/ua/magazine/forbes/1389888-bitva-za-tranzit>
3. Derzhavny` j komitet staty` sty` ky. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
4. Sy` ry` jchy` k T. ta in. Transportna polity` ka Ukrainy` ta yiyi nably` zhennya do norm Yevropejs` kogo Soyuzu // T.Sy` ry` jchy` k ta in. [za red. Marchina Svyenchiczki]. – K.: Anality` chno-doradchy` j centr Blaky` tnoyi strichky`, 2010. – 102 s.
5. Kravchenko O.O. Scenarne finansove planuvannya i prognozuvannya na zalizny` chnomu transporti: monogr. / O.O. Kravchenko. – K.: DETUT, 2013. – 300 s.
6. Golovne upravlinnya staty` sty` ky` u Xmel` ny` cz` kij obl. URL: <http://www.km.ukrstat.gov.ua/ukr/index.htm>
7. Luk` yanova O.M., Vasy` l` yev O.L. Napryamky` rozvy` tku transportnoyi sy` stemy` Ukrainy` v mezhax mizhnarodny` x transportny` x kory` doriv // Visny` k ekonomiky` transportu i promy` slovosti № 42, 2013. S.20.

Надійшла 14.04.2015; рецензент: д. е. н. Ведерніков М. Д.

УДК 334.012.64 (477)

I. M. КРАВЕЦЬ, С. А. КРАВЕЦЬ
Хмельницький національний університет

СУЧАСНИЙ СТАН МАЛОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ: ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Стаття присвячена висвітленню особливостей стану малого підприємництва в Україні за сучасних умов господарювання. Особливу увагу приділено виявленню проблем державного регулювання та стимулювання розвитку підприємництва, а також шляхів удосконалення державної політики розвитку малого підприємництва.

Ключові слова: мале підприємництво, малий бізнес, підприємницька діяльність, бізнес середовище, державна політика розвитку малого підприємництва.

I. KRAVEC, S. KRAVEC
Khmelnyskyi National University

THE CURRENT STATE OF SMALL BUSINESS IN UKRAINE: KEY ISSUES AND SOLUTIONS

In modern conditions, one of the main factors of stability achieved positive economic trends in the country is to ensure sustainable economic growth based on the mobilization and effective use of all resources small business complex. The analysis is evidence that in Ukraine significant positive changes in the development of small businesses do not. On the domestic small businesses have a different impact macroeconomic indicators, tax policy, inflation, constant changes in laws, tax laws and instability, which ultimately affected the performance of small businesses. In fact, in the years 2013-2014. in promoting entrepreneurship was continued practice of previous years, when Ukraine implemented reforms that improved rankings of the country without providing real business processes activation and recovery of the national economy. Given the particularly important features of small business in today's socially oriented economy, support for this segment of the business is one of the main priorities of economic policy of most countries, including Ukraine. Small and medium enterprises as an important tool facilitating market saturation in goods and services, creating new jobs and reducing unemployment is one of the main directions of the government in the modernization of the national economy.

Keywords: small business, small business, business, business environment, public policy for small business.

Постановка проблеми. Становлення і розвиток вітчизняного підприємницького сектора характеризується швидкою зміною умов функціонування внутрішнього ринку: появою і закріпленням нових економічних зв'язків між суб'єктами господарювання, а також практики взаємодії підприємств із органами державної влади.

Водночас, тривалий і загрозливий негативний вплив наслідків світової фінансово-економічної кризи, ескалація військової агресії Російської Федерації проти України, стрімке розгортання системної кризи в українському суспільстві у 2013–2014 рр. вказує на неспроможність таких зв'язків і практики взаємодії бути рушіями економічного відновлення в Україні за сучасних умов.

Сьогодні спостерігається вимушене зростання витрат на оборонні потреби, посилюється перегляд різними соціальними групами низки цінностей, що впливає на сучасні особливості розвитку економіки України. Внаслідок порушення сформованих економічних зв'язків, практик ведення бізнесу і його регулювання, підприємницька діяльність втрачає потенціал до стрімкого зростання власних масштабів і ефективності функціонування, що є одним з головних чинників позитивних структурних змін та модернізації національного господарства, розвитку реального сектору та покращення якості життя населення, формування заможного середнього класу, вирішення цілої низки проблем соціально-економічної безпеки держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Ступінь розробленості даної теми досить високий. Дослідженню проблем розвитку малого підприємництва в Україні присвячували свої праці такі вчені, як З. Варналій, А. Виноградська, О. Ганенко, Я. Жаліло, Н. Назаренко, Н. Поповенко, О. Ткачук, В. Шпак та інші.