

вання стратегії внутрішнього фінансового контролю для його ефективної організації; відсутність механізму впровадження нових напрямів організації внутрішнього фінансового контролю на підприємствах за фінансовими потоками підприємств з метою оптимізації їх руху та підвищення рівня внутрішнього контролю; недостатність використання автоматизованих інформаційних систем як засобу підвищення ефективності організації внутрішнього фінансового контролю; відсутність регламентованих підходів до використання результатів контролю як інформаційного забезпечення прийняття ефективних управлінських рішень.

До вищезазначених проблем слід додати, що на думку значної кількості економістів-науковців і практиків, серед основних проблем підприємств вітчизняної економіки виділяють дефіцит грошових коштів, що значно обмежує можливості їх операційної та інвестиційної діяльності.

Вирішення поставлених задач, на нашу думку, першочергово залежить від повноти та якості його інформаційного забезпечення та унеможливорює спотворення інформації для користувачів, що й буде темою наших подальших досліджень

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Бардин О. Я. Методологічні засади управління грошовими потоками підприємств / О. Я. Бардин // Науковий вісник Полісся. – 2015. – №4. – С. 105-109.

2. Бочаров В. Аналіз грошового потоку / В. Бочаров // Фінансовий ринок України. – 2011. – № 10 (96). – С. 23-24.

3. Білик М. Д. Грошові потоки підприємств у мікро- та макроекономічному аспекті / М. Д. Білик, С. І. Надточій // Фінанси України. – 2007. – №6. – С. 133-147.

4. Бланк І. А. Управление денежными потоками / И. А. Бланк. – 2-е изд., перераб. и доп. – К. : Ника-Центр, 2007. – 752 с.

5. Бутинець Т. А. Управлінський контроль та його елементи / Т. А. Бутинець // Житомирський державний технологічний університет. – 2010. – № 1. – С. 31-37

6. Лігоненко Л. О. Управління грошовими потоками підприємства: навч. посібник / Л. О. Лігоненко, Г. В. Ситник. – К. : Київ. нац. торг-екоп. ун-т, 2005. – 255 с.

7. Надточій С. І. Коефіцієнтний аналіз грошових потоків підприємства в аспекті управління ними / С. І. Надточій // Формування ринкових відносин в Україні. – 2006. – №7 (62). – С. 8-12.

8. Поддєрьогін А. М. Ефективність управління грошовими потоками підприємства / А. М. Поддєрьогін, Я. І. Невмержицький // Фінанси України. – 2007. – №11. – С. 119-127.

9. Тянь Р. Б. Структурний аналіз грошових потоків із метою підвищення надійності їх прогнозування / Р. Б. Тянь, О. В. Лисенко // Фінанси України. – К., 2012. – № 5. – С. 110-120.

10. Федішин М. П. Методичні аспекти аналізу грошових потоків підприємств для цілей планування / Майя Пилипівна Федішин // Економічний аналіз: зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол. : О. В. Ярошук (голов. ред.) та ін. – Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2016. – Том 25. – № 2. – С. 132-138.

11. Понеділко О. В. Організація і контроль руху грошових потоків / О. В. Понеділко // Економіка та держава. – 2011. – № 11. – С. 56-57. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecd\\_2011\\_11\\_16](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecd_2011_11_16).

УДК: 339.1686656.078.1

НИКИФОРУК О. І., д-р екон. наук

КІБІТ, м. Київ

СТАСЮК О. М., канд. екон. наук

Інститут економіки та прогнозування НАН України, м. Київ

### ПРОБЛЕМИ ЗАЛУЧЕННЯ ТРАНЗИТУ НА РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

Падіння обсягів перевезення вантажів, що склалися на ринку вантажних перевезень, починаючи з 2012 р., відбувалися за рахунок зменшення як внутрішньодержавних, так і міжнародних залізничних перевезень, насамперед, транзитних (рис. 1). Залізничний транспорт складає основу транзитного потенціалу України (за винятком трубопроводного), так як ним перевозиться 75-80 % усіх транзитних вантажів України.

Починаючи з 2011 року, українські залізниці втратили 65% транзитних перевезень. Негативні тенденції щодо обсягів транзитних перевезень українськими залізницями були частково усунуті в 2017 р. Так, залізничним транспортом за дев'ять

місяців 2017 р. було перевезено на 1,8 млн т транзитних вантажів більше, ніж за визначений період 2016 р., що склало 114 % до 2016 р. Піковим для експортних перевезень вантажів залізничним транспортом був 2014 р. – 141,32 млн т (рис. 2). Протягом 2015–2016 рр. обсяги експортних перевезень зменшилися й склали 127,8 млн т в 2015 р. та 114,5 млн т в 2016 р.

У період 2012–2016 рр. обсяги імпорتنних перевезень зазнали незначних змін. Так, у 2012 р. було перевезено 34,7 млн т, а в 2016 р. – 37,7 млн т. За дев'ять місяців 2017 р. дещо підвищилися показники експортних – на 3,4 млн т та імпорتنних перевезень – на 2,4 млн т залізничним транспортом, що у відсотках до 2016 р. становило відповідно 104,1 %

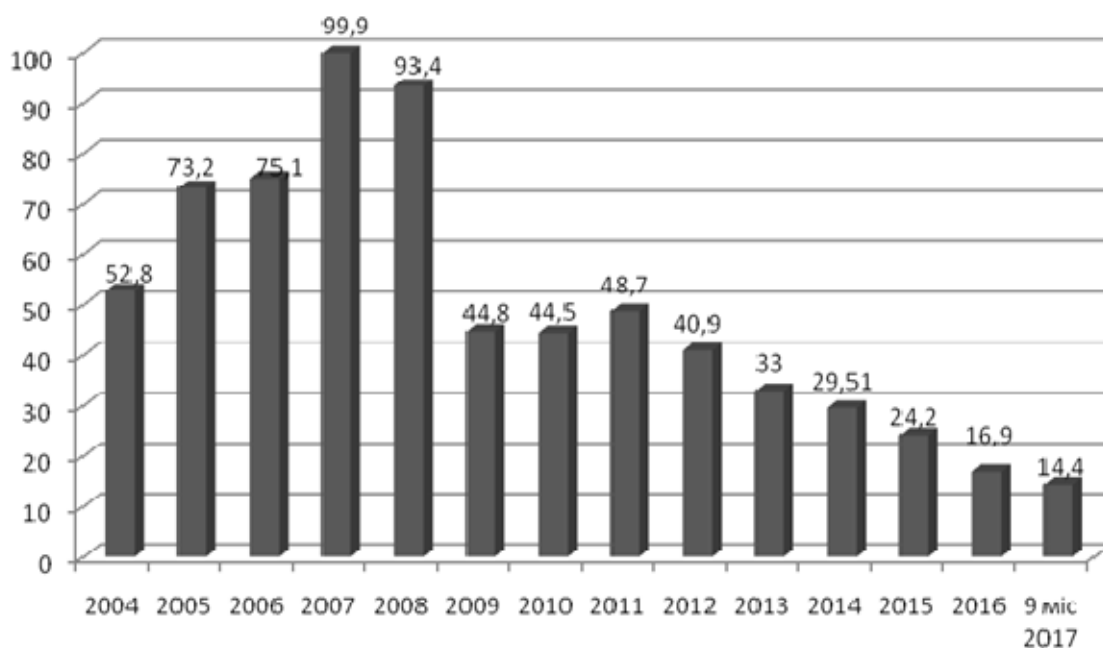


Рис. 1. Транзитні перевезення вантажів залізничним транспортом у 2004–2017 рр., млн т

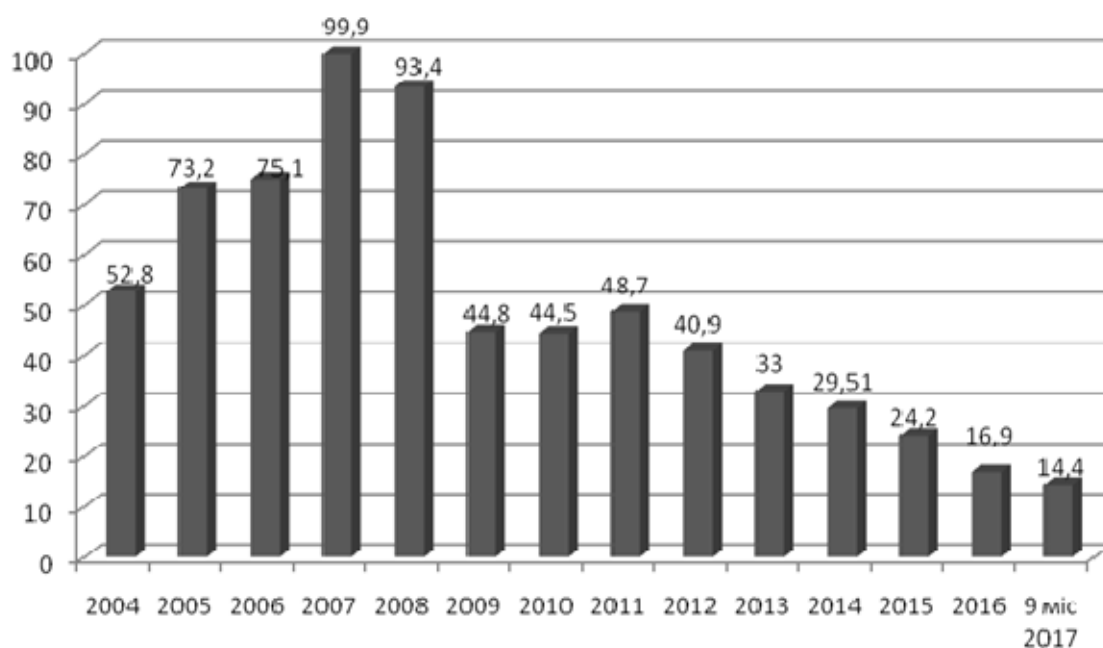


Рис. 2. Обсяги міжнародних перевезень вантажів залізничним у 2010–2017 рр., млн т

та 108,7 %. Найбільша частка експортних перевезень припадає на залізничний транспорт, тоді як в транзиті та імпорті залізничний знаходиться на другому місці після трубопровідного.

Основною причиною початку падіння залізничного транзиту в Україні була глобальна фінансово-економічна криза. Сьогодні ситуація дещо змінилася й до основних причин зниження транзиту залізничним транспортом можна віднести наступні:

– відсутність дієвого інституційного середовища, що виступає першоосновою для здійснення транзитних перевезень. У 2010 р. закінчився термін дії двох найважливіших програм – Комплексної програми утвердження України як транзитної держави на 2002-2010 рр. і Державної Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 рр., відповідно до яких реалізовувалась політика Уряду

щодо залучення транзитних вантажопотоків на територію України.

Ці Програми не були виконані в повному обсязі, але нові державні програми розвитку транзитних перевезень та розбудови транспортної інфраструктури не розроблялись.

- втрата традиційних ринків, у першу чергу, блокування російського ринку збуту через відмову Росії від послуг українських залізниць, що стало наслідком зниження об’ємів російського транзиту (70-80 % всього транзиту без трубопровідного транспорту), який протягом останніх років мав тенденцію до зменшення через низьку якість транспортних послуг та не вигідні економічні умови;

- зміна напрямів транзиту та втрата значної частки транзитних потоків (із Євросоюзу в країни Митного союзу, транзит Казахстану), а також обмеження пропозицій інших транзитерів у зв’язку з нестабільністю соціально-політичної ситуації в Україні та тимчасовим блокуванням переходів у Східному напрямку;

- техніко-технологічне відставання інфраструктури та рухомого складу українських залізниць. Наявність «вузьких місць» в залізничній інфраструктурі не дозволяє налагодити більш ефективний зв’язок у європейському напрямку та з портами всередині країни;

- неузгодженість тарифної політики залізничного транспорту та морських портів, що відвертає вантажовласників від транспортування вантажів територією України та здійснення перевалки вантажів через морські порти України;

- перехід частини транзиту залізничного транспорту на автомобільний, близько 20 %, не дивлячись на незадовільний стан доріг в Україні.

Крім того, проти української залізниці працюють зміни в логістиці, які не завжди вдається передбачити та знівелювати, та обмежений рівень логістичного середовища. Відповідно до розробленого Світовим банком індексу ефективності логістики LPI [2], Україна належить до групи країн із обмеженим рівнем розвитку логістичного середовища. Так, у 2014 р. з показником 2,98 Україна знаходилася на 61 місці, тоді як у 2016 р. з показником 2,74 на 80 місці, що свідчить про зниження логістичного потенціалу.

Зростання міжнародної конкуренції щодо використання транспортно-транзитного потенціалу та боротьба за додаткові транзитні потоки, прискорений розвиток залізничної інфраструктури сусідніх держав вимагають збільшення пропускної спроможності прикордонної залізничної інфраструктури, що можливо за рахунок збільшення транспорт-

ної проникності та зв’язаності європейського напрямку.

Проте обмежена швидкість залізничних транзитних перевезень, технічно застарілий рухомий склад, відставання в темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів – це основні внутрішні стримуючі чинники розвитку транзиту.

До цього варто ще додати низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону; низьку пропускну спроможність прикордонних пунктів пропуску та відносно високу вартість послуг, що надаються при перетині кордону; складну та тривалу процедуру проходження кордону, простої на кордоні; неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами в європейських країнах тощо [1].

Невиконання цього сприятиме подальшому скороченню транзиту, який буде проходити через інші країни, так як це було в результаті підвищення транзитних ставок з 2008 по 2011 рр. «Укрзалізницею», транзит через Україну російських вантажів став скорочуватися й відходити на транзитні потоки через країни Балтії (частка транзиту російських вантажів у 2011 р. через українські порти становила 29 %, а через Прибалтійські порти – 71 %) [3].

З метою уникнення і до того складної ситуації з транзитом, необхідно:

- ініціювати розробку нових програм (Стратегії) щодо підтримки розвитку транзитного потенціалу та з метою повернення частки втраченого транзиту, в т.ч. залізничного, для чого необхідною є побудова послідовної державної політики щодо розвитку транзитного потенціалу України;

- розробити проекти модернізації транзитної залізничної інфраструктури для подальшого розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні, що створить сприятливі умови для переміщення транзиту територією країни на зразок проекту Бескидський тунель.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Джулай С. В. Транзитний потенціал України: сучасний стан та проблеми використання / С. В. Джулай, С. С. Шаповал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/21\\_NIEK\\_2007/Economics/24101.doc.htm](http://www.rusnauka.com/21_NIEK_2007/Economics/24101.doc.htm).
2. Офіційний сайт Групи Світового банку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.worldbank.org/eca>.
3. Щодо оптимізації транспортної інфраструктури та транзитних можливостей Сходу України. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/887/>.