

Беник Н.Г.

## ВЗАЄМОДІЯ СУБ'ЄКТІВ МАКРОЕКОНОМІКИ ТА ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

*Взаємозв'язок запасів і потоків складає основу вихідної макроекономічної моделі кругових потоків між суб'єктами макроекономіки. В статті представлено схему взаємодії транспортної галузі з основними макроекономічними суб'єктами*

**Ключові слова:** сучасна економіка, макроекономічні суб'єкти, кругообіг потоків, транспорт.

**Постановка проблеми.** Центральною проблемою макроекономіки є проблема динамічної рівноваги, взаємодії різних її елементів. З цього боку економіку можна уявити як систему зв'язків, еластично зв'язаних між собою. Діяльність транспортної галузі впливає на усі важливі елементи національної економіки, адже транспортними послугами користуються усі макроекономічні суб'єкти. Тому розвиток транспортного сектору має стати базисом до економічного зростання, подолання безробіття, підвищення конкурентоспроможності економіки України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** На розвиток системи господарювання в період становлення ринкових відносин в Україні велике значення мали дослідження видатного українського вченого-економіста М.І. Тугана-Барановського.

Розвиток системи грошових відносин у кінці ХІХ – на початку ХХ ст. досліджували сучасники тих подій – відомі вчені М. Бунге, О. Міклашевський, М. Соболев, І. Численні аспекти обраної проблеми представлені в наукових роботах таких вітчизняних вчених, як Л. Антоненко, В. Бабич, Ю. Бажал, С. Біла, А. Чухно. Серед закордонних дослідників спадщини М.І.Тугана-Барановського слід відзначити наступних науковців: С. Амато, А. Ноув, Н. Балабкінс.

**Невирішена частина проблеми.** Транспорт, як інфраструктурна галузь, відіграє суттєву роль у посткризовому розвитку національної економіки, тому виникає гостра необхідність реформування транспортної галузі в Україні.

**Мета** - Дослідити взаємозв'язки між транспортною галуззю та суб'єктами національної економіки.

**Виклад основного матеріалу.** Сучасна економіка значною мірою є груповою економікою. Тенденції до створення потужних груп мають економічні, технічні та психологічні причини. Економічні причини пов'язані з руйнівною діяльністю ринкового механізму та відображають бажання боротися з тими рішеннями, які змушує приймати ринок, а також із прагненням уникнути коливань в економіці. Технічні причини пов'язані з характером розвитку засобів виробництва, а саме, з поліпшенням технічного оснащення підприємств, збільшенням розмірів фірм, що є наслідком запровадження нової техніки, технології. Стає зрозуміло, що виробляти самостійно кожен індивід не може, і процес виробництва набуває колективного характеру. Разом з тим індустріалізація приводить до того, що індивід змушений приєднуватися до будь-якої групи, щоб взяти участь у спільному житті та подолати відчуття відокремленості й обмеженості. Це зумовлює психологічні причини утворення груп як суб'єктів макроекономіки.

Агрегація дає можливість виділити чотири макроекономічні суб'єкти: сімейні господарства, фірми, держава, іноземний сектор.

Аналіз економічних функцій дозволяє повніше уявити модель функціонування ринкової економіки. Кругообіг грошових і товарних потоків в макроекономіці показаний на рис.1.

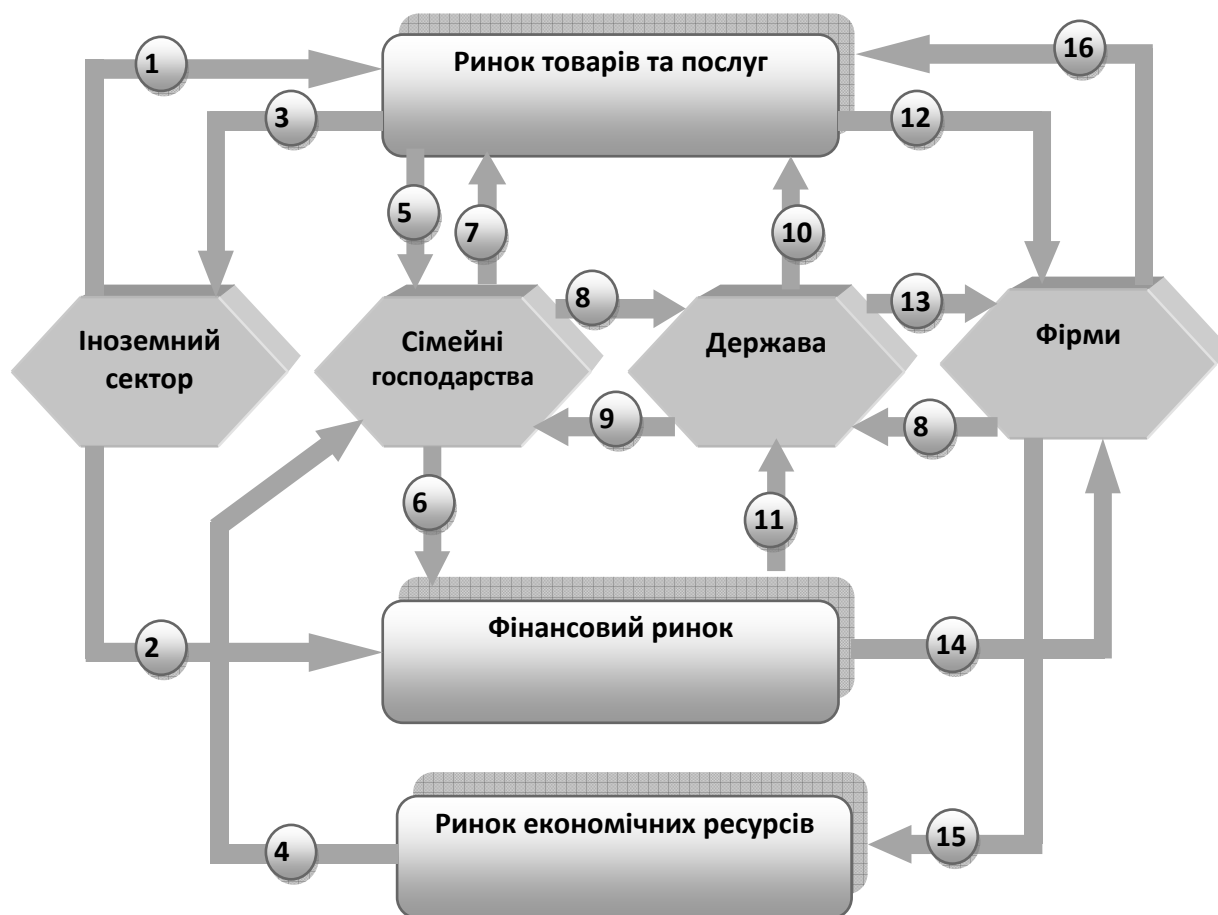


Рис.1. Схема кругообігу потоків в економіці:

1 – експорт; 2 – чистий приток капіталу (якщо імпорт перевищує експорт);  
 3 – імпорт; 4 – доходи; 5 – товари та послуги; 6 – заощадження; 7 - витрати на споживання; 8 – податки; 9 – трансферти; 10 – державні закупівлі; 11 – державні позики (при дефіциті бюджету); 12 – виручка від продажу; 13 – субсидії; 14 - інвестиційні кошти; 15 – витрати фірми на ресурси; 16 – інвестиційні витрати.

Схема кругообігу (ресурсів, продуктів і доходу) демонструє складне, взаємозв'язане переплетення процесів ухвалення рішень.

Оскільки сімейні господарства діють раціонально, то вони витрачають на споживання не весь свій дохід. Частина доходу вони зберігають, причому заощадження повинні приносити дохід. Фірми ж відчувають потребу в додаткових коштах для забезпечення і розширення виробництва, тобто в кредитних коштах. Це зумовлює необхідність появи фінансового ринку, на якому заощадження сімейних господарств перетворюються на інвестиційні ресурси фірм. Це перетворення відбувається двома шляхами: або сімейні господарства надають свої заощадження фінансовим посередникам (насамперед банкам), в яких фірми беруть кредити; або сімейних господарства витрачають свої заощадження на покупку цінних паперів, які випускаються фірмами, безпосередньо забезпечуючи їх інвестиційними ресурсами. У першому випадку зв'язок між сімейними господарствами і фірмами встановлюється опосередковано - через грошовий ринок, в другому - безпосередньо, через ринок цінних паперів.

Отримані на фінансовому ринку кошти фірми витрачають на покупку інвестиційних товарів, насамперед устаткування. Споживчі витрати сімейних господарств доповнюються інвестиційними витратами фірм.

Треба відмітити, що в загальноприйнятих макроекономічних моделях не враховується транспортний чинник, в той час як транспортні зв'язки є найважливішим елементом інфраструктури національного господарства. Занадто високі транспортні витрати, відсутність транспортних потужностей, неможливість їх використання можуть призвести до знецінювання будь-яких переваг у сфері виробництва, як унаслідок зростання цін товарів, так і через неможливість доставки взагалі або в необхідній кількості.

На мікроекономічному рівні наразі бурхливо розвивається наука логістика, яка вивчає оптимальну організацію матеріальних потоків та стосується важливішої сфери діяльності будь-якої виробничої чи торгової компанії, допомагаючи підвищити ефективність транспортування товарів та ресурсів.

Таким чином, широко досліджуються макроекономічні проблеми, окремо широко вивчається транспортна галузь, але синтез цих сфер майже не висвітлений, тому актуальним є дослідження взаємодії основних макроекономічних суб'єктів з транспортним сектором.

Однією з умов зростання економіки є розвинута та сучасна інфраструктура. Особливе місце займає саме транспортна інфраструктура, яка зв'язує між собою 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. Схема взаємодії транспортної галузі з усіма макроекономічними суб'єктами, представлена на рис. 2.

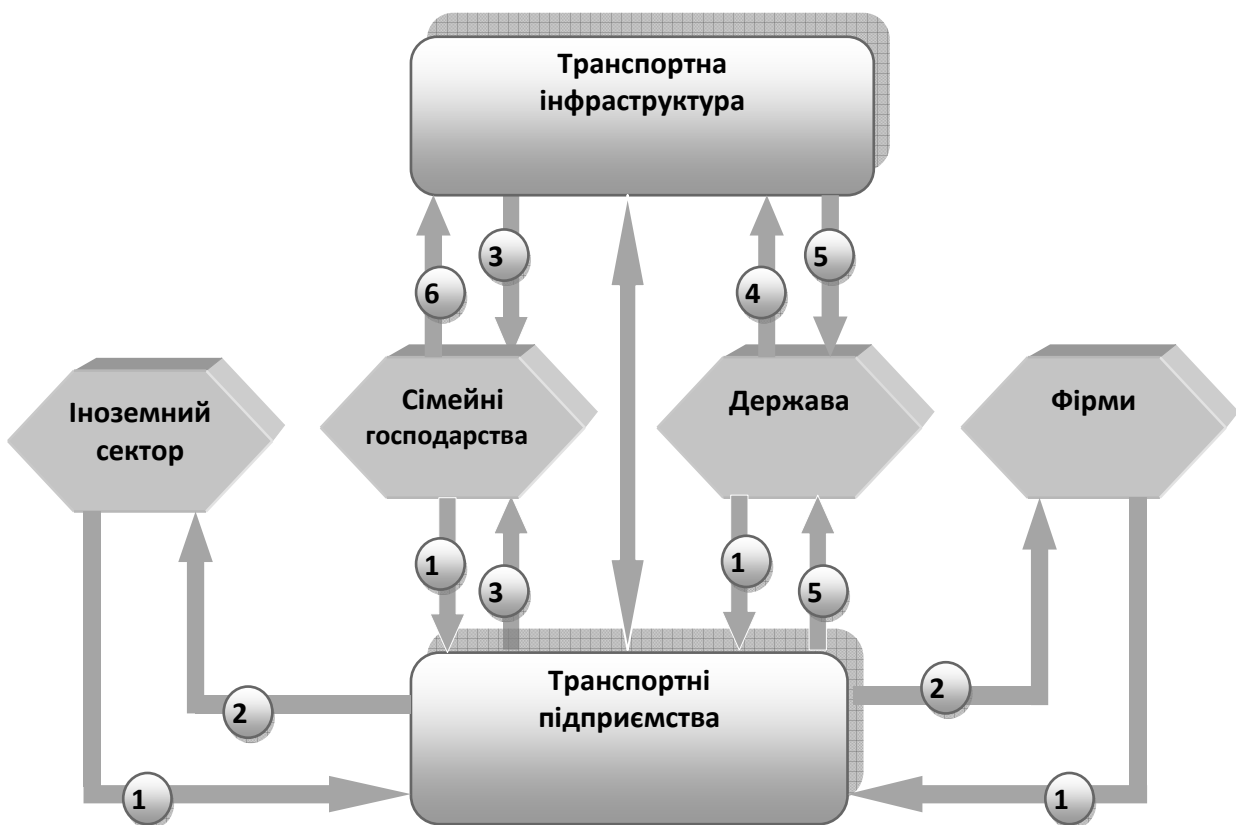


Рис. .2. Взаємодія транспортної галузі з основними макроекономічними суб'єктами:  
1 – попит на послуги; 2 – пропозиція послуг; 3 – заробітна плата; 4 - державні закупівлі, трансферти; 5 – податки; 6 – трудові ресурси

Послугами транспорту користуються і сімейні господарства, і фірми, і держава. Сімейні господарства пропонують транспортній галузі трудові ресурси, а у відповідь отримують заробітну платню. Власники транспортного бізнесу отримують доходи, які включають своєрідний компонент, обумовлений їх підприємницькими здібностями, ініціативністю, ризиком. Сімейні господарства та фірми сплачують зі своєї діяльності в транспортній галузі

державі податки, забезпечуючи собі пенсії та соціальні гарантії. Діяльність фірм тісно пов'язана з транспортним сектором, який дає їм змогу поставляти на ринок свої товари, отримувати необхідні ресурси та сировину.

Держава не тільки користується для виконання своїх багатьох функцій послугами транспортних підприємств, а ще й в значній мірі забезпечує транспортну інфраструктуру, здійснюючи державні закупки та надаючи різноманітні субсидії. Таким чином держава, отримуючи податки, забезпечує транспортну інфраструктуру, якою потім безкоштовно користуються сімейні господарства, фірми, транспортні підприємства. Розвиваючи транспортну інфраструктуру, держава створює позитивні зовнішні ефекти, якими користуються усі сімейні господарства та фірми, організовує нові робочі місця, поживляє економіку, а згодом й збільшує податкову базу.

Що стосується закордонного сектору, то ані експорт, ані імпорт товарів не можуть бути здійсненими без послуг транспорту, крім того можливий ще й експорт чи імпорт саме транспортних послуг, що відбивається у платіжному балансі країни.

**Висновки.** Результати діяльності транспортної галузі впливають на рівень ВВП країни, на забезпеченість робочими місцями сімейні господарства, на рівень їх купівельної спроможності, на можливість експортувати національні товари та послуги, імпортувати необхідні закордонні товари та ресурси. Розвиток транспортного сектору має стати базисом до економічного зростання, подолання безробіття, підвищення конкурентоспроможності економіки України.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Колодізев О.М., Колесніченко В.Ф. Гроші і кредит, К.: Знання 2010 с.615;
2. Базилевич В.Д., Базилевич К.С. Макроекономіка Підручник Вид.4 (тв.), К.: Знання 2008 с. 743;
3. Гронтковська Г.Е., Косік А.Ф. Макроекономіка. Навчальний посібник., К.: ЦУЛ, 2010, с. 670
4. Щелкунов В. І., Кулаєв Ю. Ф., Зайончик Л. Г., Загоруйко В. М. та ін. Основи економіки транспорту. Підручник. К.:Кондор, 2011, с. 392;
5. Національна економіка: підручник для студентів ВНЗ / за ред. В.М. Тарасовича. – К.: Центр навчальної літератури, 2009. – 280с.

**Беник Н.Г.**

#### **ВЗАИМОСВЯЗЬ СУБЪЕКТОВ МАКРОЭКОНОМИКИ И ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ**

*Взаимосвязь запасов и потоков составляет основу исходной макроэкономической модели круговых потоков между субъектами макроэкономики. В статье представлена схема взаимодействия транспортной отрасли с основными макроэкономическими субъектами*

**Ключевые слова:** *Современная экономика, макроэкономические субъекты, кругооборот потоков, транспорт.*

**Benik N.**

#### **THE RELATIONSHIP OF SUBJECTS OF MACROECONOMICS AND THE TRANSPORT INDUSTRY IN UKRAINE**

*The relationship of stocks and flows is the basis of the initial macroeconomic model of circular flow between subjects of macroeconomics. The paper presents the scheme of interaction of the transport industry with major macroeconomic subjects.*

**Keywords:** *Modern economics, macro subjects, circulation flows, transport.*