УДК 338.124.4; 338.47; 330.101.541 (330.3)

Павло Підлісний
Наталія Паткевич
Анна Брайковська

ВПЛИВ МАКРОЕКОНОМІЧНОЇ ДИНАМІКИ НА РОБОТУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ КРИЗИ

Розглядається вплив глобальної економічної кризи на роботу залізничного транспорту та індикатори взаємозв'язків макроекономічної динаміки і основних показників залізниць, як з початку кризових явищ, так й перших симптомів пожвавлення економіки.

***Ключові слова**: економічний цикл, економічна криза, макроекономічна динаміка, реальний ВВП, експорт, вантажообіг, обсяги навантаження, інвестиції.*

Рассматривается влияние глобального экономического кризиса на работу железнодорожного транспорта и индикаторы взаимосвязей макроэкономической динамики и основных показателей железных дорог, как с начала кризисных явлений, так и первых симптомов оживления экономики.

***Ключевые слова**: экономический цикл, экономический кризис, макроэкономическая динамика, реальный ВВП, экспорт, грузооборот, объемы нагрузки, инвестиции.*

The paper examines the impact of the global economic crisis on the performance of rail transport links and indicators of macroeconomic dynamics and key indicators of railways, as from the beginning of the crisis, and the first signs of economic recovery.

***Keywords**: economic cycle, the economic crisis, the macroeconomic dynamics, real GDP, exports, freight turnover, volume load, investments.*

Постановка проблеми. В докризовий період динаміка вантажообігу відставала від динаміки реального ВВП на 6-8%. Ситуація почала змінюватися з 2008 року, коли ВВП ще продовжував зростати (+2,9%), а вантажообіг і промислове виробництво почали знижуватися (відповідно 2,3% і 6,1%). Вантажообіг в кризовому 2009 р. впав на 23,6%, а реальний ВВП – на 14,8%. Динаміка навантаження залізничного транспорту в основному відтворює тенденцію змін промислового виробництва. Якщо порівняти динаміку реального ВВП, промислового виробництва, вантажообігу та навантаження в 2009 році й в умовах другої кризової хвилі (2012 р.), то можна зробити висновки, що динаміка цих показників в 2012 році повторює тенеденції 2008-2009 рр., тільки глибина падіння вказаних показників менша ніж у першому випадку. Наведений аналіз показує, що існують наявні взаємозв'язки між макроекономічною динамікою і показниками діяльності залізничного транспорту, що потребує проведення теоретичного та практичного дослідження.

© Підлісний П. І., Паткевич Н. А., Брайковська А. М., 2013

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми економічних циклів та криз в ринковій економіці та їх вплив на діяльність транспорту в своїх наукових працях досліджували: Бутук А. І., Базилевич В. Д., Дейнеко О. Г., Дикань В. Л., Лапідус Б. М., Кравцова Л. І., Макаренко М. В., Мачерет Д. О., Мочерний С.В., Рябошлик В. В., Савченко А. І., Сич Є. М., Сологуб С. М., Цвєтов Ю. М.

Виділення основної проблеми. В науковій літературі та чинному законодавстві розглядаються різні підходи щодо зменшення впливу економічних криз на економічний розвиток країни в цілому та окремих її галузей зокрема. Проте на сьогодні недостатньо вивчені проблеми впливу економічних криз на залізничинй транспорт, особливо це стосується навантаження, вантажообігу та інвестицій, які є чутливими індикаторами макроекономічної динаміки.

Метою даної статті є проведення аналізу теорії економічних циклів і кризових явищ, причин виникнення та їх впливу на показники роботи залізничного транспорту у взаємозв'язку з макроекономічною динамікою.

Викладення основного матеріалу. Ринкова економіка характеризується відсутністю постійно зростаючих темпів розвитку, тобто ринкова економіка розвивається циклічно. Історичний науково-теоретичний шлях обгрунтування циклічного розвитку ринкової економіки, зокрема причин виникнення економічних криз від класичної теорії до наукового надбання кінця XX і початку XXI ст. наведено в джерелі [2]. Там же констатується, що перші пояснення економічних циклів виникли ще в період класичної економії. Зокрема Д. Рікардо пояснював кризи несправедливсітю в розподілі багатства; С. Сісмонді – невідповідністю між виробництвом і споживанням. К. Маркс в своїх дослідженнях доводив, що матеріальною основою економічних циклів є масове оновлення капіталу. І.Туган-Барановський вбачав причини циклічності в диспропорціях між рухом заощаджень і інвестицій та особливостях накопичення капіталу. В. Шумпетер циклічність коливань пов'язував із нерівномірним характером науково-технічного прогресу, особливостями розвитку основого капіталу. Наприкінці XIX ст. набула розвитку кредитно-грошова теорія циклу І. Фішера і Дж.Хоутрі, котрі пов'язують економічні цикли зі скороченням грошової пропозиції емісійними банками, що приводить до зменшення інвестування та започатковує депресію. У 20-х роках XX ст. М. Кондратьєвим відкриті довгі цикли (великі цикли кон'юнктури), матеріальною основою яких є періодичні оновлення технологічного способу виробництва. У 30-х роках XX ст., під час Великої депресії, започатковано кейнсіанську теорію економічних циклів. Згідно з цією теорією, основною причиною економічних криз є недостатній рівень платоспроможного (ефективного) попиту, який необхідно посилювати за допомогою різноманітних методів економічної політики, зокрема збільшення державних витрат та зниження податків. Подолання економічних криз методом державного регулювання сукупного попиту було розвинуто в працях Р. Харрода, П. Самуельсона, Е. Хансена, А. Пігу, У. Беджгота та інших. Преставники неокласичного напряму навпаки стверджували, що державне регулювання сукупного попиту призводить до порушень ринкового механізму саморегулювання економіки (М. Фрідмен, Р. Хоутрі та ін.). На думку М. Фрідмена головна причина циклічності виробництва – нестабільність грошової пропозиції, спричинена втручанням держави в економіку [2].

Аналізуючи надбання макроекономічної теорії циклічного розвитку ринкової економіки потрібно звернути увагу на причини зародження криз, кожна з яких має свої особливості. Якщо дослідити історію економічних криз, то їх періодичність було започатковано в 1825 році у Великій Британії, у подальшому в 1836 р. криза

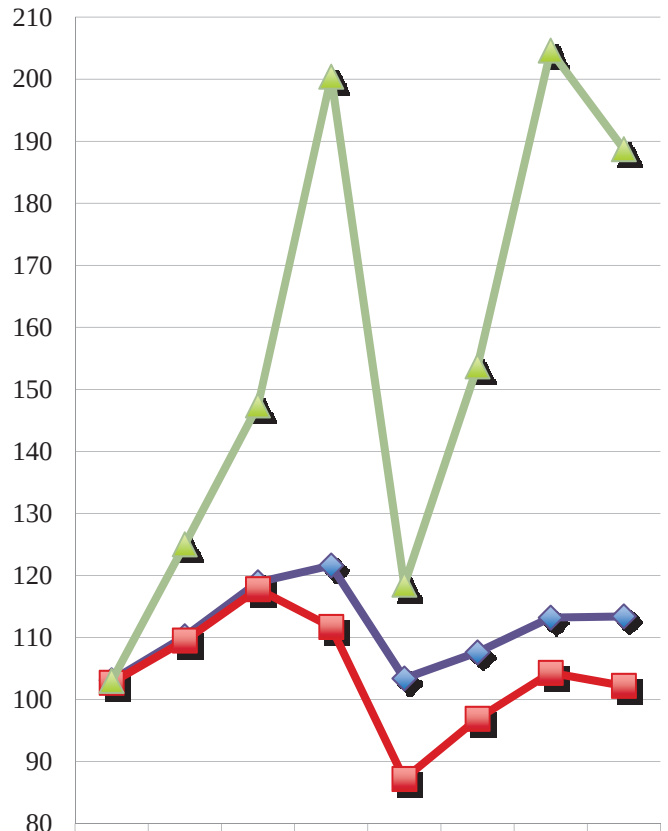
охоплює Велику Британію та США. Криза 1847 р. за своїм характером була близька до світової та охопила всі країни Європейського континенту. Перша світова економічна криза, що була зафіксована в 1857 р., виявилась найбільш глибокою та охопила всі країни Європейського континенту, а також Північної та Південної Америки. Криза перевиробництва (1873 – 1878 рр.) стала початком переходу до монополістичного капіталізму. В період світових економічних криз 1900 – 1903 рр. та 1907 р. і 192 р. падіння обсягів виробництва досягало 5÷15%. Особливо тяжкою була криза в 1923 – 1933 рр., що охопила всі світові галузі та призвела до потрясіння основи ринкової економіки. В період цієї кризи обсяг промислового виробництва впав на 46%, зовнішньоторговельний обіг – на 67%, вартість цінних паперів на 60÷75%, реальні доходи населення на 58%, чисельність безробітних сягло 25%. В цей час на противагу класичній теорії ринкового саморегулювання з'являється нова економічна теорія, що була запропонована англійським вченим Дж. Кейнсом та довела, що ринкова економіка не здатна до саморегулювання в короткостроковому періоді і потребує державного регулювання і зокрема за рахунок змін сукупного попиту. Після Другої світової війни світова криза 1957 –1958 рр. охопила всі розвинуті країни, найбільший спад виробництва зафіксовано в США – 12,6%. Особливе місце в економічному розвитку в післявоєнні роки була криза 1974 – 1975 рр., яка відзначилась не лише глибоким економічним спадом, а й зростанням інфляції. Це було обумовлено глибиною структурної кризи в галузях : енергетичній, добувній, сільському господарстві, валютно-фінансовій системі. Криза 1980–1985 рр., що стала однією з найтриваліших, була пов'язана з процесами інтенсивної структурної перебудови, широкого оновлення виробничих засобів, впровадження наукомісних ресурсозбер ежних технологій. Післякризове пожвавлення і піднесення закінчилось тільки в 1990 р., а подальший перехід світової економіки в кризовий стан був пов'язаний з процесами розпаду пострадянських країн. В цей період економічна криза в пострадянських країнах має не циклічний, а системний характер, що актуально й до теперішнього часу [3]. Що стосується розвитку інших країн світу, особливо розвинутих, то криза 2008 – 2012 рр., яка увійшла в історію як фінансова, внесла диспропорцію у тренд економічного зростання. Світова фінансова криза 2008 р. була спрямована іпотечною кризою на американському ринку нерухомості та кризою кредитування в банківській системі США. Надання переваги у приватному споживанні кредитним важелем, які збільшували боргові зобов'язання населення США та інших країн призвели до масового неповернення кредитів, що й спричинило фінансову кризу, зокрема в банківській системі. Одночасно з іпотечною проблемою відбувається обвал на фондових ринках Європи, Китаю та низки інших азіатських країн, що пов'язано з «фіктивною» капіталізацією багатьох корпорацій світу. В подальшому криза посилюється проблемою неповернення зовнішніх боргів окремими країнами Європейського союзу (Греції, Іспанії, Португалії та ін.) на фінансове оздоровлення яких залучені значні фінансові ресурси, що призвело до стагнації економіки країн ЄС. Автори [9] до причин виникнення світової кризи 2008 р належать: – структурні зміни, які відбуваються в багатьох країнах світу і які пов'язані з переходом до «нових економік»; – діяльність світового ринку, від сум угод на якому прямо або опосередковано залежить економіка практично усіх країн світу. Це пов'язано з «плаваючим» валютним курсом, який сприяв формуванню доходів завдяки спекулятивним валютним операціям. До початку кризи частка спекулятивних операцій перевищила рубіж 90%, а 5÷7% транзакцій, пов'язаних з реа-

льною економікою, не могли підтримувати функціональність валютного ринку. Дефакто банки перетворились на структури, що обслуговують спекулятивні грошові потоки. У зв'язку з чим частка «реальних сильних» грошей у структурі ліквідності комерційних банків наблизились до мізерного порогу в 1%. Третя причина виникнення кризи закладена в принципі глобалізації товарних ринків і випливає з виконання доларом функції єдиної міри вартості, у зв'язку з чим світова економіка характеризується значними ризиками [9]. Аналізуючи кризу 2008 – 2010 рр., автор [1] робить висновок: «недоліки або переваги фінансів суттєво впливають на особливості протікання криз, але не є їх першопричиною. Тому проблематика регулювання банків та похідних фінансових інструментів, якими зараз так переймається світ, незважаючи на всю їх важливість, все ж таки не сягає коріння криз». Далі В. В. Рябошлик у своїх висновках підкреслює, що спади в економіці відбувалися б навіть за умов ідеальної фінансової системи. Кризи мають реальну природу та стрибковий, а не еволюційний характер прогресу. Спад означає, що під час переходу до вищого рівня розвитку виникає ситуація, коли розгортання нових виробництв тимчасово відстає від згортання старих, і економіка змушена «задкувати» перед розгоном. Система попереджень про насування криз повинна включати моніторинг кількісних характеристик нових технологій та виявлення ситуацій, коли ці характеристики об'єктивно вимагають тимчасового спаду [1]. Автори статті погоджуються з джерелом [1], що криза 2008 – 2010 рр. в Україні у більшості не пов'язана з фінансовими проблемами, а є лише пасивним наслідком коливання обсягів випуску експортних товарів і послуг, що залежить від замовлень з боку країн, економіка яких знаходиться в рецесійному чи депресійному стані.

Аналіз динаміки реального ВВП в Україні за період кризи 2008 – 2012 рр. (див. рис.1.2) показує його пряму залежність від обсягів промислового виробнитцва та, особливо, від обсягів експорту. Так у передкризовому 2008 р. темпи промислового виробництва починають знижуватися (6,1%), експорт ще продовжує зростати, але тільки за рахунок залишків продукції, які були вироблені в першому півріччі відповідно до угод, підписаних у 2008 р.. Всі ці процеси вплинули на динаміку реального ВВП, зростання якого в 2008 р. склало лише 2,7%. В кризовому 2009 р. темпи промислового виробництва знижуються на 24,5% , падіння експорту – на 81,9%, що відобразилось відповідним чином й на динаміці реального ВВП, падіння якого щодо показників у 2008 р. склало 14,8%. У подальшому, в 2010 – 2011рр., за рахунок покращення світової цінової кон'юнктури та пожвавлення попиту на сировинну продукцію реальний ВВП почав зростати, але його обсяг в 2011 р. не досягнув рівня 2007 р.

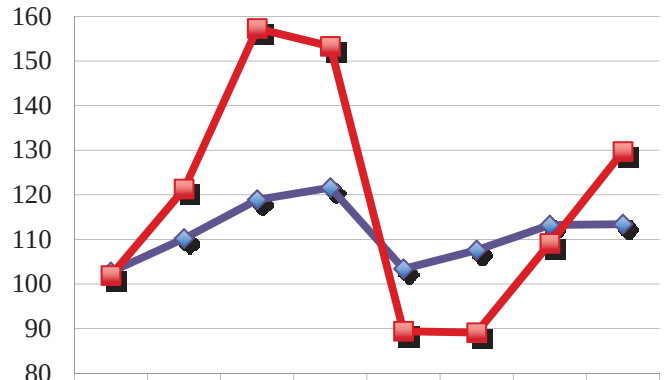
Починаючи з 2012 р. економіки багатьох країн ЄС входять у депресійний стан, зменшуються темпи зростання ВВП в Китаї та інших азіатських країнах, що вдруге протягом останніх 5 років призвело до падіння обсягів експортних поставок з України, а також, як наслідок, до нового кризового стану її економіки – темп зростання реального ВВП у 2012 р. склав 0,2%, а обсяг промислового виробництва впав на 4,5%. Головними причинами нестабільного розвитку України є те, що уряд не спонукає до зміни структури економіки та структури українського експорту і ВВП. Наша країна продовжує залишатися на міжнародних ринках постачальником металургійної та сільгосподарської продукції з мінімальним рівнем переробки. Ще однією важливою перешкодою до зміни структури економіки є недостатній рівень інвестицій, який пов'язаний з геополітичною невизначеністю України.

Інвестиції на макрорівні – це внесок у розвиток економічної системи, в т.ч. її окремих підсистем [1]. В макроекономічних теоріях є багато підходів щодо ролі інвестицій в економічному зростанні. У межах теорії «великого поштовху» обговорювалось питання: наскільки значним повинні бути початкові інвестиції для того, щоб економічне зростання стало незворотним? Такий показник визначив Х. Лейбенстайн, на думку вченого, «мінімальне критичне зусилля» має бути таким, щоб рівень інвестицій досягнув 12÷15% національного доходу [10].



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Реальний ВВП, % до 2004р.	103,1	110,2	118,9	121,6	103,4	107,6	113,2	113,4
Обсяг промислового виробництва, % до 2004р.	102,7	109,5	117,8	111,7	87,2	96,9	104,3	102,2
Обсяг експорту, % до 2004р.	103	125	147,4	200,4	118,5	153,7	204,6	188,7

Рис. 1. **Динаміка реального ВВП, промислового виробництва, експорту (по відношенню до 2004 р.,%)**



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Реальний ВВП, % до 2004 р.	102,7	110,2	118,9	121,6	103,4	107,6	113,2	113,4
Інвестиції в основний капітал, % до 2004р.	101,9	121,3	157,3	153,3	89,4	89,1	109,1	129,7

Рис. 2. **Динаміка реального ВВП та інвестицій в основний капітал**

В сучасних умовах, коли науково-технічний прогрес є основним фактором економічного зростання економіки, обсяг інвестицій має становити не менше 25 % [1]. Фактичні показники рівня інвестицій для більшості країн з високим рівнем економічного розвитку, за даними світового банку, складали від щодо ВВП в періоді 1996 – 2000 рр. 22 %, в 2004 – 2007 рр. – 26 %, а у країнах Східної Азії та Тихоокеанського басейну він був ще вищим – 37 %. В Україні рівень інвестиій в 2000 р. складав 13,8%, за період 2001 – 2011рр. цей показник коливався від 21,9 % в 2004 р. до 26,1% в 2007 році, в умовах фінансової кризи знизився до 15,8 % (2010 р.) Така динаміка рівня інвестицій у ВВП, особливо в кризовий період, стала недостатньою для забезпечення стабільного і тривалого економічного зростання. Це пояснюється тим, що інвестиції поділяються на автономні та індуційовані, які залежать від динаміки національного доходу в минулі періоди. Тобто,

$$I_t = I_t^a + a(Y_{t-1} - Y_{t-2}),$$

де I_t – інвестиції в *t*-му періоді; I_t^a – автономні інвестиції в *t*-му періоді; а – акселератор-коефіцієнт, який являє собою відношення приросту інвестицій у періоді *t*, отриманих в результаті приросту національного доходу у періоді «*t* –1» щодо періоду «*t* –2»; Y_{t-1}, Y_{t-2} – національний дохід в періодах «*t*–1», « *t*–2» відповідно.

Причинами появи автономних інвестицій є зовнішні фактори: стрибкоподібність технічного прогресу, зміни уподобань домогосподарств, приріст населення, розширення зовнішніх ринків. У більшості випадків джерелом фінансування автономних інвестицій є держбюджет, а точніше його дефіцит, прямі іноземні внески, яких було недостатньо в кризовий період. Відмінність індуційованих інвестицій від автономних полягає в тому, що вони залежать від приросту національного доходу, на

який впливає структура виробництва, кон'юнктура ринків, споживання домогосподарств тощо.

Аналіз наведених в табл.1 даних свідчить, що в 2008 р., н зважаючи на падіння динаміки реального ВВП в 2007 р. у порівнянні з 2006 р., інвестиції продовжували зростати до максимального рівня (233,1 млрд грн). Але обмежений рівень автономних інвестицій та падіння реального ВВП в 2009 р. на 14,8 % призвели до зниження інвестицій до 157,0 млрд грн, що не забезпечило економічної стійкості економіки на рівні хоча б 2008 р.

Економіка України в 2010 – 2011 рр. почала відновлюватися (див. рис.1) і досягла в 2011 р. рівня 2006 р., але при цьому діяльність уряду не спонукала до зміни структури економіки та структури українського експорту і ВВП.Україна продовжує постачати на зовнішні ринки сировинну продукцію (металургійну, сількогосподарську тощо) з мінімального доданою вартістю. Така політика призвела до того, що при зменшенні попиту в 2012 р. на зовнішніх ринках (ЄС, Китай, Індія тощо) на цю сировинну продукцію, економіка України вдруге протягом 5 років потрапляє у стан стагнації. Крім того незначний рівень інвестицій до ВВП (2011 р. – 18,1 %),
нестійкий банківський сектор та дефіцит платіжного балансу не забезпечили економічного зростання. З наведеного аналізу можна зробити висновок, що 2013 р. не принесе значного економічного зростання, в кращому випадку реальний ВВП залишиться на рівні 2012 р. Це підтверджується Європейським банком розвитку і реконструкції (ЄБРР) та іншими світовими інституціями [6,7]. У подальшому розвиток України буде залежати від розробки та реалізації урядом Стратегічного плану економічного зростання на середньостроковий період (до 2033 р.), основою якого має бути концентрація фінансування високотехнологічних підприємств, зокрема сількогосподарських, машинобудування, транспорту, ІТ-індустрії та продукції з високою доданою вартістю, що змінило б структуру експорту і захистило б економіку від прямої залежності від коливань світової кон'юнктури.

Аналізуючи динаміку макроекономічних показників у кризовий період розглянемо їх вплив на роботу залізничного транспорту. На підставі рис. 3,4 можна зробити висновки, що у докризовий період динаміка вантажообігу залізничного транспорту відставала від динаміки ВВП на 6÷8%, ситуація почала змінюватися з 2008 р, коли ВВП продовжував зростати (+2,9%), а вантажообіг, як і промислове виробництво, почали знижуватися на 2,3 % та 6,1% відповідно. Вантажообіг в кризовому 2009 р. впав на 26,3 %, а реальний ВВП – на 14,8 %, і його обсяги знизилися до рівня 2005 р. Таке значне падіння вантажообігу пояснюється зменшенням навантаження вантажів на 77,4 млн тонн або на 19,4 %, зокрема таких вантажів, як: – чорних металів на 25,8 %; – залізної руди на 10,2 %; – хімічних та мінеральних добрив на 31,9 %; – будівельних матеріалів – 39,7 %. На вантажообіг також негативно вплинуло падіння якісних показників: – обіг вантажного вагона в 2009 р. впав у порівнянні з 2008 р. на 14,2 %; – простій вагона протягом однієї вантажної операції – 8,3 %; – середньодобова продуктивність вагона – 14,5 %; – середня відстань перевезення однієї тонни вантажів – 3 %. Динаміка навантаження вантажів на залізничний транспорт, як зображено на рис.4, в основному відтворює тенденції змін промислового виробництва, проте зі збільшенням відставання в останні роки (2011 р. – 4,2 %, 2012 р. – 5,4 %,). Це пов'язане з посиленням конкуренції на транспортному ринку, у першу чергу з боку автомобільних перевізників, які не мають таких інфраструктурних витрат як залізничники. Якщо порівняти динаміку реального ВВП, промислового виробництва, вантажообігу та навантаження вантажів у 2009 р. та в

умовах другої кризової хвилі (2012 р.), то можна зробити висновки, що динаміка цих показників в 2012 р. повторює тенденції 2009 р., тільки глибина падіння обсягів реального ВВП, промислового виробництва, вантажообігу і навантаження значно менше, ніж у першому кризовому періоді (2009 р.). Це пояснюється тим, що урядами багатьох країн світу, в першу чергу країн ЄС, реалізується комплекс заходів щодо стабілізації своїх економік, які згладжують кризові явища в глобальному просторі інших країн, в тому числі і в Україні. Проте для цього потрібні адекватні заходи з боку урядів щодо стабілізації економіки у цих країнах.

Рис. 3. **Динаміка ВВП та вантажообігу залізничного транспорту**

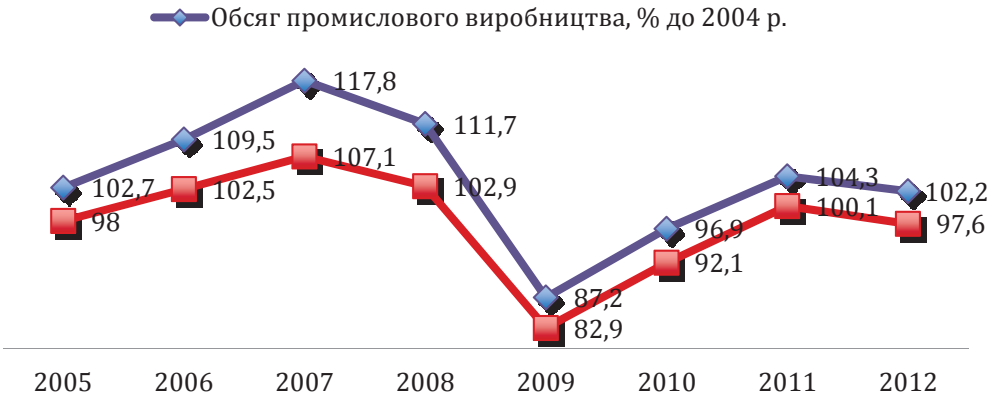


Рис. 4. **Динаміка обсягів промислового виробництва і навантаження вантажів на залізничному транспорті**

Таблиця 1. **Питома вага інвестицій в основний капітал щодо ВВП**

Показники	Роки							
	2004	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
ВВП, млн грн.	345113	441452	544153	20731	948056	913345	1082569	1316600
Інвестиції в основний капітал, млн. грн.	75714	93096	125254	188486	233081	151777	171092	238175
Питома вага інвестицій у ВВП, %	21,9	21,1	23,0	26,1	24,5	16,6	15,8	18,1
Інвестиції в основний капітал сільськогосподарства, млн. грн.	3381	5016	7309	9519	16890	9382	12231	18183
Питома вага в загальних інвестиціях, %	4,4	5,3	5,8	5,1	7,2	6,2	7,1	7,6
Інвестиції в основний капітал транспорту, млн. грн.	15015	16887	20329	31709	32558	24555	29084	39375
Питома вага в загальних інвестиціях, %	19,8	13,5	16,2	16,8	14,0	16,1	17,0	16,5
Інвестиції в основний капітал машинобудування, млн. грн.	2268	2251	3653	5340	6189	3564	4400	5888
Питома вага в загальних інвестиціях, %	2,9	2,4	2,9	2,8	2,7	2,3	2,5	2,5
Державні інвестиції, млн. грн.	9974	6846	9605	15077	15403	8361	10952	18395
Питома вага в загальних інвестиціях, %	13,1	7,3	7,6	8,0	6,6	5,5	6,4	7,7
Іноземні інвестиції, млн. грн.	2825	5457	5094	7251	8087	8209	4068	7196
Питома вага в загальних інвестиціях, %	3,7	5,9	4,1	3,8	3,5	5,4	2,4	3,0

Що стосується залізничного транспорту нашої країни, то в період кризи та спаду попиту на транспортні послуги він, в основному, задовільняв потреби економіки в перевезеннях вантажів (2009 – 2012 рр.). Але з початком виходу з кризи (2014 р.) та забезпеченням зростання економіки з темпом 4÷5% потребує необхідного внеску інвестицій в розвиток залізничного транспорту, в іншому випадку ця галузь може перетворитися у стримуючий фактор економічного підйому країни. Згідно програми стратегічного розвитку залізничного транспорту, на період 2012 – 2020 рр. середньорічні обсяги інвестицій повинні складати близько 27 млрд грн, зокрема в інфраструктурні проекти – 10 млрд грн, на придбання вантажних вагонів – 6,5 млрд грн, вантажних та пасажирських локомотивів – 8,3 млрд грн.

Аналізуючи рис.5, можна зробити висновки, що у періоді 2004 – 2011 рр. у валовому внутрішньому продукті частка залізничного транспорту коливалась від 4,4 до 6 %, а частка інвестицій в основний капітал залізничного транспорту що до загальних інвестицій – від 2,3 до 3,7 %, тобто менше в середньорічному розрахунку на 1,9%, що дорівнює 3,1 млрд грн на рік, а для прикладу, фактичні середньорічні інвестиції в основний капітал залізничного транспорту за період 2004 – 2011 рр. склали усього 4,6 млрд грн. Якщо порівняти з іншими видами транспорту, то у загальному обсязі вантажообігу частка залізниць дорівнює 49,6 %, а частка інвестицій в основний капітал тільки 19,1 %, тобто залізничний транспорт недоотримував у порівнянні з іншими видами транспорту 7,4 млрд грн на рік. В наукових працях [12,13,14,16,17] доводиться, що основними причинами недостатнього рівня інвестування в залізничний транспорт є: – низький рівень бюджетного фінансування державних проектів і інфраструктури; – невідповідність амортизаційних відрахувань внаслідок недооцінки основних фондів; – наявність механізму перехресного субсидіювання пасажирських перевезень та перерозподілу доходів залізниць на користь державного бюджету без відповідного формування інвестиційного фонду, який би міг використовується для фінансування інвестицій в розвиток залізничного транспорту. Так платежі Укрзалізниці до бюджету в кризові роки складали: у 2008 р.– 14,4 млрд грн; 2009 р. – 10,9 млрд грн; 2010 р. – 12,9 млрд грн, а чистий прибуток відповідно: 187 млн грн, 363 млн грн, 600 млн грн [8]. Таке положення з відтворенням основного капіталу залізничного транспорту призвело до того, що загальний рівень зношеності основних фондів Укрзалізниці складає 80÷90%, у т.ч. тепловозів – 97 %, електровозів – 90%, зношеність вантажних вагонів оцінюється понад 80 %. В роботах [13,15,16,17] та в Державній цільовій програмі реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 рр., остання редакція якої затверджена постановою КМУ 26 жовтня 2011 р., передбачається комплекс заходів щодо збільшення інвестицій у залізничний транспорт і впровадженню інноваційної моделі розвитку. Таким чином, аналіз динаміки макроекономічних індикаторів та показників діяльності залізничного транспорту показує наявність глибоких взаємозв'язків між ними і необхідність зростання інвестицій в розвиток залізничного транспорту, зокрема на основі розширення ринкових можливостей.

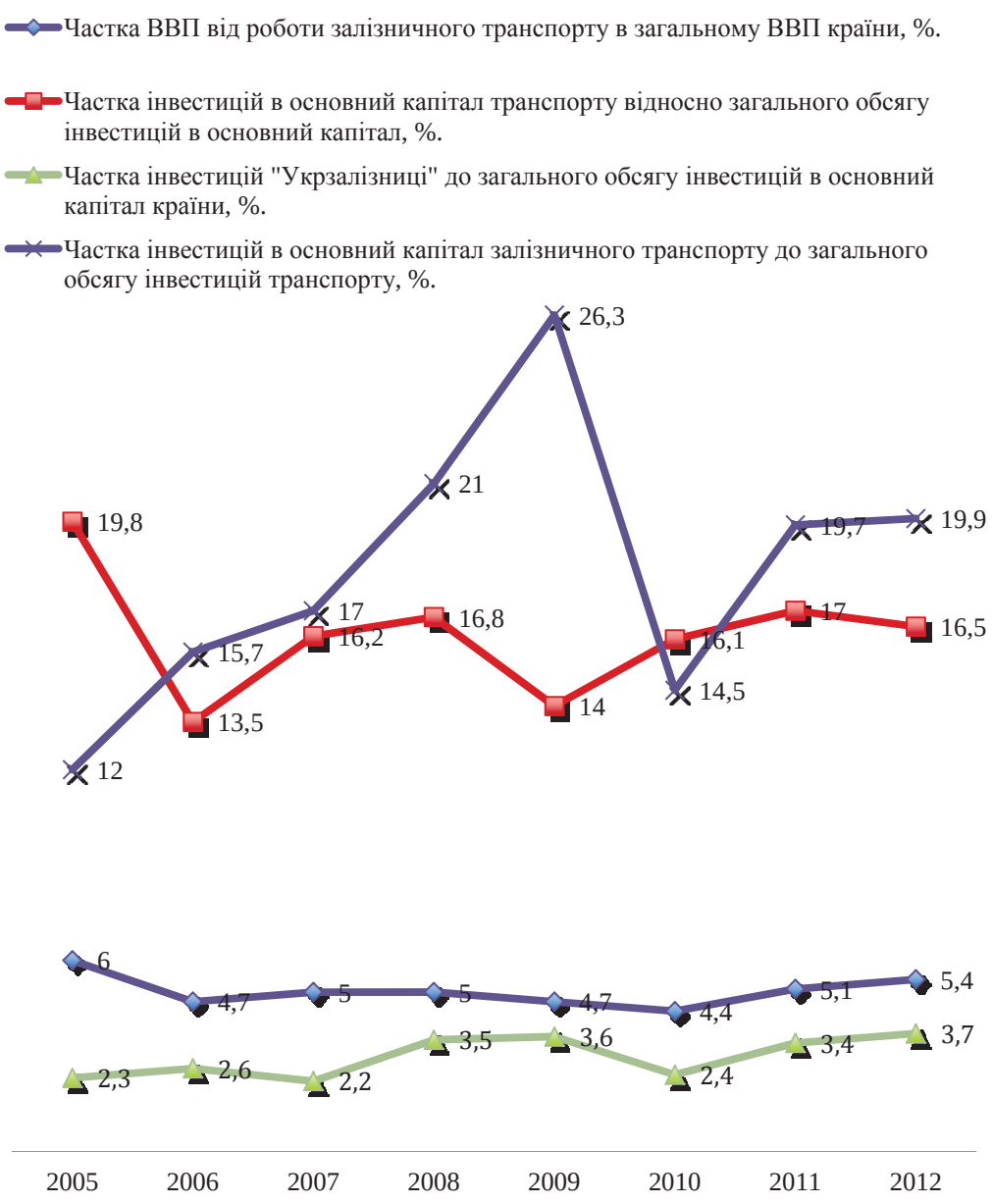


Рис. 5. **Частка ВВП залізничного транспорту в загальному ВВП країни, частка інвестицій в основний капітал залізничного транспорту в загальному обсязі інвестицій та інвестицій у транспортну галузь**

Висновки

1. На основі проведеного аналізу теорії економічних циклів та криз, останніх наукових досліджень причин фінансової кризи 2008 – 2012 рр. автори приходять до висновку, що для України основною причиною кризи є експортна залежність і нерозвинутість внутрішнього ринку, котрі пов'язані з постачанням продукції іноземн-

ним споживачам з низькою доданою вартістю та мінімальним рівнем переробки. Недостатній рівень інвестицій не дозволяє забезпечити структурну преебудову економіки для задоволення потреб внутрішнього і зовнішнього ринків у високотехнологічній продукції.

2. Динаміка вантажообігу залізничного транспорту за період 2004-2012 рр. відставала від динаміки ВВП, що підтверджує проблему відтоку вантажів на інші види транспорту, зокрема автомобільний, що підтверджується і відставанням навантаження від обсягів промислового виробництва.

3. Доведено, що залізничний транспорт недоотримував інвестицій протягом 2004-2011 рр. визначених як за участю у виробництві реального ВВП, так й у порівнянні з іншими видами транспорту у середньорічному розрахунку на суму 10,5 млрд. грн. на рік.

4. Дослідження динаміки макроекономічних індикаторів і показників діяльності залізничного транспорту показує наявність тісних взаємозв'язків між ними, а також необхідність зростання інвестицій у розвиток залізничного транспорту до нормативних стандартів, зокрема за рахунок розширення ринкових відносин.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Рябошлик* В. В. Неоднорідна економіка. Цілісний погляд на кризи./ В.В. Рябошлик – К.: «*Освіта України», 2010. – 160 с.*

2. *Мочерний С. В.* Економічний енциклопедичний словник у двох томах / С. В. Мочерний, Я. С. Ларіна, О .А. Устенко, С .І. Юрій // – Львів: «Освіта», 2005. – 612 с.(Т.1), – 563 с .(Т.2)

3. *Бутук* А. И. Макроэкономика./А. И. Бутук :Учебное пособие. – К: «Знання», 2004. – 514 с.

4. *Статистичний* щорічник України / О.Г. Осауленко – К: «Август-Трейд», –2012. –558 с.

5. *Мачерет* Д. А., Рышков А .В. Макроэкономическая динамика и изменения показателей деятельности росийских железных дорог / /Экономика железных дорог:– №5. – 2011. – С.27 – 33.

6. *Бен Хакет.* Мировая экономика и ее влияние на контейнерный бизнес Восточного Средиземноморья и Черного моря //Порты Украины: –№8. – 2011. – С.26 – 33.

7. *Бен Хакет.* Глобальная экономика и контейнерный рынок Черноморья// Порты Украины:– №8. – 2012. – С. 30-32.

8. *Кравчук* О .В. Визначення необхідної кількості оновлення рухомого складу за допомогою методів економічного прогнозування [Текст]/ О. В. Кравчук // XL Науково-практична конференція молодих вчених, аспірантів і студентів (м. Київ, 19-20 травня 2011 р.) – К: ДЕТУТ, 2011. – С. 214 – 215.

9. *Кравцова* Л. І., Сологуб С. М. Застосування фінансово-економічних важелів для подолання кризи в економіці України// Матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті (м. Судак 27 – 28 лютого 2008 р.)» – К.: ДЕТУТ, 2008. – С.98 – 100.

10. *Радіонова* І. Ф. Макроекономіка: Теорія та політика.: Монографія. – К.: Таксон, 2004. – 348 с.

11. *Концепція* економічного розвитку України. Книга 1. –К: Клуб «Коло», 2012. – 57 с.

12. *Дейнеко* О. .Г. Теоретичні підходи до державної стратегії розвитку залізничного транспорту / О.Г. Дейнека, О.О.Міщенко // Всіник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. Академіка В. Лазоряна. – Вип.24. –Дніпропетровськ.: ДНУЗТ, 2008. – С. 214 – 216.

13. *Дикань* В. Л. Забезпечення ефективності іноваційної діяльності підприємств залізничного тарнспорту: монографія [Текст] / В. Л.Дикань, В. О.Зубенко. – Харків.:УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

14. *Ейтутіс* Г. Д. Реструктуризація залізниць України на основі галузево-регіональної моделі управління / Г. Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2011. –№ 2 – С. 41 – 45.

15. *Ільчук* В. П. Іноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток [Текст] / В. П.Ільчук; Під ред. Є .М.Сича, – К.: Логос, 2004. –381 с.

16. *Макаренко* М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: [Монографія] / М .В. Макаренко. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.

17. *Цвєтов* Ю. М. Залізничний транспорт України на порозі реформування / Ю. М. Цвєтов, М. В. Макаренко, М. Ю. Лашко. – К.: КУЕТТ, 2007. –18.