

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ОСНОВНИЙ НАПРЯМ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ

IMPROVING THE EFFICIENCY OF NATIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS A BASIS OF STRATEGIC DEVELOPMENT

В статті досліджено основні підходи до оцінки ефективності транспортної інфраструктури. Проведені розрахунки довели незначний вплив рівня капітальних інвестицій на фінансові результати функціонування транспортної інфраструктури. Розрахована економетрична залежність рівня інвестування галузей транспортної інфраструктури від стану ВРП демонструє обернений слабкий зв'язок між досліджуваними ознаками, тобто при зростанні ВРП регіону, сума інвестування підприємств галузей транспортної інфраструктури зменшується. Вважаємо, що забезпечення на-роцування обсягів транспортних перевезень за сучасних умов, коли інтеграція вітчизняної залізниці до світової транспортної системи є викликом часу, можливе передусім за рахунок зростання експортних перевезень.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, ефективність, стратегічні аспекти, економетрична залежність, фінансові результати.

В статье исследованы основные подходы к оценке эффективности транспортной инфраструктуры. Проведенные расчеты показали незначительное влияние уровня капитальных инвестиций на финансовые результаты функционирования транспортной инфраструктуры. Рассчитана эконометрическая зависимость уровня инвестирования отраслей транспортной инфраструктуры от состояния ВРП показывает обратная слабая связь между исследуемыми признаками, то есть при росте ВРП региона, сумма инвестирования предприятий отраслей транспортной инфраструктуры уменьшается. Считаем, что обеспечение повышения объемов транспортных перевозок в современных условиях, когда интеграция отечественной железной дороги в мировую транспортную систему является вызовом времени, возможно прежде всего за счет роста экспортных перевозок.

дуючими признаками, то есть при росте ВРП региона, сумма инвестирования предприятий отраслей транспортной инфраструктуры уменьшается. Считаем, что обеспечение повышения объемов транспортных перевозок в современных условиях, когда интеграция отечественной железной дороги в мировую транспортную систему является вызовом времени, возможно прежде всего за счет роста экспортных перевозок.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, эффективность, стратегические аспекты, эконометрическая зависимость, финансовые результаты.

The article investigates the main approaches to assessing the efficiency of transport infrastructure. The calculations made showed insignificant influence of the level of capital investments on the financial results of functioning of the transport infrastructure. The calculated econometric dependence of the level of investment of transport infrastructure sectors on the state of the GRP shows an inverse weak link between the investigated features. That is, with the growth of the GRP of the region, the amount of investment in transport infrastructure enterprises is decreasing. We believe that ensuring the growth of transport volumes in modern conditions, when the integration of domestic railways into the world transport system is a challenge of time, is possible, first of all, due to the growth of export traffic.

Key words: transport infrastructure, efficiency, strategic aspects, econometric dependence, financial results.

УДК 338.47 (477)

Бондар В.В.

аспірант кафедри економіки та міжнародних економічних відносин, Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського

Постановка проблеми. Ефективність діяльності будь-якого господарюючого суб'єкта можна визначити як одержання максимально високого результату за мінімальних затрат потенціалу у відповідний часовий період. Традиційно оцінка ефективності діяльності підприємства здійснюється через оцінку його фінансових результатів, при цьому про його ефективне функціонування свідчить висока результативність (прибутковість), забезпеченість всіма видами ресурсів в повному обсязі, доцільна організація процесу виробництва, наявність висококваліфікованих спеціалістів та компетентного керівництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основи теоретичних та методичних аспектів дослідження впливу ефективності функціонування транспортної інфраструктури на подальший стратегічний розвиток, викладено в працях таких відомих вчених як: Д.Дж. Бауерсокс, Д. Бенсон, Д. Дятлова, В. Загорський, А. Кальченко, М. Клімова, Дж. Койл, Е. Крикавський, М. Окландер, О. Савчук, О. Сапронов, Д. Прейгер Т. Ревуцька, Дж. Уайтхед та ін.

Незважаючи на велику кількість теоретичних розробок щодо оцінки ефективності транспортної інфраструктури, багато важливих аспектів цього питання залишаються недостатньо дослідженими.

Метою статті стало дослідження рівня ефективності функціонування транспортної інфраструктури України та обґрунтування стратегічних аспектів розвитку галузі.

Виклад основного матеріалу. Узагальнюючи різні точки зору щодо показників і критеріїв оцінки ефективності, що пропонуються та досліджуються науковцями, чітко розмежовуються два науково-методичних підходи: представники першого надають перевагу використанню єдиного інтегрального показника ефективності, другого – наголошують на необхідності формування та використання збалансованої системи показників для проведення аналітичних процедур [1].

З метою проведення об'єктивної та достовірної оцінки ефективності функціонування транспортної інфраструктури потрібно враховувати інфляційні процеси, які є важливим чинником впливу на інформацію про результативність діяльності та

майновий стан суб'єктів господарювання (фінансову, бухгалтерську та статистичну звітність за даними якої проводиться відповідний аналіз).

На практиці для оцінки діяльності транспортної інфраструктури, ефективності формування та використання активів та джерел формування фінансових ресурсів, порівняння та співставлення доходів, витрат, фінансових результатів застосовують грошові одиниці. Різні види активів підприємства піддаються інфляційному впливу у різній мірі: кредиторська заборгованість свідчить про отримання непрямих доходів при незмінній сумі боргу, вільні грошові кошти – про непрямі збитки через зниження купівельної спроможності грошової одиниці, її знецінення.

Отже, це може призвести до отримання необ'єктивних результатів оцінки ефективності діяльності підприємств, особливо при співставленні вартості необоротних активів придбаних у різні попередні часові періоди (співставність, порівнянність даних), саме тому необхідним є коригування показників на рівень інфляції.

В умовах високої інфляції явище значного росту доходів не нове, воно спостерігалось за гіперінфляції перших років української державності, коли при падінні виробництва зростала рентабельність. У таких випадках показники виручки і прибутку потрібно обчислювати в двох вимірах: номінальному і реальному. Для переходу від номінального до реального значення можна використовувати індекс цін придбання, або перерахунок у доларовому еквіваленті. Результати такого перерахунку наведені в табл. 1.

Не зважаючи на зростання чистого доходу від реалізації у фактичних цінах в 2015 році проти 2010 року більше ніж у два рази, ефективність функціонування транспортної інфраструктури зменшилася. Зокрема, чистий дохід від реалізації у доларовому еквіваленті зменшився на 26,35 %, а загальний чистий дохід – на 31,77 %. Суттєве зменшення доходів спричинило зниження прибутку на 19449,60 млн. грн., що у доларовому еквіваленті становить 998,57 млн. дол.

Одним із найпоширеніших методів дослідження взаємозв'язків і залежностей соціально-економічних явищ є економетричні методи. Основними методами такого аналізу прийнято вважати побудову однофакторних і багатфакторних моделей.

Оцінку впливу факторів на формування прибутку необхідно проводити за найбільш ключовими показниками. Зупинимось на двофакторній регресійній моделі та будемо досліджувати, як впливає на величину чистого прибутку – залежну змінну – ряд факторів внутрішнього середовища, що найповніше відображають фінансово-економічний стан підприємства та за якими визначаються організаційні умови формування чистого прибутку, зокрема величина капітальних вкладень на одного працюючого.

Проведені нами розрахунки з використанням програм середовища Excel свідчать про незначний вплив рівня капітальних інвестицій на фінансові результати функціонування транспортної інфраструктури. На рис.1 вказана залежність представлена графічно. Параметри лінійної залежності демонструють прямий не тісний зв'язок між дослі-

Таблиця 1

Формування чистого прибутку (збитку) підприємств транспорту

Показник	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Офіційний курс, за 1 долар США, грн.	7,9356	7,9676	7,991	7,993	11,8867	21,8447
Чистий дохід від реалізації продукції						
- у фактичних цінах, млн. грн.	144960,3	193741,9	210643,8	204761,7	202510,7	293882,0
- у доларах США, млн. дол.	18267,1	24316,2	26360,1	25617,6	17036,7	13453,3
Інші операційні доходи	34391,5	39549,5	19760,6	13768,6	18069,0	39779,3
Інші доходи	5453,2	7119,8	9145,7	7946,2	6028,0	13452,1
Разом чисті доходи						
- у фактичних цінах, млн. грн.	184805,0	240411,2	239550,1	226476,6	226607,7	347114,3
- у доларах США, млн. дол.	23288,1	30173,6	29977,5	28334,4	19064,0	15890,1
Операційні витрати	170064,9	219871,2	218463,1	210985,5	224131,9	329586,2
Інші витрати	9681,2	11798,7	13562,1	14656,7	22179,6	31712,2
Витрати усього						
- у фактичних цінах, млн. грн.	183456,3	237571,4	236422,4	227900,0	249199,3	365215,2
- у доларах США, млн. дол.	23118,1	29817,2	29586,1	28512,4	20964,5	16718,7
Чистий прибуток (збиток)						
- у фактичних цінах, млн. грн.	1348,7	2839,8	3127,7	-1423,4	-22591,6	-18100,9
- у доларах США, млн. дол.	170,0	356,4	391,4	-178,1	-1900,6	-828,6

Розраховано автором на основі [2]

джуваними ознаками. Зокрема, при збільшенні рівня інвестування на 1 тис. грн. в розрахунку на одного працюючого, фінансовий результат галузі збільшиться на 0,129 тис. грн. в розрахунку на одного працівника галузі.

Отриманий коефіцієнт регресії демонструє слабкий зв'язок між досліджуваними ознаками і показує, що 13,5 % зміни прибутку від діяльності транспортної інфраструктури зумовлено зміною величини інвестування в підприємства галузі.

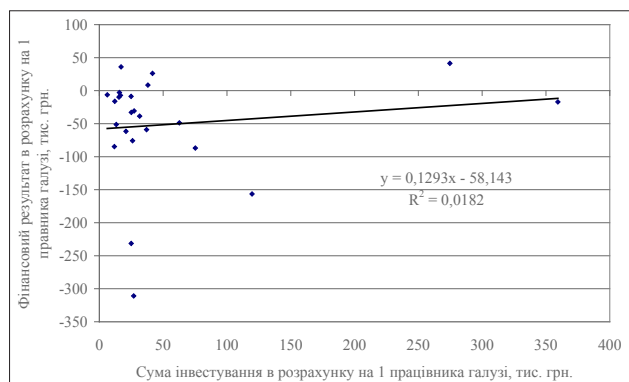


Рис. 1. Економетрична залежність фінансових результатів від рівня інвестування галузей транспортної інфраструктури

В свою чергу величина капітальних інвестицій залежить від ряду факторів серед яких можна виділити валовий регіональний продукт (ВРП). За допомогою кореляційно-регресійного аналізу визначимо як впливає величина ВРП на рівень інвестування підприємств транспортної інфраструктури.

Розрахована нами економетрична залежність рівня інвестування галузей транспортної інфраструктури від стану ВРП демонструє обернений слабкий зв'язок між досліджуваними ознаками.

тобто при зростанні ВРП регіону, сума інвестування підприємств галузей транспортної інфраструктури зменшується.

На рис. 2 залежність між даними ознаками продемонстровано більш наочно. параметри отриманого рівняння вказує, що при зростанні величини ВРП на одного мешканця на 1 тис. грн., сума інвестованих коштів в розрахунку на одного працюючого зменшиться на 0,1026 тис. грн.

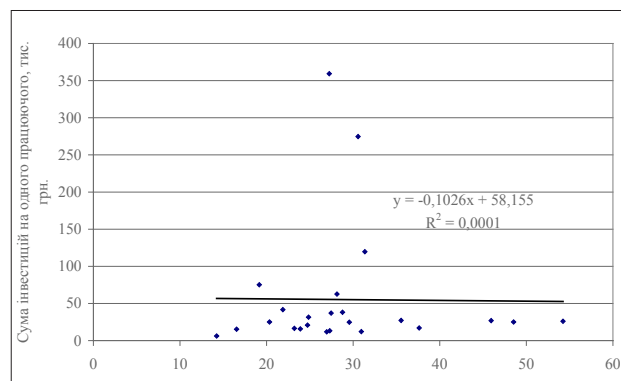


Рис. 2. Економетрична залежність рівня інвестування галузей транспортної інфраструктури від стану ВРП

Вважаємо, що забезпечення нарощування обсягів транспортних перевезень за сучасних умов, коли інтеграція вітчизняної залізниці до світової транспортної системи є викликом часу, можливе передусім за рахунок зростання експортних перевезень. В таблицях 2 та 3 наведено динаміку обсягів експорту та імпорту транспортних послуг.

Обсяги експорту транспортних послуг за період 2010-2015 рр. зменшилися на 32,8 %. Суттєве зменшення спостерігається за послугами, що надаються залізничним транспортом (-48,5 %), морським та річковим транспортом (-40,4 та

Таблиця 2

Експорт транспортних та телекомунікаційних послуг, тис. дол. США

Вид послуг	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Транспортні послуги, з них	7835176,2	9051096,3	8531843,0	8305848,5	6101923,5	5263155,3
послуги морського транспорту	1234311,6	1211735,0	1241240,3	1123732,6	850878,8	735935,8
послуги річкового транспорту	72735,7	82952,1	63091,2	42299,6	46342,3	44494,8
послуги повітряного транспорту	1181929,8	1501094,1	1510704,9	1333178,2	1071262,5	853618,5
послуги залізничного транспорту	1487123,1	1776751,6	1586646,9	1613856,3	1098830,7	751254,1
послуги автомобільного транспорту	254043,4	396997,5	452364,2	478396,4	459623,7	249071,0
послуги трубопро-відного транспорту	3357722,5	3755012,3	3248222,6	3335629,6	2207902,0	2258041,9
передача електроенергії	181,0	754,3	3177,4	382,4	3288,5	5387,1
інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	221384,0	298050,3	396577,3	333723,9	330069,7	341649,9
послуги поштової та кур'єрської служби	25745,3	27748,9	29818,1	44649,5	33725,3	23702,4
Телекомунікаційні послуги	319280,9	339209,6	326569,7	344630,0	370334,9	352553,0

Розраховано автором на основі [2]

Імпорт транспортних та телекомунікаційних послуг, тис. дол. США

Вид послуг	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Транспортні послуги, з них	1178914,9	1592324,7	1727384,9	1716437,5	1376552,3	1153393,5
послуги морського транспорту	143070,3	147516,8	202830,1	195795,1	243651,7	191729,0
послуги річкового транспорту	1214,8	1009,6	372,6	360,8	1087,6	600,8
послуги повітряного транспорту	447611,9	686126,2	641287,7	643550,4	431037,6	466937,6
послуги залізничного транспорту	463495,6	599759,9	643002,6	626973,1	431305,2	287002,5
послуги автомобільного транспорту	108526,9	141561,0	194594,4	197221,1	189804,7	91845,4
послуги трубопро-відного транспорту	600,4	542,2	877,5	3512,2	52588,0	98123,3
передача електроенергії	–	–	23053,5	16,6	–	31,2
інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	10180,2	12228,5	17986,0	33714,4	15717,7	11332,6
послуги поштової та кур'єрської служби	4214,8	3580,6	3380,6	15293,9	11359,7	5791,2
Телекомунікаційні послуги	121615,1	140706,6	147860,3	317108,0	211388,2	277044,3

Розраховано автором на основі [2]

-38,8 % відповідно). За іншими видами транспорту також спостерігається зменшення обсягів експорту послуг. Така динаміка зумовлена незадовільним (застарілим) станом рухомого складу підприємств транспортної інфраструктури, якістю доріг та залізничних колій, інфраструктурним забезпеченням галузей транспорту (стан вокзалів, обслуговування на вокзалах).

Обсяг імпорту транспортних послуг також має тенденцію до зменшення, але значно повільнішими ніж експорт. Загальний обсяг імпорту транспортних послуг зменшився в 2015 році порівняно з 2010 роком на 2,16 %. В основному зменшення імпорту послуг відбулося за річковим та залізничним транспортом – 50,54 % та 38,08 %, відповідно. Зменшення імпорту транспортних послуг зумовлено невідповідністю транспортної інфраструктури українських підприємств світовим стандартам та вимогам міжнародного ринку. Така ситуація вимагає впровадження інноваційних засад в діяльність підприємств транспортної інфраструктури з метою виведення українських підприємств на міжнародний рівень з надання послуг транспортування.

Висновки. Підприємства галузей транспортної інфраструктури обрали вектор розвитку, спрямо-

ваний до світової транспортної системи як єдиний вірний за сучасних умов господарювання. Дана інтеграція має базуватися передусім на виведенні матеріально-технічної бази, інфраструктури, системи управління, рівня якості транспортних послуг вітчизняних підприємств транспорту на рівень міжнародних стандартів, тобто на забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг українських операторів на міжнародному ринку.

Проте внаслідок неефективного державного управління фінансово-економічною та інвестиційною діяльністю транспортної інфраструктури останніми роками суттєвого просування на цьому шляху не відбувається, зокрема, не оновлюються основні фонди, присутній високий ступінь фізичного і морального зносу рухомого складу, не здійснюється модернізація інфраструктури галузі.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Пінчук С. С. Оцінка ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі / С. С. Пінчук // Економічний форум. – 2016. – № 1. – С. 203-208. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecfor_2016_1_31
2. Транспорт і зв'язок України 2015: Стат. збірник / Державна служба статистики України. – К., 2016. – 205 с.