

По-третє. Перспективу подальшого розвитку, наприклад, Чернівецької обл. можна охарактеризувати за допомогою сценаріїв розвитку, які є описом можливих і бажаних напрямків розвитку в майбутньому, сконцентрованих на явищах і процесах, які визначають майбутній рівень розвитку Буковини, а особливо на тих, які детермінують або динамізують його темп. Йдеться власне про те, що в умовах наявності як стійких, так і хаотичних станів системи потрібні кілька сценаріїв стратегії. Без цього, власне, і стратегії немає. Саме з цієї причини підготовлена в першому варіанті стратегія розвитку Чернівецької обл. у підсумку найменована Концепцією, а робота над стратегією продовжується. Багатоваріантність дає змогу врахувати і фактор часу. Важливість цього підтверджує хоча б такий приклад. Прогнози вчених свідчать, що для повернення України до рівня ВВП 1990 р. їй потрібно буде 12 років (за 8 %), а за 4 % річних – 23 роки, 3 % – 30 років [6, с. 15].

"Історія людства вчить, що час завжди був особливим благом. Для предків, що заселяли Україну в геродотівські часи, він виступав обов'язковою координатою системи відліку життєдіяльності... Сучасний прогрес техніки переніс людей в інші виміри часу, в новий світ потреб і швидкостей їх задоволення. Час став невід'ємною координатою економіки. Про час як про її ресурс свідчить крилата фраза "час – це гроші". Постає лише питання, як зібрати з володіння над ним дивіденди, якщо економіка грошей є неефективною" [7, 70].

Вимога багатоваріантності (наявності кількох сценаріїв), водночас, породжує потреба використання методів багатовимірної порівняльної аналізу [7], за допомогою якого можна оцінити різні аспекти розвитку регіону, зокрема:

- оцінювання кореляційних характеристик процесів на основі розрахунку перших, часткових і множинних коефіцієнтів кореляції;
- оцінювання взаємодіяючих функцій для виявлення лагів (інтервалів запізнення реакції одного показника на дію іншого);
- взаємний спектральний аналіз (оцінювання взаємної спектральної щільності) для виявлення внутрішньої структури взаємодії процесів;
- оцінювання спільних функцій розподілу для перевірки нормальності та виявлення нелінійної взаємодії показників;
- багатовимірний кластерний аналіз для розбиття вибірки ("у часі") на однорідні підвибірки та/або множини показників ("у просторі") на підмножини взаємопов'язаних;
- дискримінантний аналіз для побудови розділювальних функцій між заданими однорідними кластерами (класифікаціями);
- дисперсійний аналіз для перевірки ступеня істотності відмінностей у значеннях вибірових оцінок (зокрема, коефіцієнтів регресії);
- факторний аналіз для визначення найістотніших (релевантних) показників (початкових факторів), що впливають на цільовий показник (показники), та для побудови узагальнених (агрегованих) факторів на основі початкових показників;
- компонентний аналіз (аналіз головних компонентів) для виявлення прихованої (латентної) структури взаємодії досліджуваних показників;
- перевірка статистичних гіпотез для визначення адекватності та значущості отриманих значень статистичних оцінок (зокрема, коефіцієнтів регресії) і відповідних довірчих інтервалів.

Подальші дослідження розглянутої проблематики полягають, на наш погляд, у розробленні схем залучення необхідної інформації та напрацюванні алгоритмів обрахунків.

Література

1. Білик Р.Р. Концепція соціально-економічного розвитку Чернівецької області на період до 2011 року / Р.Р. Білик, М.І. Гайнічеру, В.К. Євдокименко, В.Ф. Кифяк, М.І. Маниліч, Р.С. Осадчук, В.П. Руденко, Л.В. Шинкарук. – Чернівці : Вид-во "Прут". – 2004. – 144 с.
2. Семів Л.К. Синергетичний підхід до дослідження розвитку людських ресурсів / Л.К. Семів // Регіональні аспекти розвитку і розміщення продуктивних сил України : зб. наук. праць. – Тернопіль : Вид-во ТАНГ "Економічна думка", 2002. – Вип. 7. – С. 123-129.
3. Доклад о развитии человека за 2000 год. "Forssan Kirjapaino Oy". Forsa. Finland, 2000. –
4. Вернадський В. Декілька слів про ноосферу / В. Вернадський // Людина і довкілля : зб. наук. праць. – У 2-ох кн. – К. : Вид-во "Заповіт". – 1995. – Кн. 2-га. – 427 с.
5. Семів Л.К. Регіональна політика: Людський вимір : монографія / Л.К. Семів. – Львів : Вид-во ІРД НАН України, 2004. – 236 с.
6. Геєць В.М. Соціально-економічна статистика і прогнозування / В.М. Геєць // Статистика України : зб. наук. праць. – 2000. – № 2. – С. 126-130.
7. Садова У.Я. Темпологічні засади дослідження регіональної соціальної політики / У.Я. Садова // Регіональна економіка : наук.-практ. журнал. – 2004. – № 3. – С. 34-39.

Манылич М.И. Региональный хозяйственный комплекс: стратегия воспроизведения

Актуализована проблема выбора стратегии воспроизведения регионального хозяйственного комплекса. Предложены уточнения к существующим методикам и практике, учитывающие особенности развития региональных социально-экономических систем в условиях глобализации и регионализации. Осуществлена оценка различных аспектов развития региона. Проанализированы слабые позиции практики разработки стратегии социально-экономического развития Черновицкой обл. и установлено, что из поля зрения выпадают несколько важных факторов (рассмотрены три важнейших).

Ключевые слова: стратегия, действующее производство, хозяйственный комплекс, региональный уровень, алгоритм, стратегическое планирование, интеграция, инновационное развитие, синергетика, экономика.

Manylich M.I. Regional Economic Complexes: Strategy of Reproduction

The problem of choosing strategies of reproduction of a regional economic complex is actualized. Clarifications to existing methods and practices that take into account the peculiarities of regional social and economic systems in the context of globalization and regionalization are proposed. Various aspects of development are evaluated. The analysis of the weaknesses of practice development strategy of social and economic development of Chernivtsi region shows that several important factors (at least the three most important) are still to be considered.

Keywords: strategy, active production, economic complex, regional level, algorithm, strategic planning, integration, innovative development, synergetic, economy.

УДК 338.47

Ст. викл. Л.Ю. Чобаль, канд. екон. наук –

Ужгородський торговельно-економічний інститут КНТЕУ

ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНИ: СТРУКТУРНІ ЗМІНИ ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ

Досліджено структурні зміни і тенденції розвитку транспортного комплексу України. Проаналізовано обсяги перевезень вантажів за усіма видами транспорту та окреслено сучасний стан і тенденції розвитку транспортного комплексу в Україні. Охарактеризовано основні проблеми функціонування транспортного комплексу. Оцінено структурні зміни за видами економічної діяльності. Проаналізовано динаміку швидкості та інтенсивності структурних змін за видами економічної діяльності. Виявлено чинники впливу на функціонування транспортного комплексу. Оцінено структурні зміни у

транспортному комплексі України. Здійснено розрахунки рівня розвитку вітчизняного транспортного комплексу. Визначено інституційні передумови розвитку транспортного комплексу в умовах відкритої економіки.

Ключові слова: транспорт, транспортний комплекс, автомобільний транспорт, залізничний транспорт, авіаційний транспорт, трубопровідний транспорт, морський транспорт, річковий транспорт, вантажообіг, пасажирооборот, транспортний коридор.

Вступ. Транспорт належить до важливих стимуляторів росту національної економіки, впливає на стабілізацію й розвиток виробництва товарів і послуг за всіма видами економічної діяльності та забезпечує мобільність щодо соціальних потреб населення.

Проте кількісні та якісні характеристики його функціонування свідчать про наявність низки проблем у цій сфері та неефективне використання потенційних можливостей розвитку транспорту, що стало відчутним обмеженням росту економіки національного господарства. Тому виникає об'єктивна потреба у розробленні організаційно-економічних механізмів стимулювання розвитку транспортного комплексу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У наукових дослідженнях транспорту приділено значну увагу та відведено пріоритетну роль у контексті розвитку економіки й соціальної сфери. Проблеми транспорту у своїх роботах досліджували такі відомі іноземні вчені: Ф. Котлер, Ж. Ламбен, Г. Ліснер, К. Макконнелл, М. Портер, Дж. Сакс, П. Самуельсон, А. Сміт, Й. Шумпетер. Широке коло важливих проблем розвитку транспорту, інфраструктури і логістичних систем висвітлено у роботах відомих вітчизняних вчених, зокрема таких, як: О. Амоша, Є. Бойко, Б. Буркінський, П. Гаврилко, В. Геєць, М. Долішній, М. Лалакулич, А. Мокій, В. Мікловда, М. Пітюлич, Д. Прейгер, Я. Шевчук та ін.

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є дослідження структурних змін і тенденцій розвитку транспортного комплексу України. За результатами дослідження теоретико-методологічних основ розвитку транспорту в Україні доцільно реалізувати таку послідовність завдань:

- визначити сучасний стан і тенденції розвитку транспортного комплексу в Україні та оцінити його структурні зміни;
- охарактеризувати основні проблеми функціонування транспортного комплексу за основними видами транспорту;
- проаналізувати чинники впливу на функціонування транспортного комплексу;
- розрахувати рівень розвитку вітчизняного транспортного комплексу з урахуванням його регіональних особливостей та порівняти з іншими країнами світу;
- визначити інституційні передумови розвитку транспортного комплексу в умовах відкритої економіки.

На нашу думку, така послідовність зазначеного комплексу дій забезпечить якісний аналіз стану транспортного комплексу в Україні та дасть змогу виокремити інструменти для розроблення дієвої системи заходів щодо мінімізації впливу на нього негативних чинників та активізації його розвитку на перспективу.

Виклад основного матеріалу. Важливою участю у формуванні національного господарства наділений транспортний комплекс як базовий сектор економіки, без участі якого більшість соціально-економічних процесів у країні були б "паралізованими". Вагому роль транспорту в національній економіці засвідчують такі показники:

- частка у структурі валової доданої вартості, що у середньому за період 2005-2013 рр. становила 11,4 %;
- частка у структурі загального обсягу основних засобів, яка (за первинною оцінкою) досягає в середньому 30 % [9, с. 17];
- середньооблікова кількість штатних працівників галузі, котра становить понад 940 тис. осіб, а це близько 9 % від загальної чисельності штатних працівників в Україні [6, с. 81];
- транспортна складова частка, яка у деяких галузях промисловості досягає 50 % собівартості її продукції (нафтова промисловість, лісова промисловість).

Найбільші обсяги перевезень вантажів за усіма видами транспорту простежено у 2007-2008 рр. (крім трубопровідного), найменші за період 2004-2013 рр. – у 2009 р. Якщо враховувати перевезення, виконані для власних потреб, і комерційні вантажні перевезення фізичних осіб-підприємців, то автомобільний транспорт лідирує – 1261 млн т у 2013 р., що майже втричі більше від залізничного (444 млн т у 2013 р.) (табл. 1).

Табл. 1. Перевезення вантажів і вантажообіг за видами транспорту в Україні, 2002-2013 рр.*

Транспорт	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Перевезення вантажів, млн т												
Всього	1558	1654	1731	1805	1873	1990	1972	1625	1766	1886	1855	1838
Залізничний	392,6	445,5	462,4	450,3	478,7	514,2	498,5	391	432,9	469,3	457,5	444
Морський	8,8	8,9	8,8	8,6	8,6	9,1	8,2	4,7	4,1	4,2	4,2	3,4
Річковий	7,6	10,0	11,9	12,9	14,3	15,1	11,3	5,2	7,0	5,7	4,4	3,2
автомобільний** у т.ч. автопідприємства	947 94	973 106	1027 111	1121 106	1167 124	1255 134	1267 131	1069 87	1168 99	1252 118	1260 122	1261 126
Авіаційний	0,09	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,09	0,09	0,09	0,1	0,1
Трубопровідний	201,3	216,7	220,9	212,6	203,7	196,0	186,8	154,6	153,4	155,0	128,4	126,0
Вантажообіг, млрд ткм												
Всього	411,3	457,5	480,1	473,6	494,6	510,2	507,7	395,7	418,7	445,7	412,2	399,6
Залізничний	193,1	225,3	234,0	224,0	240,8	262,5	257,0	196,2	218,1	243,9	237,3	224,4
Морський	8,8	9,9	9,3	9,6	12,1	12,9	11,3	5,2	5,2	5,1	3,6	3,2
Річковий	4,2	4,7	5,6	6,3	6,3	5,7	4,5	2,8	3,8	2,2	1,7	1,4
Автомобільний** у т.ч. автопідприємства	20,6 7,5	24,4 8,6	28,8 10,0	35,3 11,6	40,6 13,1	46,6 15,0	54,9 15,8	49,2 14,2	53,9 17,0	57,3 17,4	57,5 19,9	58,7 20,5
Авіаційний	0,4	0,5	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
Трубопровідний	184,2	192,7	202,1	198,1	194,5	182,1	179,6	141,9	137,3	136,8	111,7	111,6

** з урахуванням перевезень, виконаних для власних потреб.

* Джерело: складено та розраховано за [8; 9, с. 51; 13].

Протягом 2005-2013 рр. простежено скорочення кількості перевезених пасажирів за всіма видами транспорту (табл. 2). Найбільшу кількість перевезити автомобільний транспорт – 3344 млн пасажирів у 2013 р. (50,5 %). Після нього відзначаються комунальні види транспорту: тролейбусний – 1306 млн па-

сажирів; трамвайний – 757 млн пасажирів і метрополітен – 775 млн пасажирів у 2013 р. Відправлення пасажирів залізничним транспортом у 2013 р. неістотно змінилося порівняно з попереднім роком – 425 млн пасажирів та 429 млн пасажирів (у 2012 р.) відповідно. Значно меншою кількістю перевезених пасажирів відзначається авіаційний транспорт – 8,1 млн у 2013 р. Хоча протягом 2005-2013 рр. була тенденція до збільшення кількості перевезених ним пасажирів. Найменше людей користуються водними видами транспорту і протягом 2005-2013 рр. сумарна кількість пасажирів, які скористалися морським та річковим видами транспорту, скоротилася до 7 млн.

Табл. 2. Відправлення (перевезення) пасажирів і пасажирооборот за видами транспорту в Україні, 2005-2013 рр.*

Транспорт	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Відправлення (перевезення) пасажирів, млн пасажирів									
Всього	8200	8242	8214	8331	7275	6845	6980	6813	6623
Залізничний	445	448	447	445	426	427	430	429	425
Морський	11	11	8	7	6	7	7	6	7
Річковий	2	2	2	2	2	1	1	1	1
Авіаційний	4	4	5	6	5	6	8	8	8
Автомобільний	3837	3988	4173	4369	4014	3726	3612	3450	3344
Тролейбусний	1903	1788	1621	1580	1283	1204	1346	1345	1306
Трамвайний	1111	1083	1027	963	787	714	798	800	757
Метрополітен	887	918	931	959	752	760	778	774	775
Пасажирооборот, млрд пас. км									
Всього	135,8	139,3	140,9	147,0	130,0	130,0	134,1	132,3	128,3
Залізничний	52,7	53,2	53,1	53,1	48,3	50,2	50,6	49,3	49,0
Морський	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Річковий	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Авіаційний	6,1	8,3	9,3	10,8	9	11	13,8	14,4	12,6
Автомобільний	52,5	54	56,1	61,3	55,2	52	51,5	50,3	49,0
Тролейбусний	11,2	10,4	9,3	9	7,3	6,9	7,8	7,8	7,6
Трамвайний	6,5	6,3	5,8	5,4	4,4	4,0	4,4	4,5	4,1
Метрополітен	6,7	7,0	7,1	7,3	5,7	5,8	5,9	5,9	5,9

* Джерело: складено за [9, с. 111; 10].

Неістотним випередженням над залізничним транспортом (51,1 млрд пас. км) за середнім (за 2005-2013 рр.) пасажирооборотом характеризуються автомобільний – 53,5 млрд пас. км. Проте у 2005 р. залізничний транспорт переважав за цим показником автомобільний. Наступним за обсягом пасажирообороту є авіаційний транспорт, у якому простежено тенденцію до істотного збільшення (на 236 %) від 6,1 млрд пас. км у 2005 р. до 12,6 млрд пас. км у 2013 р.

Треба зазначити, що Україна має потужну інфраструктуру залізничного, автомобільного, водного і повітряного транспорту. За даними Державної служби статистики України, загальна транспортна мережа України охоплює 166,1 тис. км автомобільних доріг з твердим покриттям; 21,6 тис. км залізничних колій, посідаючи друге місце в Європі; 2,1 тис. км експлуатаційних річкових судноплавних шляхів з виходом до Азовського та Чорного морів, вздовж яких розташовано 10 річкових портів; 18 морських торговельних портів у Чорноморському, Азовському і Дунайському басейнах; 33 аеропорти, 17 з яких

міжнародні; 4,4 тис. км тролейбусних ліній; 1,9 тис. км трамвайних колій; 0,1 тис. км колій метрополітену; 4,8 тис. км магістральних нафтопроводів, 39,9 тис. км газопроводів та 1,0 тис. км аміакопроводів [9, с. 13].

Починаючи з 1992 р., поступово зменшувалася експлуатаційна довжина залізничних колій (із 22938,1 км у 1992 р. до 21619,4 км у 2013 р.), а з 1986 р. майже у 2,5 раза зменшилася експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування (із 4922 км у 1980 р. до 2125,7 км у 2013 р.). Поступовим щорічним збільшенням відзначається довжина автомобільних доріг з твердим покриттям – у середньому на 170 км за рік (від 157199 км у 1990 р. до 166095 км у 2013 р.). Проте останніми роками ці статистичні дані в основному відтворюють проведені локальні "ямкові ремонти" без капітального будівництва доріг, а транспортно-експлуатаційний стан лівової частки вітчизняних автомобільних доріг не відповідає сучасним вимогам і потребує істотного покращання з урахуванням соціально-економічних потреб країни.

За період 2000-2013 рр. зазнав змін рухомий склад транспортного комплексу України [9, с. 97].

У розрізі основних видів транспорту ці зміни полягають у такому:

- на залізничному транспорті: скоротилася кількість тепловозів на 421 од., паровозів – на 104 од. вантажних вагонів – на 69,6 тис. од., пасажирських вагонів – на 2,8 тис. од.; електровозів – на 31 од.;
- на автомобільному транспорті:
 - зросла кількість вантажних автомобілів на 411,4 тис. од., зокрема бортових, силових тягачів та автомобілів спеціального призначення, натомість зменшилася кількість самоскидів (на 38,3 тис. од.);
 - збільшилася кількість пасажирських автобусів на 109,5 тис. од. і легкових автомобілів на 1650,4 тис. од.;
 - зменшилася кількість мототранспорту на 1410,6 тис. од.;
- на річковому транспорті:
 - скоротилася кількість транспортних суден на 211 од. і технічних суден на 59 од.;
 - зросла кількість суден спеціального призначення на 36 од., службово-допоміжних суден – на 249 од.;
- на морському транспорті:
 - зменшилася кількість вантажних наливних суден на 23 од., пасажирських та вантажопасажирських – на 29 од., рибальських суден – на 85 од., суден спеціального призначення – на 8 од.;
 - збільшилася кількість технічних суден на 88 од., службово-допоміжних суден – на 43 од.;
- на електротранспорті:
 - скоротилася кількість тролейбусних машин на 1743 од. і трамвайних вагонів на 1182 од.;
 - зросла кількість вагонів метрополітенів на 235 од.;
- на повітряному транспорті: зменшилася кількість літаків і вертольотів на 685 од. (проте ці дані не враховують інформації про наявність більшості приватних літальних транспортних засобів).

Зручне географічне положення України, розгалужена мережа транспортних шляхів забезпечили їй значний розвиток транзитного потенціалу. Аналітики англійського науково-дослідного інституту Rendall довели, що Україна лідирує за коефіцієнтом транзитності у Європі (3,11), який підраховано з урахуван-

ням розвиненості у ній транспортних систем і мереж, а також стану її інфраструктури [12]. Як зазначає В. Лифар, на ефективність транзитних послуг країни найбільший вплив здійснюють стан розвитку вітчизняного транспортного комплексу та функціонування на її території міжнародних транспортних коридорів [5].

Із десяти транспортних коридорів, визначених II і III Загальноєвропейськими критськими транспортними конференціями у 1994 та 1997 рр., територією України проходять чотири із них: № 3, 5, 7, 9. Це має особливе значення для держави, оскільки в умовах дедалі активніших інтеграційних процесів транспортні коридори є "кровоносними судинами", що забезпечують постійні перевезення пасажирів і транспортування вантажів на шляхах їх найбільшої концентрації. У 2013 р. через територію України було перевезено транзитом 120126,59 тис. т вантажів. Протягом 2005-2013 рр. основну частку обсягів транзитних вантажопотоків територією України (без урахування трубопровідного транспорту) становили перевезення залізничним транспортом – близько 90 % у середньому за період.

Стрімким зростанням за цей період відзначаються обсяги транзитних вантажопотоків, перевезених автомобільним транспортом, частка яких від загального обсягу зросла від 0,8 % (636,1 тис. т) у 2005 р. до 4,7 % (5584,97 тис. т) у 2013 р. Варіює незначна частка транзитних перевезень морським транспортом і досить мізерними залишаються обсяги товарів, що перевозяться річковим та авіаційним транспортом. За даними Державної служби статистики України, основними групами транзитних вантажів станом на 2013 р. були енергетичні матеріали, нафта і продукти її перегонки – 76,7 %; руди, шлаки та зола – 6,7 %; добрива – 2,3 %; чорні метали – 2 %; сірка, шпакатурні матеріали, цемент – 2,1 %; продукти неорганічної хімії – 2,2 % [4, с. 6].

Важливо відзначити певні зміни у географії транзитних вантажопотоків територією України. У 2007 р. частка країн СНД у загальному обсязі становила 63,2 %, ЄС – 5,3 %, інших країн – 31,6 % (без урахування трубопровідного транспорту), а у 2012 р. – 94; 2,5 і 3,5 % відповідно. До найбільших країн-транзитників належать Російська Федерація, Казахстан, Білорусь і Молдова. Серед цих країн найбільше товарів відправляла Російська Федерація (85 % у 2013 р.). У структурі транзитних вантажів трубопровідним транспортом її частка становила 99,2 %; залізничним – 67,1 %; автомобільним – 19,8 %; морським – 15,9 % [4, с. 7-8; 9, с. 63]. Відзначимо також зміни у зовнішньоекономічних вантажопотоках через кордони України. Поступово за 2000-2013 рр. зросли у два рази обсяги експорту (табл. 3). Натомість імпорт вантажів характеризується варіюваннями з максимальними обсягами протягом цього періоду у 2003 р. – 102820,24 тис. т; 2004 р. – 101754,74 тис. т і 2007 р. – 106477,71 тис. т.

Основними групами вантажів, що експортувалися всіма видами транспорту у 2013 р. були: руди, шлаки та зола – 39,2 млн т (22,3 % від загального обсягу експорту); сірка, шпакатурні матеріали, цемент – 34,6 млн т (19,7 %); зернові культури – 27,1 млн т (15,4 %); чорні метали – 26,6 млн т (15,1 %); енергетичні матеріали, нафта та продукти її перегонки – 12,8 млн т (7,3 %); деревина і вироби з деревини – 6,2 млн т (3,5 %); добрива – 3,8 млн т (2,1 %) [4, с. 6, 12-23].

Табл. 3. Зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони України за основними видами транспорту у 2000-2013 рр., тис. т *

Рік / вид транспорту	Усього	Зокрема за вантажопотоками		
		експорт	імпорт	транзит
2000	369106,8	85723,7	99382,7	184000,5
2002	357332,7	99625,9	76098,8	181608,0
2003	435284,7	113500,4	102820,2	218964,0
2004	416442,7	129058,1	101754,7	185629,8
2005	419623,9	121316,8	92741,8	205565,2
2006	411663,9	113027,7	75688,1	222948,1
2007	621452,2	128017,9	106477,7	386956,6
2008	556439,8	136625,3	94391,5	325423,0
2009	400409,5	134255,7	88019,8	178134,1
2010	373695,9	142977,9	78364,2	152353,8
2011	402547,1	155597,7	95706,5	151243,0
2012	378055,1	170854,6	82306,5	124893,9
2013	Усього	зокрема за вантажопотоками		
		експорт	імпорт	транзит
Усього	371819,2	175558,4	76134,2	120126,6
Автомобільний	26040,3	8898,2	11557,1	5585,0
Річковий	5,9	–	3,7	2,2
Залізничний	155873,4	89100,2	33790,2	32983,0
Морський	2580,5	831,7	229,5	1519,3
Авіаційний	1,4	0,5	0,1	0,8
Трубопровідний	99671,5	–	20422,3	79249,2
Інше	87646,3	76727,8	10131,4	787,1

* Джерело: складено за [4, с. 8, 98; 11; 9, с. 63].

До основних груп вантажів, що імпортувалися усіма видами транспорту у 2013 р., належать: енергетичні матеріали, нафта та продукти її перегонки – 42,6 млн т (56 %); руди, шлаки та зола – 10,1 млн т (13,3 %); сірка, шпакатурні матеріали, цемент – 2,7 млн т (3,6 %); чорні метали – 2,2 млн т (2,8 %); добрива – 2,1 млн т (2,8 %); полімерні матеріали, пластмаси – 1,6 млн т (2,1 %); папір і картон – 1,1 млн т (1,3 %); горіхи, цитрусові та інші екзотичні овочі й фрукти – 1,1 млн т (1,3 %) [4, с. 6].

Насторожує поступове зниження частки України на міжнародному ринку транспортних послуг, що засвідчує структура експортно-імпоротної діяльності з надання послуг транспорту України: у 2005 р. співвідношення між експортом та імпортом становило 7,14 : 1; у 2009 р. – 6,33: 1; у 2011 р. – 5,68: 1; а вже у 2013 р. – 4,84: 1. Така тенденція може призвести до повільної втрати позицій на ринку. Близько 30 % від загального обсягу експорту послуг за 2013 р. припадало на послуги вантажного транспорту – 4,3 млрд дол. США. Трубопровідним транспортом надано послуг на 3,3 млрд дол.; морським – на 54 млн дол.; залізничним – на 375,9 млн дол.; авіаційним – на 257,3 млн дол.; автомобільним – на 235,6 млн дол.; річковим – на 17,3 млн дол. [4, с. 6].

У загальному обсязі імпорту послуг частка вантажних транспортних послуг у 2013 р. становила 2 %. При цьому обсяг імпорту послуг залізничного транспорту склав 72,6 млн дол.; автомобільного – 48 млн дол.; морського –

21,5 млн дол.; авіаційного – 8,9 млн дол.; трубопровідного – 3,8 млн дол; річкового – 29,3 тис. дол. [9, с. 14-15].

Одним з основних економічних показників, що характеризує розвиток того чи іншого виду економічної діяльності (галузі промисловості), є його частка у валовій доданій вартості (ВДВ). У контексті нашого дослідження вважаємо за доцільне оцінити структурні зміни, що відбулися у розвитку транспортно-логістичного комплексу, позначаючи частку транспорту у ВДВ як масу структурних змін (M_{mp}) (табл. 4).

Табл. 4. Структура ВДВ за видами економічної діяльності у період 2005-2013 рр. (маса структурної зміни M , %)*

ВЕД	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Діяльність транспорту і зв'язку	12,2	11,8	11	10,6	12,2	12,7	11,5	10,1	10,3
Сільське господарство	10,4	8,6	7,5	7,9	8,3	8,2	9,6	7,9	8,7
Добувна промисловість	4,6	4,7	5	6,6	5,1	6,6	7,8	6,4	5,5
Переробна промисловість	22,4	23,1	22,6	20	17,8	17,3	16,4	12,8	11,2
Виробництво та розподіл електроенергії, газу та води	3,9	3,9	3,7	3,5	4	3,7	3,8	3,6	3,5
Будівництво	4,2	4,5	4,8	3,5	2,7	3,4	3,6	2,7	2,5
Горівля; ремонт автомобілів, побутових виробів	14,4	14,5	15	15,9	16,3	15,8	17,8	15,6	14,8
Освіта	5,4	5,5	5,2	5,3	6,2	6	5,4	5,2	5,2
Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	3,6	3,7	3,6	3,5	4,3	4,4	4	3,9	3,8
Інші види економічної діяльності	20,8	22,4	25,1	27,6	29,5	26,6	24,1	20,7	22,1

* Джерело: складено за [1, 3].

Для відображення динаміки економічної структури транспорту використовуємо показник індексу структурних змін (I_{tr}), який покаже зміну маси за певний проміжок часу

$$I_{tr} = \frac{M_{mp}}{M_{omp}}, \quad (1)$$

де: M_{mp} – маса структурної зміни у досліджуваному періоді; M_{omp} – маса структурної зміни у базовому періоді. Приймаючи за базовий 2005 р., розрахуємо індекси структурних зрушень у динаміці 2005-2013 рр. (табл. 5).

Для докладнішої характеристики структурних зрушень у транспортному комплексі України вбачаємо також за доцільне розрахувати показник швидкості структурних змін (V_{tr}), який дасть змогу зіставити різні структурні зміни, встановити дихотомію та асинхронність змін

$$V_{tr} = \frac{M_{mp} - M_{omp}}{T}, \quad (2)$$

де T – час проходження структурної зміни (різниця між роками, що з кожним роком зростає на 1).

Результати розрахунків швидкості структурних змін у транспорті України протягом 2005-2013 рр. подано у табл. 6.

Табл. 5. Індеси структурних змін за видами економічної діяльності у період 2005-2013 рр. (I, %)*

ВЕД	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Діяльність транспорту і зв'язку	0,97	0,90	0,87	1,00	1,04	0,94	0,83	0,84
Сільське господарство	0,83	0,72	0,76	0,80	0,79	0,92	0,76	0,84
Добувна промисловість	1,02	1,09	1,43	1,11	1,43	1,70	1,39	1,20
Переробна промисловість	1,03	1,01	0,89	0,79	0,77	0,73	0,57	0,5
Виробництво та розподіл електроенергії, газу та води	1,00	0,95	0,90	1,03	0,95	0,97	0,92	0,90
Будівництво	1,07	1,14	0,83	0,64	0,81	0,86	0,64	0,60
Горівля; ремонт автомобілів, побутових виробів	1,01	1,04	1,10	1,13	1,10	1,24	1,08	1,03
Освіта	1,02	0,96	0,98	1,15	1,11	1,00	0,96	0,96
Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	1,03	1,00	0,97	1,19	1,22	1,11	1,08	1,06
Інші види економічної діяльності	1,08	1,21	1,33	1,42	1,28	1,16	1,00	1,06

* Джерело: авторська розробка.

Табл. 6. Швидкість структурних змін за видами економічної діяльності у період 2005-2013 рр. (V, %)*

ВЕД	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Діяльність транспорту і зв'язку	-0,40	-0,60	-0,53	0,00	0,10	-0,12	-0,30	-0,24
Сільське господарство	-1,80	-1,45	-0,83	-0,53	-0,44	-0,13	-0,36	-0,21
Добувна промисловість	0,10	0,20	0,67	0,13	0,40	0,53	0,26	0,11
Переробна промисловість	0,70	0,10	-0,80	-1,15	-1,02	-1,00	-1,37	-1,40
Виробництво та розподіл електроенергії, газу та води	0,00	-0,10	-0,13	0,03	-0,04	-0,02	-0,04	-0,05
Будівництво	0,30	0,30	-0,23	-0,38	-0,16	-0,10	-0,21	-0,21
Горівля; ремонт автомобілів, побутових виробів	0,10	0,30	0,50	0,48	0,28	0,57	0,17	0,05
Освіта	0,10	-0,10	-0,03	0,20	0,12	0,00	-0,03	-0,03
Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	0,10	0,00	-0,03	0,18	0,16	0,07	0,04	0,03
Інші види економічної діяльності	1,60	2,15	2,27	2,18	1,16	0,55	-0,01	0,16

* Джерело: авторська розробка.

Поняття маси і швидкості структурних змін в економіці тісно пов'язані з показником їх інтенсивності (E_{mp}). За допомогою цього показника можна визначити рівень структуро-утворювального впливу на транспорт

$$E_{mp} = M_{mp} \cdot V_{mp}. \quad (3)$$

Показники M_{mp} та V_{mp} – охарактеризовано вище.

Розрахунок інтенсивності структурних змін зобразимо у табл. 7.

Отже, виконані розрахунки індексів структурних змін, їх швидкості та інтенсивності дають змогу визначити зміни протягом восьми років, що відбулися у вітчизняному транспортному комплексі у контексті розвитку національного господарства (рис.).

Результати дослідження свідчать про значні структурні зміни, якими характеризується транспортний комплекс у восьмирічній динаміці. Зміна маси структурних зрушень (частки транспорту і зв'язку у ВДВ) відбувалася щороку,

причому з кожним роком швидкість їх змін була різною: у 2005-2007 рр., а також у 2010-2012 рр. (найменша частка транспорту у ВДВ – 10,1 %) – спадала; а у 2007-2010 рр. – зростала. Особливо варто наголосити на стрімкому зростанні швидкості структурних змін протягом 2008-2010 рр., що можна пояснити кардинальними макроекономічними змінами, спричиненими світовою фінансовою кризою та активізацією на цьому фоні попиту на транспортні послуги. Показник інтенсивності структурних змін чітко вказує на те, що найбільший структуроутворювальний вплив на національну економічну систему транспортний комплекс чинив у 2010 р.

Табл. 7. Інтенсивність структурних змін за видами економічної діяльності у період 2005-2013 рр. (Е, %)*

ВЕД	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Діяльність транспорту і зв'язку	-4,72	-6,60	-5,65	0,00	1,27	-1,34	-3,03	-2,47
Сільське господарство	-15,5	-10,9	-6,58	-4,36	-3,61	-1,28	-2,82	-1,83
Добувна промисловість	0,47	1,00	4,40	0,64	2,64	4,16	1,65	0,61
Переробна промисловість	16,17	2,26	-16,0	-20,5	-17,65	-16,40	-17,55	-15,68
Виробництво та розподіл електроенергії, газу та води	0,00	-0,37	-0,47	0,10	-0,15	-0,06	-0,15	-0,18
Будівництво	1,35	1,44	-0,82	-1,01	-0,54	-0,36	-0,58	-0,53
Торгівля; ремонт автомобілів, побутових виробів	1,45	4,50	7,95	7,74	4,42	10,09	2,67	0,74
Освіта	0,55	-0,52	-0,18	1,24	0,72	0,00	-0,15	-0,16
Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	0,37	0,00	-0,12	0,75	0,70	0,27	0,17	0,11
Інші види економічної діяльності	35,84	53,97	62,56	64,16	30,86	13,26	-0,30	3,54

*Джерело: авторська розробка.

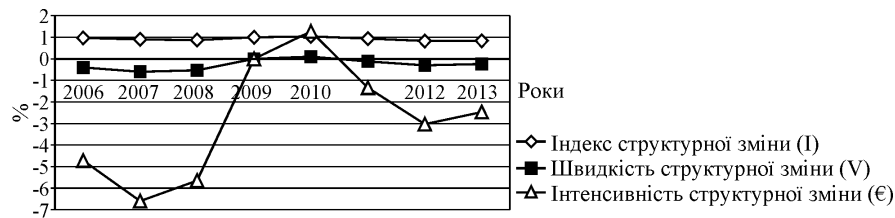


Рис. Результати оцінення структурних змін у транспортному комплексі України (авторська розробка)

Серед інших секторів економіки варто виокремити "торгівлю, ремонт автомобілів, побутових виробів". Цей вид економічної діяльності протягом 2005-2013 рр. мав домінуючий вплив на систему національного господарства, з найвищим показником інтенсивності структурних зрушень у 2011 р. Вагомим впливом також відзначається добувна промисловість, з найбільшим рівнем інтенсивності структурних змін у 2008 і 2011 рр.

Висновки та перспективи подальших досліджень. За результатами аналізу стану транспортного комплексу, можна стверджувати про динамічні структурні зміни і значний його вплив на національну економічну систему, а використання відповідних загальнонаукових і спеціальних методів досліджень дає змогу виявити низку факторів, що впливають на його кількісні та якісні ха-

рактеристики та значні порівняльні переваги, якими відзначилися усі види вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг. Це підтверджує недостатнє використання його потенційних можливостей та посилює потреба у розробленні відповідних організаційно-економічних механізмів посилення розвитку транспортного комплексу, з урахуванням потреби в його інституційному забезпеченні, яке відповідатиме вимогам євроінтеграційного курсу перспективного розвитку національної економіки.

Встановлена вагома роль транспортного комплексу для економіки України дає підстави стверджувати, що виявлені порівняльні переваги на міжнародному ринку транспортних послуг потребують активізації державної підтримки щодо розвитку його науково-технічного потенціалу на інноваційній основі.

Інституційне середовище діяльності транспорту істотно впливає на ефективність його функціонування, а належне системне інституційне забезпечення є невід'ємною компонентою системного розвитку транспортного комплексу України. Подальший поступ інституційного середовища та інституційного забезпечення функціонування транспортного комплексу країни дасть змогу формувати високий рівень конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішньому ринках і сприятиме активізації розвитку вітчизняного транспортно-го потенціалу.

Література

1. Валовий внутрішній продукт України за 2012 р. Оприлюднення експрес-випусків Держстату у 2013 р. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Вантажні перевезення за 2013 р. / Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.ukrstat.gov.ua>.
3. Виробництво та розподіл валового внутрішнього продукту за видами економічної діяльності / Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.ukrstat.gov.ua>.
4. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2013 р. / Державна служба статистики України; відп. за вип. І.В. Калачова. – К., 2014. – 83 с. – С. 36.
5. Лифар В. Розвиток транспортного комплексу України як передумова формування регіонального транзитного потенціалу / В. Лифар // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності : зб. наук. праць. – К. : Вид-во КНТЕУ, 2010. – С. 64-69.
6. Праця України у 2011 р. : стат. зб. / відп. за вип. І.В. Сенік. – К., 2012. – 343 с. – С. 81.
7. Прейгер Д. Щодо реалізації та розвитку транзитного потенціалу України : аналіз. записка / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Смельянова; Національний ін-т стратегічних досліджень. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.niss.gov.ua/articles/818/>.
8. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом відповідно до видів робіт, визначених Законом України "Про автомобільний транспорт": наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 02.07.2010 р., № 427. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0562-10>.
9. Транспорт і зв'язок України у 2013 р. : стат. зб. / ред. О.О. Кармазіна. – К., 2014. – 222 с. – С. 17.
10. Стеченко Д.М. Розміщення продуктивних сил і регіоналістика / Д.М. Стеченко. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://studentbooks.com.ua/content/view/976/76/1/2/>.
11. Транзитні перевезення вантажів 2013 р. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://www.ukrstat.gov.ua>.
12. Шеремет М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / М. Шеремет // Регіональна економіка : наук.-практ. журнал. – 2008. – № 1. – С. 219-225.

Чобаль Л.Ю. Транспортний комплекс Украины: структурные изменения и тенденции развития

Исследованы структурные изменения и тенденции развития транспортного комплекса Украины. Проанализированы объемы перевозок грузов по всем видам транспорта и проанализированы современное состояние и тенденции развития транспортного комплекса в Украине. Охарактеризованы основные проблемы функционирования транспортного комплекса. Произведена оценка структурных изменений по видам экономической деятельности. Проанализирована динамика скорости и интенсивности структурных изменений по видам экономической деятельности. Выявлены факторы влияния на функционирование транспортного комплекса. Произведена оценка структурных изменений в транспортном комплексе Украины. Осуществлены расчеты уровня развития отечественного транспортного комплекса. Определены институциональные предпосылки развития транспортного комплекса в условиях открытой экономики.

Ключевые слова: транспорт, транспортный комплекс, автомобильный транспорт, железнодорожный транспорт, авиационный транспорт, трубопроводный транспорт, морской транспорт, речной транспорт, грузооборот, пассажирооборот, транспортный коридор.

Chobal L.Y. The Transport Complex of Ukraine: Structural Changes and Trends

Some structural changes and trends in the transport sector of Ukraine are studied. The volume of cargo transportation by all modes of transport, and also the current state and trends of the transport sector in Ukraine are analysed. The main problems of the transport sector are characterized. Some structural changes in economic activity are estimated. The dynamics of speed and intensity of structural changes in economic activity is studied. The factors of influence on the functioning of the transport sector are highlighted. Some structural changes in the transport sector of Ukraine are identified. The development of the domestic transport sector is evaluated. Some institutional preconditions for the development of the transport sector in open economy are defined. A set of actions provides qualitative analysis of the transport sector in Ukraine and will highlight the tools to develop an effective system of measures to minimize the impact on it of negative factors and enhance its development in the future. The purpose of this article is to study the structural changes and trends in the transport sector of Ukraine.

Keywords: transport, transport complex, road transport, railway transport, air transport, pipeline transport, sea transport, river transport turnover, passenger transport corridor.

4. ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ МАКРОЕКОНОМІЧНОГО ТА РЕГІОНАЛЬНОГО РІВНІВ

УДК 336.145.2

*Доц. К.П. Проскура, д-р екон. наук –
Київський НЕУ ім. Вадима Гетьмана*

ПОДАТКОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ РИНКУ ЦІННИХ ПАПЕРІВ В УКРАЇНІ

Проаналізовано стан і перспективи розвитку ринку цінних паперів в Україні, досліджено особливості оподаткування операцій з цінними паперами та оцінено податковий потенціал цієї галузі господарської діяльності. Дослідження особливостей оподаткування операцій з цінними паперами та оцінювання податкового потенціалу цієї галузі є надзвичайно актуальними, оскільки, з одного боку, ця галузь діяльності потенційно може генерувати значні прибутки для учасників, що мають належним чином оподатковуватись, але, з іншого боку, в Україні мають бути створені умови для підвищення інвестиційної привабливості вітчизняних цінних паперів.

Ключові слова: ринок цінних паперів, операції з цінними паперами, податки, податковий потенціал.

Постановка проблеми. Ринок цінних паперів є складовою частиною фінансової системи держави та потенційно відіграє важливу роль у фінансуванні економіки як джерело додаткового й альтернативного фінансування різних галузей економіки та наповнення бюджету держави. Ринок цінних паперів є особливою сферою відносин, де здійснюється емісія, купівля-продаж цінних паперів та формується ціна на них.

З точки зору потенційних розмірів податкових надходжень, що могли б сплачуватись в бюджет суб'єктами ринку цінних паперів, на сьогодні в Україні цей потенціал мало реалізований через недосконалість механізмів оподаткування операцій з цінними паперами та загалом недорозвиненість і кризовий стан ринку цінних паперів, низькі рейтинги українських цінних паперів на світовому рівні, негативні очікування вітчизняних та іноземних інвесторів щодо вкладення коштів в український бізнес.

Очікувано в процесі відновлення української економіки після політичної та економічної кризи має розвиватися і ринок цінних паперів, і тоді треба своєчасно підготувати якісну нормативну базу для оподаткування таких операцій, оскільки чинна наразі практично відсутня.

Аналіз останніх публікацій. Питання сутності та проблем розвитку ринку цінних паперів досліджено у працях багатьох вітчизняних науковців, серед яких Ю. Алескерова, Т. Берднікова, Т. Грищенко, Ю. Кравченко, Д. Лук'яненко, І. Лютий, А. Пересада та ін. [1-3]. Стосовно дослідження податкового потенціалу, існує багато фундаментальних напрацювань щодо теорії податкового потенціалу та розроблено низку методик кількісного оцінювання податкового потенціалу. Серед науковців, які досліджували питання податкового потенціалу, варто виділити О. Богачова, А. Буряченко, М. Гапонюк, І. Горсько-го, Ю. Іванова, С. Каламбет, С. Онишко, В. Опаріна, Т. Паєнтко, Ю. Пасічника