

УДК 338.47

DOI: <https://doi.org/10.32840/2522-4263/2020-3-37>**Криленко В.І.***доктор економічних наук, професор,  
професор кафедри фінансів та обліку**Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського***Рудь І.Ю.***кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри фінансів та обліку**Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського***Krilenko Vladimir***Doctor of Economic Sciences, Professor,  
Professor of the Department of Finance and Accounting  
Mykolaiv V.O. Sukhomlynskyi National University***Rud Inna***Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,  
Associate Professor of the Department of Finance and Accounting  
Mykolaiv V.O. Sukhomlynskyi National University*

## АНАЛІЗ ДИНАМІКИ МАКРОЕКОНОМІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

## ANALYSIS OF DYNAMICS OF MACROECONOMIC INDICATORS OF TRANSPORT ENTERPRISES

### АНОТАЦІЯ

У статті розглянуто аналіз динаміки макроекономічних показників транспортних підприємств в Україні. Досліджено сучасний стан підприємств транспортної галузі. Розкрито суть управління конкурентоспроможністю транспортних компаній. Наведено основні методи оцінки ефективності вантажної діяльності та фактори, що впливають на автомобільний транспорт. За допомогою даних Державної служби статистики України надано декілька варіантів перевезення пасажирів та проведено аналіз обсягу перевезених вантажів і кількості перевезених пасажирів за видами транспорту. На основі проведеного аналізу виявлені фактори, які стримують процес реструктуризації транспортного комплексу, та перешкоди для розвитку інфраструктури транспортної галузі. Запропоновано стратегічні пріоритети транспортної реформи в Україні.

**Ключові слова:** транспорт, транспортна компанія, транспортна галузь, транспортна послуга, обсяг перевезених вантажів, кількість пасажирів.

### АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрен анализ динамики макроэкономических показателей транспортных предприятий в Украине. Исследовано современное состояние предприятий транспортной отрасли. Раскрыта суть управления конкурентоспособностью транспортных компаний. Приведены основные методы оценки эффективности грузовой деятельности и факторы, влияющие на автомобильный транспорт. С помощью данных Государственной службы статистики Украины предоставлено несколько вариантов перевозки пассажиров и проведен анализ объема перевезенных грузов и количества перевезенных пассажиров по видам транспорта. На основе проведенного анализа выявлены факторы, сдерживающие процесс реструктуризации транспортного комплекса, и препятствия для развития инфраструктуры транспортной отрасли. Предложены стратегические приоритеты транспортной реформы в Украине.

**Ключевые слова:** транспорт, транспортная компания, транспортная отрасль, транспортная услуга, объем перевезенных грузов, количество пассажиров.

### ANNOTATION

The article considers the analysis of the dynamics of macroeconomic indicators of transport enterprises in Ukraine. The current state of transport enterprises is studied. Transport is one of the driving elements of the national economy and is a strategically important industry. When transporting goods, the transport service is not only the cargo itself, but also a complex transport service, it is considered a complex operational process given the consistency of the needs of several customers. The essence of competitiveness management of transport companies is revealed. The basis of managing the competitiveness of a transport company is the choice of factors that affect the ability to win the competition. The main methods of assessing the efficiency of freight activities and the factors affecting road transport are presented. With the help of data from the State Statistics Service of Ukraine, several options for passenger transportation were provided and an analysis of the volume of transported goods and the number of transported passengers by mode of transport was conducted. According to the State Statistics Service of Ukraine, most cargo and passengers were transported by road. Based on the analysis, the factors that hinder the process of restructuring of the transport complex and obstacles to the development of infrastructure in the transport sector have been identified. Transport infrastructure is deteriorating, serious shortcomings in the organization and provision of transport, inadequate regulation and other systemic problems in this area pose a real threat to economic, social and national security of the country. industrial and social spheres of Ukraine. The development of transport networks and the realization of the potential of transport infrastructure have become one of the key elements of the strategy of economic growth of the country and its economic security. The strategic priorities of transport reform in Ukraine are proposed. In the field of transport, important tasks of national policy are to improve the legislative and organizational framework for the restructuring of transport infrastructure, the development of national networks of international transport corridors.

**Key words:** transport, transport company, transport branch, transport service, volume of transported cargo, number of passengers.

**Постановка завдання.** Сучасна ситуація в глобальній економіці характеризується розвитком інтеграційних процесів, відмінностями за ступе-

нем розвитку національних економік та різним рівнем відкритості до участі в міжнародних економічних відносинах, маючи очевидну потребу в активізації торговельних потоків. Але не досить розвинуто дослідницьку методологічну основу функціонування транспортного комплексу в сучасній науці як на рівні світової економіки загалом, так і в межах розвитку української економіки. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більше посилюється з інтеграцією в європейську та світову економіку, транспортна система стає основою для ефективної інтеграції України у світову спільноту.

Транспортна галузь є однією з основних і найважливіших, що входять до національної економіки будь-якої країни світу, та основою для інтеграції у міжнародну економіку. Ось чому стабільність діяльності суб'єктів господарювання у цій галузі набуває значного значення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми функціонування та розвитку підприємств транспортної галузі України розглядали та досліджували у своїх працях такі автори, як О.В. Ареф'єва, О.О. Бакаєва, О.Д. Бикова, С.М. Боняр, В.І. Грищенко, В.Г. Куба, О.М. Ложачевська, В.Ф. Семенов, В.М. Степанова та інші.

**Постановка проблеми.** Мета дослідження полягає у характеристиці сучасного стану та визначенні загроз для подальшого розвитку підприємств транспортної галузі України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Транспорт є одним із рушійних елементів національної економіки та являє собою стратегічно важливу галузь. Багато чинників відповідають за добробут населення, але і сфера транспортних послуг не є винятком.

Транспортні компанії охоплюють інфраструктуру, транспортні засоби та операції, пов'язані з переміщенням людей та вантажів з одного місця в інше по повітря, залізниці, дорозі, воді чи трубопроводу. Місцеві транспортні компанії займаються в основному транспортуванням обладнання, машин та великих пакетів товарів і сировини до відповідного бізнесу. Вони також займаються питаннями оренди автомобілів, автобусів тощо.

Сьогодні міжнародна торгівля є звичайною справою, і збільшення частки ринку на ринках, що розвиваються, є дуже бажаним. Тому можна сказати, що товари рідко споживаються там, де вони виробляються, а транспортні послуги є найважливішою ознакою зв'язку між усіма елементами ланцюга поставок. Економічно ефективно управління логістикою може бути реальною точкою конкурентоспроможності.

Теоретично є два основні методи оцінки ефективності вантажної діяльності: статистичний та динамічний. Статистичні методи включають показники середньорічного прибутку, рентабельності, точки беззбитковості та періоду відновлення. Динамічний підхід враховує критерії чистого грошового потоку та чистої дисконтованої вартості. Основою для визначення

ефективності обслуговування галузі вантажних перевезень є інвестиції компанії [3].

У літературі є інші методи оцінки ефективності послуг вантажного агента, які повинні виконуватися з використанням стандартів навантаження та розвантаження в контексті організації обслуговування. Зазвичай ці методи важливі, коли використовуються автомобілі або залізничний транспорт, оскільки має багато своїх функцій. Оцінки ефективності базуються на поточній вартості та капітальних вкладеннях, методах, що застосовуються під час планування та організації транспортних послуг.

Під час перевезення вантажу транспортна послуга – це не тільки сам вантаж, а й комплексна транспортна послуга, тобто вважається комплексним операційним процесом з огляду на узгодженість потреб кількох замовників.

Загальна форма потреб клієнта (відправника та вантажоодержувача) може бути виражена як: гарантія швидкої та точної доставки в часі, забезпечення достатньої транспортної спроможності, гнучка організація транспорту в просторі та часі (зручні маршрути та розклади), прийнятні та стабільні тарифи на вантажі, що забезпечують надійність і безпеку та надають інформацію про просування товарів.

Управління конкурентоспроможністю транспортних компаній слід розглядати як аспект управління, спрямований на формування, розвиток та реалізацію конкурентних переваг та забезпечення життєздатності компанії як суб'єкта економічної конкуренції. Метою має бути: нейтралізація або обмеження кількості негативних (руйнівних) факторів, що впливають на операції; використання позитивних зовнішніх впливів для збільшення та отримання конкурентної переваги; забезпечення гнучкості управлінських заходів та рішень; динамічна синхронізація негативних та позитивних факторів конкуренції.

Основою управління конкурентоспроможністю транспортної компанії є вибір факторів, що впливають на можливість виграти конкуренцію. Рекомендується класифікувати всі фактори, що впливають на автомобільний транспорт, на дві категорії: зовнішні фактори та внутрішні фактори [3].

До зовнішніх факторів належать: загальна економіка (ринковий механізм, кон'юнктура ринку), інфраструктура (міжнародна транспортна інфраструктура), наука і техніка (фактори, пов'язані з розвитком технологій, обладнання, інструментів), політика (політична ситуація), глобальний інтеграційний процес, природа та клімат (місцеположення, рельєф земель, кліматичні фактори), а також характеристики експлуатації транспортної системи, купівельна спроможність.

Внутрішні фактори можна поділити:

1) за типом діяльності: операції (якість та ефективність вантажного транспорту, обсяг вантажу), фінанси (вартість прибутку, частка

капіталу та боргу), інвестиції (ефективність реалізації інвестиційних проектів та операційна ефективність із правами компанії тощо);

2) за типом ресурсу: технології (ступінь зносу та оновлення рухомого складу, технічні характеристики організації та управління перевезенням), соціальні (рівень оплати праці, рівень підготовки, соціальна відповідальність компанії), фінанси (тарифи, рентабельність, прибутковість, ліквідність корпорації), організація (організація управління АТП, логістичні фактори), наявність додаткових послуг: послуги з митного оформлення, маркетинг (існуючі та потенційні конкуренти, лояльність до клієнтів).

За даними Державної служби статистики України, у 2018 році більшість вантажів були перевезені автомобільним транспортом (73% від загальної кількості). Найменше транспортних засобів було зафіксовано у повітряному режимі – менше 0,1%. Структура обсягів товарів, що перевозяться транспортними засобами, за 2018 рік наведена в таблиці 1.

Таблиця 1  
Обсяг перевезених вантажів  
за видами транспорту за 2018 р.

Вид транспорту	Обсяг перевезених вантажів, тис. т	Частка від загального обсягу, %
Залізничний	322342,1	19,62
Морський	1892,0	0,12
Річковий	3698,0	0,23
Автомобільний	1205530,8	73,37
Авіаційний	99,1	0,01
Трубопровідний	109418,2	6,66
Всього	1642980	100

За даними таблиці 1, найбільший обсяг перевезених вантажів належить автомобілям. Це свідчить про те, що національна економіка є залежною від стабільності функціонування цієї сфери економіки. Друге місце посідає залізничний спосіб транспортування вантажів, що займає 1/5 добробуту національної економіки. Менше 1% спостерігається у трьох видах транспорту, таких як морський, річковий та авіаційний. Якщо відбудуться коливання у цих трьох видах транспорту, зміни в економіці нашої країни будуть незначні.

Також необхідно взяти до уваги, що Державна служба статистики України публікує інформацію без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганських областях.

В Україні є декілька варіантів перевезення пасажирів: залізничний, морський, річковий, автомобільний (автобуси), авіаційний, трамвайний, тролейбусний та метрополітенівський.

За даними Державної служби статистики України, у 2018 році більшість пасажирів були перевезені автомобільним транспортом (42% від загальної кількості) [1]. Найменше тран-

спортних засобів було зафіксовано у морському режимі (менше 0,1%). Структура кількості пасажирів, що перевозяться транспортними засобами, за 2018 рік наведена в таблиці 2.

Таблиця 2  
Кількість перевезених пасажирів  
за видами транспорту за 2018 р.

Вид транспорту	Кількість перевезених пасажирів, тис. чол.	Частка від загального обсягу, %
Залізничний	157962	3,520
Морський	71,9	0,002
Річковий	596,2	0,013
Автомобільний (автобуси)	1906852	42,496
Авіаційний	12529	0,279
Трамвайний	666271	14,849
Тролейбусний	1016241	22,648
Метрополітенівський	726585	16,193
Всього	4487109	100

За даними таблиці 2 можна дійти висновку, що найбільша кількість пасажирів належить автомобільному способу перевезення (автобусам). Це свідчить про те, що національна економіка є залежною від стабільності функціонування цієї сфери економіки. Автомобільний вид транспорту займає найбільшу частку і в перевезенні вантажу, і в перевезенні пасажирів. Друге місце посідає тролейбусний спосіб перевезення пасажирів, що займає 1/5 від загального обсягу кількості перевезених за видами транспорту. Менше 1% спостерігається у трьох категоріях, таких як авіаційний, морський та річковий транспорт. Це свідчить про те, що населення нашої держави вважає невигідним пересуватися по країні цими видами транспорту, адже затрати будуть великими.

Дані щодо обсягу перевезеного вантажу наведені в таблиці 3.

Протягом останніх п'яти років лідируючим видом транспорту за перевезеннями був саме автомобільний. Якщо розглядати його більш детально, а саме показники перевезеного вантажу за 2013–2018 рр., то можна бачити, що найбільший обсяг був зафіксований у 2013 році, після чого до 2015 року показники значно зменшилися. Причиною є економічна криза, яка виникла через революційні події у країні, такі як Євромайдан наприкінці 2013 року, а згодом і Революція гідності на початку 2014 році. З 2015 року спостерігається поживлення до 2018 року. Але останні надані показники 2018 року нижчі за 2013 рік, тому обсяг перевезених вантажів автомобілями за останні 5 років не підвищився.

Друге місце займає залізничний вид транспорту. Протягом 2013–2015 років показники щорічно падають. З 2013 року обсяг перевезених вантажів знизився більш ніж на 100 000 тис. т. Треба також врахувати те, що через економічну кризу підвищуються тарифи на нафту, ціни

Таблиця 3

## Обсяг перевезених вантажів (тис. т) за видами транспорту [1]

Вид транспорту	Роки					
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Залізничний	443601,5	386276,5	349994,8	343433,5	339550,5	322342
Морський	3428,1	2805,3	3291,6	3032,5	2253,1	1892
Річковий	2840,5	3144,8	3155,5	3641,8	3640,2	3698
Автомобільний	1260767,5	1131312,7	1020604	1085663,4	1121673,6	1205531
Авіаційний	99,2	78,6	69,1	74,3	82,8	99,1
Трубопровідний	125941,1	99679,5	97231,5	106729,2	114810,4	109418

на паливо, і все це супроводжується інфляцією. Відповідно, і залізничний транспорт не підвищив свої показники за останні 5 років.

Третє місце посідає трубопровідний вид транспорту. З 2013 року його показники в масштабах національної економіки теж знизилися, і так тривало до 2015 року. Після цього відбувалося незначне поживлення. Але, як і у попередніх проаналізованих видах транспорту, показники трубопровідного транспорту нижчі за 2013 рік більш ніж на 10 000 тис. т, якщо звертатися до даних із таблиці 1.3.

Наступний досліджуваний вид транспорту – морський. Його показники та наступних видів транспорту досить незначні, якщо порівнювати з нашою першою трійкою. Ситуація повторюється, і показники морського транспорту падають із 2013 до 2014 року, після чого відбувається поживлення лише на 1 рік і знову спад до 2018 року. Якщо порівнювати 2013 та 2018 роки, то показники впали майже вдвічі. Також причиною цього спаду є тимчасово окупована територія Автономної Республіки Крим та м. Севастополя.

Передостаннє місце належить річковому транспорту. Це єдиний вид транспорту, що з 2013 року лише покращував свої показники, але щодо економіки країни загалом ці зміни незначні, тому що за попередніми дослідженнями частка річкового транспорту нижча від 1%. Поживлення річкового транспорту можна пояснити тим, що окупація східної та південної частини країни не вплинула на продовження транспортування за допомогою річок.

Найнижчі макроекономічні показники має авіаційний транспорт. Якщо порівнювати 2013 та 2018 роки, то значних змін не відбулося. Але протягом цього періоду був спад починаючи з 2013 року та поживлення з 2015 року. Таку малу та незначну частку в масштабах національної економіки можна пояснити тим, що авіаційний транспорт занадто дорогий для транспортування. Лише цінний, важкий та великий вантаж буде економічно вигідно транспортувати цим видом транспорту.

Отже, підсумовуючи вищесказане, можна стверджувати про таке. Макроекономічні показники у 2018 році нижчі за 2013 рік. Нестабільна ситуація всередині країни, економічна криза негативно вплинули на транспортну інфраструктуру. Звісно, з 2015 року спостерігається поживлення, але треба брати до уваги також те, що всі таблиці та рисунки побудовані

без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганських областях.

Транспортна інфраструктура сильно погіршується, серйозні недоліки в організації та забезпеченні транспорту, неадекватне регулювання та інші системні проблеми в цій галузі становлять реальну загрозу економічній, соціальній та національній гарантії безпеки країни. Усі вони актуалізують тему реформи транспортної галузі, метою якої є створення розумної економіки.

Дуже важливо вирішити проблему забезпечення збалансованого розвитку інженерно-транспортної інфраструктури як складника системи сталого функціонування у виробничих та соціальних сферах України.

Встановлюючи законодавчу базу для впровадження інвестиційних та інноваційних моделей розвитку, компанія може забезпечити ефективну роботу в умовах ринкової економіки та забезпечити ефективне функціонування загальних послуг із вантажоперевезень, що відповідають європейським стандартам.

Головними перешкодами для розвитку інфраструктури є:

- постійне підвищення цін на паливо;
- високі ставки на кредити;
- високі міжнародні вимоги до рухливого складу;
- невідповідність якості автомобільних доріг європейським стандартам;
- низька щільність дорожньої мережі (у 2–3 рази нижча, ніж у країнах ЄС і США).

Проте Україна має всі необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, яка відповідає б європейським вимогам і стандартам. На наш погляд, до них слід віднести: наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні природно-кліматичні і географічні характеристики території; наявність конкурентоздатних науково-технічних проєктів, що пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації; наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів; достатню ресурсну базу і рівень розвитку техніки і технологій. Проте варто відзначити фактори, які стримують процес реструктуризації транспортного комплексу, такі як:

1) повна технічна трансформація галузі і важливі організаційні зміни на всіх видах транспорту. Автопарк застарілий і зношений, частина інфраструктури пошкоджена та потребує заміни;

2) брак інтересу іноземних інвесторів до розподілу капіталу на транспортні компанії в Україні. Основною проблемою розвитку Міжнародного транспортного коридору залишається відсутність та неможливість залучення інвестицій для України, тому що не створені належні умови для залучення іноземних інвесторів, без яких неможливо вирішити такі глобальні проблеми;

3) відсутність надійної та стабільної інформаційної підтримки на основі сучасних засобів зв'язку та комп'ютерних технологій, які безпосередньо пов'язані з міжнародною системою зв'язку та міжнародними транспортними організаціями;

4) сама країна, яку не визнають у міжнародній спільноті для встановлення з нею стабільних і довгострокових ділових відносин та яка в перспективі мала би змогу впливати на ключові питання європейської політики. Ця проблема пов'язана з економічною та політичною ситуацією в Україні.

Підсумовуючи ситуацію розвитку логістичних послуг в Україні, зазначимо основні перешкоди для розвитку транспортно-логістичних послуг для товарообігу:

- дефіцит термінальних, транспортно-логістичних і складських комплексів середнього та високого класу;

- низька транзитна швидкість вантажопотоків;

- недостатнє постачання повноцінних транспортних та логістичних послуг для міжнародного, міжрегіонального та внутрішньорегіонального транспорту;

- недостатня інтеграція IT-комплексів;

- недостатня координація між видами транспорту та споживачами в організації багатомодального та змішаного вантажного транспорту (потрібна зміна концепції – від єдиного технологічного процесу та штрафних санкцій до планування перевезення за принципами єдиного вікна та єдиної тарифної ставки);

- низька кваліфікація персоналу.

Реформування економіки України, включаючи реформи транспорту, законодавчі зміни, економічну кризу та інші впливові фактори, оновило питання забезпеченості економічної безпеки транспортних підприємств.

Немає сумнівів, що регулювання економічної безпеки суб'єктів господарювання є суттєвим, оскільки без цього налагоджена та ефективна робота системи економічної безпеки практично неможлива.

Поглиблення міжнародного співробітництва України в галузі транспорту та поступова інтеграція транспортної системи в європейську транспортну мережу уніфікували вимоги не тільки до локомотивів і маршрутів, але й до її організації, та висунули вимоги до якості транспортних процесів. Ці проблеми в основному вирішуються завдяки спільному розробленню наявних та нових

міжнародних транспортних коридорів. У цьому контексті важливим є розвиток сучасних національних доріг, особливо у напрямі сполучення через міжнародні транспортні коридори.

Стратегічними пріоритетами транспортної реформи в Україні мають бути:

1) вирішення проблеми збалансованості попиту та пропозиції транспортних послуг за секторами (за видами транспорту) та регіонами;

2) посилення міжнародного співробітництва та процесу інтеграції транспортної системи України в загальноєвропейські та глобальні транспортні мережі;

3) впровадження низки заходів щодо розвитку державно-приватного партнерства в транспортній галузі.

**Висновки із цього дослідження.** Розвиток транспортного комплексу України все ще незадовільний – це ускладнює створення передумов для поліпшення національних та міждержавних відносин, надання якісних транспортних послуг суб'єктам господарювання та населенню, розвитку експортного потенціалу галузі транспортувати та покращувати імідж України як транзитної країни. Тому розвиток транспортних мереж та реалізація потенціалу транспортної інфраструктури стали одним із ключових елементів стратегії економічного зростання країни та її економічної безпеки.

У галузі транспорту важливими завданнями національної політики є вдосконалення законодавчих та організаційних основ реструктуризації транспортної інфраструктури, розвиток національних мереж міжнародних транспортних коридорів та поступова інтеграція транспортних систем в економічний простір Європи та Азії. Очікується також, що створення зони вільної торгівлі між Україною та ЄС дасть нові можливості для бізнесу, а нерозвинена транспортна інфраструктура може призвести до значних економічних втрат та утруднити економічний розвиток України.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 11.02.2020).
2. Господарський кодекс України № 436-IV від 16.01.2003 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
3. Рудніченко С.М. Аналіз нормативного забезпечення системи економічної системи. Вісник Хмельницького національного університету. 2015. № 5. Т. 1. С. 133–140.

#### REFERENCES:

1. Official site of the State Statistics Service of Ukraine. Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (in Ukrainian)
2. Economic Code of Ukraine Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (in Ukrainian)
3. Rudnichenko, E.M. (2015) Analysis of regulatory support of the economic system. Bulletin of Khmelnytsky National University, 5(1), 133–140. (in Ukrainian)