

connecting goals and means, but involves a persistent search for favorable opportunities. It bases such a search on the assimilation of the experience of the past and the tension of imagination to discover and build the future through activity. Migration is the act of individuals, a social phenomenon which needs to be explained in the logic of individual behavior.

An adequate assessment of the resourcefulness of specific acts of spatial mobility is possible only in the context of discovery and subjective perception of their participants, the ability to achieve certain goals, in implementing appropriate actions and to take advantage of opportunities. Such an assessment should consider the correlations and effects inherent in the system of labor division within which migrants operate. Migrations are part of the division of labor system.

The market coordinates them through prices. In this case, the existing inconsistency manifests itself as a favorable opportunity. Responding to which, it triggers a spontaneous process of coordination, which requires constant adaptation of economic agents to new conditions and a search for new opportunities.

УДК 338.47

DOI: 10.35340/2308-104X.2020.89-4-10

**ДОСЛІДЖЕННЯ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ
УКРАЇНИ: СУЧАСНІ
ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ**

**RESEARCH OF DEVELOPMENT
OF THE TRANSPORT INDUSTRY
OF UKRAINE: MODERN
TRENDS AND PROSPECTS**

ГАЛЬКЕВИЧ М. В.,
кандидат економічних наук,
старший викладач, Кілійський
транспортний фаховий коледж
Державного університету
інфраструктури та технологій

HALKEVYCH M.,
PhD in Economics, Lecturer,
Kiliya Transport Professional
College of State University of
Infrastructure and Technologies

Визначено роль транспортної галузі в розвитку національної економіки. Досліджено особливості розвитку транспортної галузі України та виокремлено проблеми в цій сфері. Сформовано основні перспективні напрями державної політики, спрямовані на розвиток транспортної галузі та повноцінне використання її потенціалу для соціально-економічного розвитку країни.

***Ключові слова:** транспорт; транспортна галузь; ефективність; розвиток.*

Определена роль транспортной отрасли в развитии национальной экономики. Исследованы особенности развития транспортной отрасли Украины и выделены проблемы в этой сфере. Сформированы основные перспективные направления государственной политики, направленные на

развитие транспортной отрасли и полноценное использование ее потенциала для социально-экономического развития страны.

Ключевые слова: транспорт; транспортная отрасль; эффективность; развитие.

The role of the transport industry in the development of the national economy is defined. The peculiarities of the development of the transport industry of Ukraine are investigated and the problems in this area are highlighted. The main promising directions of state policy aimed at the development of the transport industry and the full use of its potential for the socio-economic development of the country have been formed.

Keywords: transport; transport industry; efficiency; development.

Постановка проблеми. Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, яка має розгалужену залізничну мережу, розвинуту систему автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні відповідних послуг та розвитку бізнесу [1].

Будучи однією з найважливіших галузей матеріального виробництва, транспорт відіграє важливу роль у розвитку національної економіки, виступає одним із факторів формування її конкурентоспроможності. Це обумовлено тим, що саме транспортний комплекс забезпечує виробничі і невиробничі потреби господарства і населення в усіх видах перевезень. Крім того, географічне положення України, проходження через її територію транзитних вантажопотоків створює додаткові конкурентні переваги для розвитку галузі.

Соціально-економічна значущість цієї сфери для країни актуалізує дослідження стану та факторів впливу, формування перспективних напрямів розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. До проблем розвитку вітчизняного транспорту привернуто увагу на законодавчому рівні, що знайшло відображення у затвердженні Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [1].

Дослідженням транспортної сфери та аналізу проблем, які пов'язані з її розвитком, приділено увагу в працях таких вчених, як: Н. Бондар [2], О. Никифорук [3], О. Парубець [4], Д. Прейгер [5], Є. Сич М. [4], О. Собкевич [5] та інших.

Однак, в сучасних умовах поширення глобалізаційних та інтеграційних процесів, постійних змінах зовнішніх впливів, дослідження розвитку транспортної галузі та пов'язаних з ним питань потребують більш глибокого наукового вивчення. Це сприятиме своєчасному вирішенню проблем в цій сфері, формуванню перспективних напрямів функціонування та повноцінному використанню потенціалу вітчизняного транспортного комплексу для соціально-економічного розвитку країни.

Метою статті є дослідження сучасних тенденцій функціонування транспортної галузі в Україні та формування перспективних напрямів її розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Як свідчать аналіз результатів функціонування галузі у 2018 році, частка економічного виду діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» в структурі валової доданої вартості становила 7,6%, кількість зайнятих у цій сфері – 6,2% загальної кількості зайнятих в економіці [6].

Аналіз розвитку вітчизняної транспортної галузі в динаміці дозволив констатувати певні коливання основних показників.

За даними Державної служби статистики України, починаючи з 2016 р. спостерігається збільшення обсягів перевезення вантажів (табл. 1).

Таблиця 1

Перевезення вантажів за видами транспорту*

	2000	2014	2015		2016		2017		2018	
	млн т	млн т	млн т	темп росту, %	млн т	темп росту, %	млн т	темп росту, %	млн т	темп росту, %
Транспорт, в т.ч.	1529	1623	1474	90,81	1543	104,68	1582	102,53	1643	103,86
залізничний	357	386	350	90,67	343	98,00	339	98,83	322	94,99
морський	6,3	3	3	100,00	3	100,00	2	66,67	2	100,00
річковий	8,3	3	3	100,00	4	133,33	4	100,00	4	100,00
автомобільний	939	1131	1021	90,27	1086	106,37	1122	103,31	1206	107,49
авіаційний	0	0,1	0,1	100,00	0,07	70,00	0,1	70,00	0,1	100,00
трубопровідний	218	100	97	97,00	107	110,31	115	107,48	109	94,78

* Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях

Джерело: сформовано за даними [6; 7]

Однак, у 2017 та 2018 рр. темпи приросту дещо уповільнились, що обумовлено погіршенням економічної кон'юнктури, переорієнтацією вантажопотоків на території України. При цьому, якщо у 2016 та 2017 рр. зростання обсягів перевезень вантажів відбувалося за рахунок трубопровідного та автомобільного транспорту, то у 2018 р. його забезпечив лише останній, який демонстрував найбільший приріст за останні 5 років (7,49%).

Аналіз питомої ваги окремих видів транспорту в перевезенні вантажів свідчить, що загальна структура за останні 5 років змінилась не суттєво (рис. 1).

За результатами 2018 р. найбільшу частину вантажів (73,37%) перевезено автомобільним транспортом, на другому місці – залізничний (19,62%), що свідчить про пріоритетність розвитку наземного транспорту. Останнє місце в структурі посідають авіаційні перевезення (0,01%). В порівнянні з 2014 р. зафіксовано зростання частки автомобільного транспорту (на 3,68%) та зменшення залізничних перевезень (на 4,18%). Зазначимо, що обсяги перевезень останнім у 2018 р. склав лише 83,4% від рівня 2014 р., що лише підкреслює необхідність структурних перетворень та реформ.

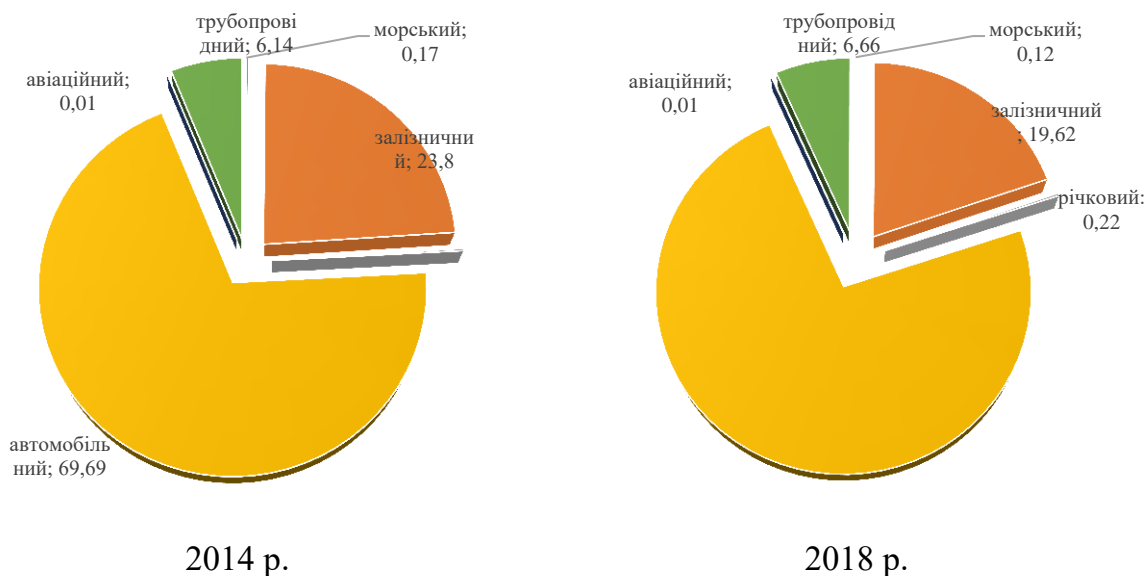


Рис. 1. Питова вага окремих видів транспорту в перевезенні вантажів, %
Джерело: побудовано за даними [6; 7]

Серед факторів, які негативно вплинули на результати роботи вітчизняної залізниці слід виокремити наступні: відсутність своєчасних дієвих реформ; застаріла фінансова модель і система встановлення тарифів; зниження обсягів виробництва більшістю галузей національної економіки; зменшення загальної мережі залізничного транспорту та втрата ряду транзитних потоків (в результаті військових дій на Сході країни); високий ступінь зносу відповідної інфраструктури та рухомого складу залізниць.

Аналіз вантажообороту, який дорівнює сумі добутків перевезеного вантажу на відстань перевезення по кожній партії, дозволив констатувати незначне зниження показника за всіма видами транспорту (на 0,8%) (табл. 2).

Таблиця 2

Вантажооборот за видами транспорту*

	2000	2014	2015		2016		2017		2018	
	млрд ткм	млрд ткм	млрд ткм	темп росту, %	млрд ткм	темп росту, %	млрд ткм	темп росту, %	млрд ткм	темп росту, %
Транспорт, в т.ч.:	394,1	353,6	334,7	94,66	344,2	102,84	364,2	105,81	361,3	99,20
залізничний	172,8	210,2	195,1	92,82	187,6	96,16	191,9	102,29	186,3	97,08
морський	8,6	4,1	3,9	95,12	2,5	64,10	2,9	116,00	1,8	62,07
річковий	5,9	1,3	1,6	123,08	1,5	93,75	1,4	93,33	1,6	114,29
автомобільний	19,3	56,0	53,3	95,18	58,0	108,82	62,3	107,41	72,1	115,73
авіаційний	0	0,2	0,2	100,00	0,2	100,00	0,3	150,00	0,3	100,00
трубопровідний	187,5	81,8	80,7	98,66	94,4	116,98	105,4	111,65	99,2	94,12

* Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях

Джерело: сформовано за даними [6; 7]

Зростання показника демонстрував річковий (на 14,29%) та автомобільний транспорт (на 15,73%). Попри певні успіхи за даними 2017 р., значного падіння вантажообороту зазнав морський транспорт (на 37,93%), що обумовлено впливом, як мінімум, таких факторів: недостатній розвиток та високий рівень зносу інфраструктури вітчизняних портів; зменшення кількості експортних вантажів та обсягів транзитних перевезень тощо.

Зазначимо, що транспортний комплекс України характеризується значною часткою залізничних перевезень у загальній структурі вантажообороту, яка за останні 5 років не зазнала значних змін (рис. 2). З деяким зменшенням частки до 51,6% першість тримає залізничний транспорт, на другому місці – автомобільний (19,9%).

Скорочення вантажообороту на морському транспорті, яке зумовлено виведенням з експлуатації суден, що старіють; переходом суден під прапори інших країн; підвищенням тарифів на перевезення спричинило зменшення його частки в загальному вантажообороті та зниження питомої ваги водного транспорту до 0,9%, що склало лише 23,5% від рівня 2014 р. Однак, слід зазначити, що цей вид транспорту є вельми перспективним для розвитку змішаних мультимодальних контейнерних перевезень.

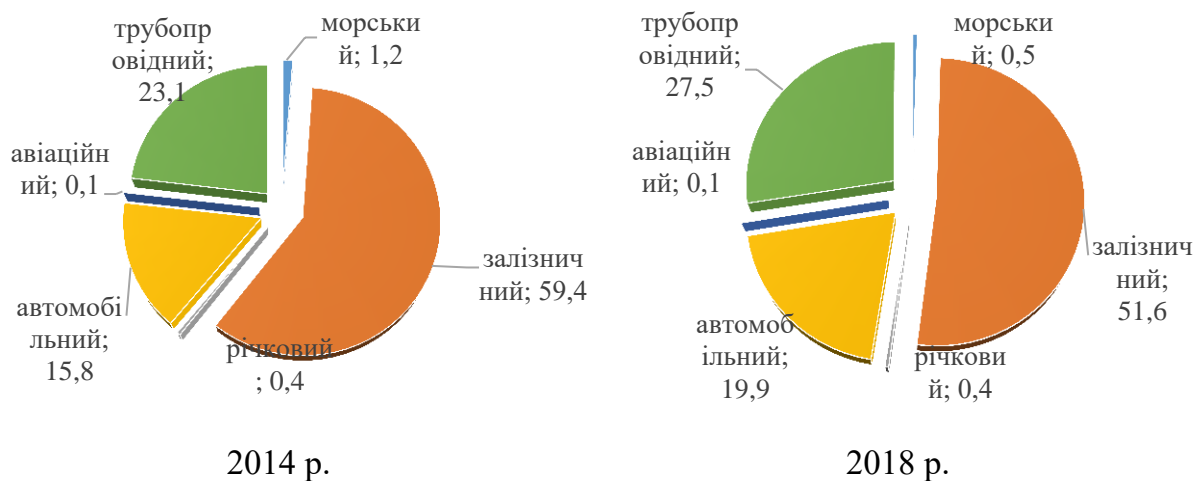


Рис. 2. Розподіл вантажообороту за окремими видами транспорту, %
Джерело: побудовано за даними [6; 7]

Звертаючи увагу на ефективність мультимодальних перевезень, що також доведено і закордонним досвідом, констатуємо, що в Україні вони не набули необхідного розвитку. Дослідники [3, с. 78] виокремлюють низку причин, через які гальмується їх поширення. А саме: диспропорції між розвитком потужностей портів з перероблення вантажів і залізничної інфраструктури, що до них примикає; високі ризики мультимодальних операторів при організації мультимодальних перевезень на значні відстані за участю двох і більше видів транспорту; недосконалість нормативно-правового врегулювання питань змішаних перевезень; відсутність в Україні розвиненої мережі транспортно-логістичних центрів, інституту мультимодальних (логістичних) операторів; недостатність спеціалістів із питань мультимодальних перевезень; відсутність представницької мережі національних експедиторських компаній за кордоном.

Досліджуючи сучасні тенденції функціонування транспортного комплексу України, слід звернути увагу на значну роль основних засобів в розвитку галузі. Після тривалого зниження, починаючи з 2016 р., спостерігається зростання показника вартості введених в дію нових основних засобів за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство», що дозволило у 2017 р. знизити рівень їх зношування до 47,6% (на 3% в порівнянні з минулим роком).

Однак, попри це, рівень зношування основних засобів у сфері транспорту та транспортної інфраструктури залишається значним. Зниження коефіцієнту вибуття основних засобів в галузі з 0,566 (у 2014 р.) до 0,07 (2017 р.) свідчить про тривожні тенденції, що підтверджуються і даними Держкомстату про розподіл рухомого складу за роками випуску. Так, наприклад, станом на кінець 2018 р. 70,4% тепловозів вже експлуатуються від 26 до 40 років, а 28,5% – понад 40 років; електровозів – 36,6% та 50,66%; вантажні вагони – 74,5 та 3,2% відповідно [6].

Значущість основних засобів в розвитку галузі та високий ступінь їх зносу актуалізували питання невідкладної модернізації та активізації інвестиційних процесів. Як справедливо зазначають дослідники [3], зазначена проблема загострюється через те, що за останні 7–10 років оновлення (модернізація) основних засобів виробництва зменшилось більше ніж на порядок, а бюджетне фінансування практично зупинилося.

У 2018 р. підприємствами за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство» було освоєно 49694,3 млн грн капітальних інвестицій (у фактичних цінах), що на 32% більше, ніж у торік, та складає 8,7% від загального обсягу по економіці. Головним джерелом їх фінансування, як і раніше, залишаються власні кошти підприємств. Однак, науковці [3] звертають увагу, що це лише 30-50% від реальних потреб галузі.

Постійне недофінансування та брак коштів у підприємств є значною проблемою для розвитку галузі. У зв'язку з цим постає нагальна необхідність створення сприятливих умов та дієвих механізмів залучення інвестицій для розбудови та модернізації вітчизняної транспортної сфери.

Після тривалого зниження прямих іноземних інвестицій (акціонерного капіталу), у 2018 р. (на фоні загального приросту по економіці на 6,9%) спостерігається зростання надходжень на підприємства за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» на 1,2% (до 997002,3 тис. дол. США), що складає 3,1% від загального підсумку по економіці [7].

Однак, слід звернути увагу, що таке зростання є незначним і свідчить про недостатній рівень довіри іноземних інвесторів до можливостей стабільного ведення бізнесу, в тому числі і у сфері транспорту, та поліпшення інвестиційного клімату в країні.

До основних країн-інвесторів належать Кіпр (29,1%), Нідерланди (13,4%), Німеччина (13,4%), Велика Британія (10,9%), Монако (4,3%), Швейцарія (3,9%), Франція (33,5%), Мальта (2,4%), що цілком відповідає загальній структурі прямих іноземних інвестицій в економіку України.

Слід зазначити, що стратегічні пріоритети розвитку вітчизняної транспортної галузі на період до 2030 р. визначено в Національній транспортній

стратегії України. А саме: конкурентоспроможна та ефективна транспортна система; інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти; безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт; безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція [1].

Дослідження сучасних тенденцій розвитку вітчизняної транспортної галузі, визначення проблем, які гальмують відповідні реформи, дозволили сформулювати основні напрями державної політики (в рамках існуючої стратегії), спрямовані на розвиток транспортної галузі та повноцінне використання її потенціалу для соціально-економічного розвитку країни. Отже, серед основних векторів державної політики, за якими необхідно інтенсифікувати використання наявного потенціалу, слід виокремити наступні:

запровадження програмного підходу до розвитку вітчизняної транспортної галузі, який передбачає формування відповідних програм, спрямованих на підвищення транзитної привабливості країни шляхом реконструкції транспортних шляхів, модернізації транзитної інфраструктури (залізничної, портової), створення міжнародних транспортних коридорів;

розроблення нормативно-правової бази щодо організації транзитних перевезень та її гармонізація з міжнародними нормами, що сприятиме посиленню міжнародного співробітництва та активізації процесу інтеграції транспортної системи України до загальноєвропейської та світової транспортних мереж;

активізація внутрішніх та міжнародних мультимодальних перевезень з використанням автомобільного, залізничного та морського транспорту (наприклад, контрейлерні та контейнерні потяги);

створення умов для активізації інвестиційної діяльності, що дозволить оновити парк транспортних засобів та зміцнити технічну базу вітчизняних перевізників, підвищити рівень екологічності транспортних засобів, розширити та модернізувати логістичну інфраструктуру (в тому числі створити мережі транспортно-логістичних центрів), сприятиме підвищенню безпеки перевезень та посиленню конкурентних позицій підприємств галузі;

формування та реалізації Концепції розвитку державно-приватного партнерства, яка базується на адаптації найкращих світових практик, передбачає використання сучасних моделей та механізму залучення приватного сектору до проектування, фінансування, будівництва, відновлення об'єктів транспортної інфраструктури;

запровадження інноваційних технологій перевезення вантажів; використання сучасних інформаційних технологій (відповідного програмного забезпечення, систем супутникового зв'язку та навігаційних систем), що дозволить створити ефективну систему комунікацій між учасниками процесу транспортування в режимі реального часу, підвищити рівень автоматизації технологічних процесів та оптимізувати логістичні операції;

розвиток наукової бази та вдосконалення системи підготовки кадрів для транспортної галузі.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Транспорт відіграє значну роль в розвитку національної економіки та виступає важливим фактором формування її конкурентоспроможності. Особливості географічного положення України, проходження через її територію транзитних вантажопотоків створюють

додаткові конкурентні переваги для розвитку галузі, сприяючи інтеграції країни у європейську та світові економічні системи.

Аналіз сучасного стану розвитку транспортного комплексу України дозволив виокремити проблеми в цій сфері та констатувати необхідність подальших реформ, спрямованих на структурну перебудову та розвиток галузі.

Враховуючи важливість питання та його стратегічний характер, сучасні виклики, спираючись на результати аналізу, представляється необхідним формування основних векторів державної політики, спрямованих на розвиток транспортної галузі та повноцінне використання її потенціалу для соціально-економічного розвитку країни. А саме: поліпшення організації перевезень та збільшення транзитних потоків; вдосконалення діючого законодавства та його гармонізація з міжнародними нормами; оновлення виробничих фондів та розбудова і модернізація логістичної інфраструктури; активізація інвестиційної діяльності. Однак, їх практичне втілення потребує формування відповідних механізмів реалізації з визначенням джерел фінансування, що складає перспективи подальших досліджень.

Література:

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження КМУ від 30.05.2018 р. № 430-р URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>.
2. Бондар Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державо-приватного партнерства: монографія. К.: НТУ, 2014. 336.
3. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки: наукова доповідь / за ред. д-ра екон. наук О. І. Никифорук; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». К., 2018. 200 с.
4. Сич Є. М., Парубець О. М. Організаційно-економічні проблеми взаємодії транспортних мереж суміжних країн: монографія. Київ: Логос, 2012. 218 с.
5. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / за заг. ред. Я. А. Жаліла. К.: НІСД, 2012. 112 с.
6. Транспорт і зв'язок України 2018. Статистичний збірник. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Державна служба статистики України. Офіційний сайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

References:

1. Pro skhvalennja Nacionaljnoji transportnoji strateghiji Ukrajinu na period do 2030 roku: Rozporjadzhennja KМУ vid 30.05.2018 r. # 430-r URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-r#Text>.
2. Bondar N. M. Rozvytok transportnoji infrastruktury Ukrajinu na zasadah derzhavo-pryvatnogho partnerstva: monoghrafija. K.: NTU, 2014. 336.
3. Rozvytok transportu z metuju vidnovlennja i zrostannja ukrajinskoji ekonomiky: naukova dopovidj / za red. d-ra ekon. nauk O. I. Nykyforuk; NAN Ukrajinu, DU «In-t ekon. ta proghnozuv. NAN Ukrajinu». K., 2018. 200 s.

4. Sych Je. M., Parubecj O. M. Orghanizacijno-ekonomichni problemy vzajemodiji transportnykh merezh sumizhnykh krajin: monoghrafija. Kyjiv: Loghos, 2012. 218 s.

5. Prejgher D. K., Sobkevych O. V., Jemeljjanova O. Ju. Strateghichni naprjamy rozvytku transportnoji ghaluzi Ukrajinu u pisljakryzovyj period: analit. dop.; za zagh. red. Ja. A. Zhalila. K.: NISD, 2012. 112 s.

6. Transport i zv'jazok Ukrajinu 2018. Statystychnyj zbirnyk. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

7. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrajinu. Oficijnyj sajt. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

The purpose of the article is to study modern trends in the functioning of the transport industry in Ukraine and the formation of promising directions for its development.

It is noted that transport plays an important role in the development of the national economy. Peculiarities of the geographical position of Ukraine, the passage of transit cargo flow through its territory create additional competitive advantages for the development of the industry.

Analyzed the major indicators indicators of the transport industry in Ukraine. It is established that since 2016 there has been an increase in freight traffic. At the same time, there is a priority for the development of land transport. Most of the cargo was transported by road. In second place – the railway. The last place in the structure is occupied by air transportation.

The importance of fixed assets in the development of the industry is emphasized. However, rolling stock and logistics infrastructure have a high degree of wear. The problem of underfunding and lack of funds in enterprises complicates the situation. Therefore, the issue of modernization and activation of investment processes is urgent and requires a solution.

Emphasis is placed on the fact that there are significant problems that hinder the efficient operation of the transport complex. Therefore, there is a need for further reforms aimed at structural change and development of the industry.

The main perspective directions of the state policy are formed. Namely: introduction of a program approach to the development of the domestic transport industry; improving the organization of transportation and increasing transit flows; improvement of current legislation and its harmonization with international norms; renewal of production assets and development and modernization of logistics infrastructure; development of domestic and international multimodal transportation; formation and implementation of the Concept of public-private partnership development; introduction of innovative technologies of cargo transportation; use of modern information technologies; intensification of investment activity.

It is noted that these areas are aimed at the development of the transport sector and the full use of its potential for socio-economic development of the country.