

УДК 656:03:072

Криворучко О.П.
аспірантНаціонального університету водного
господарства та природокористування

АНАЛІЗ ПОКАЗНИКІВ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

THE PRESENT ARTICLE ANALYZES THE CONDITION
OF THE UKRAINIAN TRANSPORT COMPLEX

АНОТАЦІЯ

У статті проаналізовано стан транспортного комплексу України. Розглянуто динаміку показників капітальних інвестицій. Проведено порівняння темпів росту капітальних інвестицій та ВВП. Визначено структуру джерел фінансування капітальних інвестицій. Наведено оцінку сектору «інфраструктура» України в Глобальному індексі конкурентоспроможності. Досліджено, що одними з головних проблем транспортної галузі є значний процент зносу основних засобів, фактично їх старіння та низький рівень інвестування в галузь, що зумовлює невідповідність послуг світовим стандартам. Наведено динаміку активу балансу за видом економічної діяльності. На підставі статистичних даних доходів, балансу розраховано фінансові показники за видом економічної діяльності.

Ключові слова: транспортна галузь, Глобальний індекс конкурентоспроможності, інфраструктура, коефіцієнт автономії, енергоефективність.

АННОТАЦИЯ

В статье проанализировано состояние транспортного комплекса Украины. Рассмотрена динамика показателей капитальных инвестиций. Проведено сравнение темпов роста капитальных инвестиций и ВВП. Определена структура источников финансирования капитальных инвестиций. Проведена оценка сектора «инфраструктура» Украины в Глобальном индексе конкурентоспособности. Исследовано, что одними из главных проблем транспортной отрасли являются значительный процент износа основных средств, фактически их старения и низкий уровень инвестирования в отрасль, что приводит к несоответствию услуг мировым стандартам. Приведена динамика актива баланса по виду экономической деятельности. На основании статистических данных доходов, баланса рассчитаны финансовые показатели по виду экономической деятельности.

Ключевые слова: транспортная отрасль, Глобальный индекс конкурентоспособности, инфраструктура, коэффициент автономии, энергоэффективность.

ANNOTATION

It is determined that the transport system plays an important role in the functioning and development of the country's economy, ensuring the connection of production and consumption, is a catalyst for the activity of the economy and the flow of goods and material flows, supports the mobility of the workforce and satisfies the needs of the population in transportation.

The dynamics of capital investment indicators is considered. Comparison of growth rates of capital investments and GDP has been carried out. As for the sources of capital investment (total financing, the largest share is held by enterprises and organizations own funds – 62.6% in 2012 and 69.1% in 2017. The share of financing of foreign investors in 2012-2017 is insignificant – 2-3%. Comparison of the capital investments growth rate and GDP has been carried out. The structure of financing sources of capital investments is determined. During 2014-2018, the quality of infrastructure as a whole and rail infrastructure decreased 13th and 12th respectively, road quality assessment, port infrastructure and air transport infrastructure increased by 9, 14 and 7 positions, respectively. In general, it can be concluded that Ukraine's critically low position in the Global Infrastructure Competitiveness Index.

An assessment of Ukraine's "infrastructure" sector in the Global Competitiveness Index is presented. The article examines

the one of the main problems of transport industry is a significant percentage of depreciation of the main tools, in fact, their aging process and low investment in the industry. Thereby, causing inconsistency with world standards services. The dynamics of the balance sheet in terms of economic activity is presented. According to static data on the income of the balance, the financial indicators by the type of economic activities is calculated. Unless further applying of the preventive, stabilization and anti-crisis measures for the successful and rapid overcome the crisis and furthermore development of the industry.

Key words: transport industry, global competitiveness index, infrastructure, autonomy coefficient, energy efficiency.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Транспортна система відіграє важливу роль у функціонуванні та розвитку економіки країни, забезпечуючи зв'язок виробництва й споживання, є каталізатором активності економіки та руху товарно-матеріальних потоків, підтримує мобільність робочої сили та задовольняє потреби населення у перевезеннях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор. Теоретичні засади розвитку транспортної системи знайшли відображення в наукових роботах таких відомих учених, як: Є.М. Ахромкін, К.А. Андрющенко, М.Н. Бідняк, В.Г. Галабурда, П.Ф. Горбачов, А.О. Дергоусова, В.Л. Дикань, Д.В. Дорошкевич, Н.О. Іксарова, І.І. Кара, В.С. Козлов, О.П. Кравченко, Н.В. Кудрицька та ін.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Капітальні інвестиції за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у 2017 р. становили 37,9 млрд. грн., що на 17,1% більше, ніж у 2012 р. У загальній сумі капітальних вкладень капітальні інвестиції за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у 2017 році становили 8,5%, причому за аналізований період спостерігається зменшення частки на 3,4 п. п., з 11,9% у 2012 р. до 8,5% у 2017 р., що у цілому оцінюється негативно.

Усього капітальні інвестиції у 2017 р. становили 448,5 млрд. грн., що на 64,1% більше, ніж у 2012 р. Тобто можна зробити висновок, що інвестиції за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» не знаходилися



Рис. 1. Динаміка капітальних інвестицій за 2012–2017 рр.

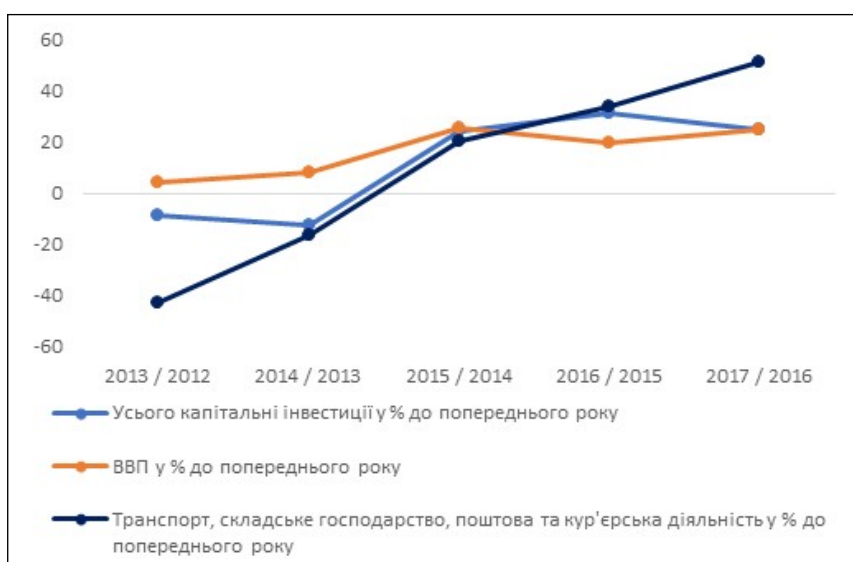


Рис. 2. Порівняння темпів росту капітальних інвестицій та ВВП

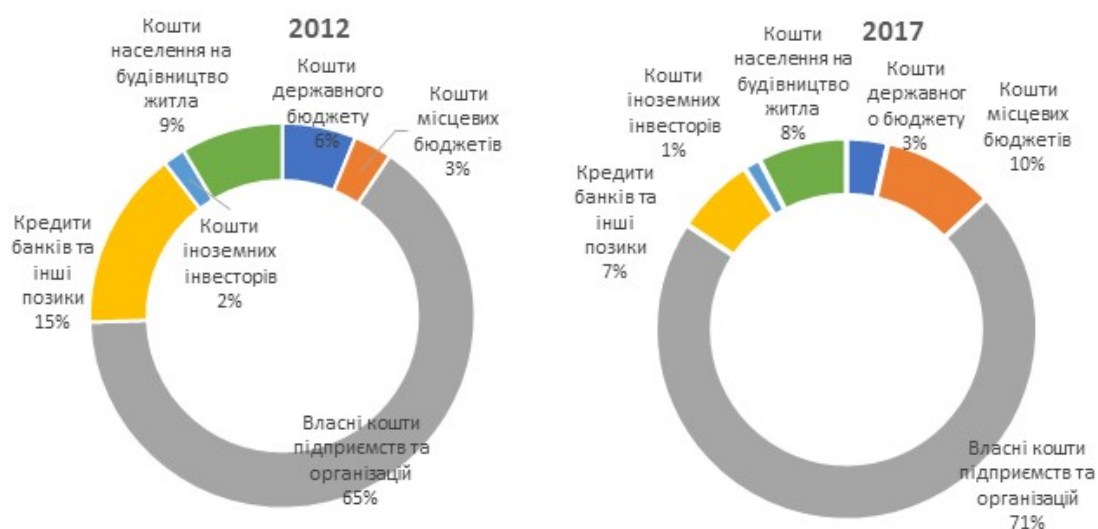


Рис. 3. Структура джерел фінансування капітальних інвестицій у 2012 та 2017 рр.

у сфері пріоритетних напрямів, оскільки темп росту капітальних інвестицій за 2012–2017 рр. за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у 3,8 рази менше темпу росту загального обсягу капітальних інвестицій.

Динаміку капітальних інвестицій за 2012–2017 рр. наведено на рис. 2.

У складі джерел капітальних інвестицій (усього) фінансування найбільшу питому вагу займають власні кошти підприємств та організацій – 62,6% у 2012 р. та 69,1% у 2017 р. Частка фінансування іноземних інвесторів протягом 2012–2017 рр. незначна – 2-3%.

Отже, основними джерелами фінансування у 2017 р. є:

– власні кошти підприємств та організацій (прибуток, амортизаційні відрахування, накопичені грошові кошти) – 69,1%, частка даного джерела за аналізований період зросла на 6,5 п. п.;

– кошти місцевих бюджетів – 9,3%, частка даного джерела за аналізований період зменшилася на 6,1 п. п.;

– на інші джерела у 2017 р. припадало 21,6% та за аналізований період їхня частка зменшилася на 12,6 п. п. Причому частка кредитів та інших позик за 2012–2017 рр. зменшилася на 7,9 п. п. (з 14,5% у 2012 р. до 6,6% у 2017 р.).

Серед недоліків в управлінні капітальними інвестиціями можна виділити: неефективну амортизаційну політику (за рахунок штучного зниження термінів амортизації основних засобів відбувається немотивоване продовження термінів їх амортизації, тобто гальмування процесу їх оновлення); слабку інноваційну діяльність, що не дає змоги забезпечити галузь новітніми технологіями; недостатній контроль над використанням коштів. Транспортна галузь загалом задовольняє потреби економіки та населення в перевезеннях, однак рівень безпеки, ефективності, якості, енергоефективності та техногенне навантаження на навколишнє природне середовище не відповідають сучасним вимогам (табл. 1).

Аналізуючи дані табл. 1, можна зробити висновок про зниження показників розвитку транспортної інфраструктури. Протягом 2014–2018 рр. оцінка якості інфраструктури у

цілому та залізничної інфраструктури знизилася на 13 та 12 позицій відповідно, оцінка якості доріг, портової інфраструктури та інфраструктури повітряного транспорту підвищилася на 9, 14 та 7 позицій відповідно. Загалом можна зробити висновок про критично низькі позиції України в Глобальному індексі конкурентоспроможності щодо інфраструктури.

Одними з головних проблем транспортної галузі є значний процент зносу основних засобів, фактично їх старіння та низький рівень інвестування в галузь. Усе це зумовлює невідповідність послуг світовим стандартам. Серед інших проблем у галузі транспорту можна виділити такі: низький рівень обслуговування населення транспортом, низька якість транспортних послуг, недостатня пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску, низький рівень розвитку транспортно-логістичних послуг, висока частка транспортних витрат у собівартості продукції.

Обсяг реалізованої продукції за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» протягом 2012–2017 рр. зріс на 105,7%, із 212,3 млрд. грн. у 2012 р. до 436,7 млрд. грн. у 2017 р. Причому значний ріст обсягу реалізованої продукції зафіксовано в останні два роки аналізованого періоду.

Діяльність суб'єктів господарювання у 2013–2015 та 2017 рр. збиткова, у 2012 та 2016 рр. – прибуткова (чистий прибуток у 2016 р. на 124% більше чистого прибутку 2012 р.).

Загальний обсяг активів за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за 2012–2017 рр. зріс на 168,0%, із 341,8 млрд. грн. у 2012 р. до 916,0 млрд. грн. Однак у 2017 р. активи зменшилися на 26,1% порівняно з 2016 р.

Частка необоротних активів у 2017 р. порівняно з 2012 р. зросла на 15,5 п. п., із 66,4% у 2012 р. до 81,9% у 2017 р. Відповідно за даний період зафіксовано зменшення частки оборотних активів, що характеризує зменшення ліквідності, наявність проблем з оборотним капіталом суб'єктів господарювання за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність».

Таблиця 1

Оцінка сектору «інфраструктура» України в Глобальному індексі конкурентоспроможності

Індекси глобальної конкурентоспроможності (позиції України за основними складовими)	2014-2015 (144 країни)	2015-2016 (140 країн)	2016-2017 (138 країн)	2017-2018 (137 країн)
ІНФРАСТРУКТУРА	76	79	85	81
Транспортна інфраструктура	88	91	91	87
– якість усієї інфраструктури	75	82	88	88
– якість доріг	139	132	134	130
– якість залізничної інфраструктури	25	28	34	37
– якість портової інфраструктури	107	108	96	93
– якість інфраструктури повітряного транспорту	99	97	103	92

Джерело: складено за [7]

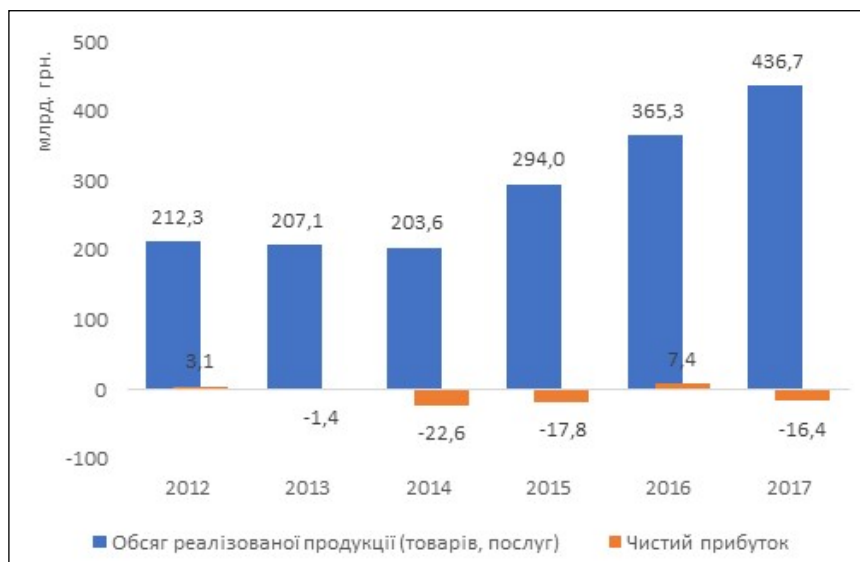


Рис. 4. Динаміка обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг) та чистого прибутку за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за 2012–2017 рр.

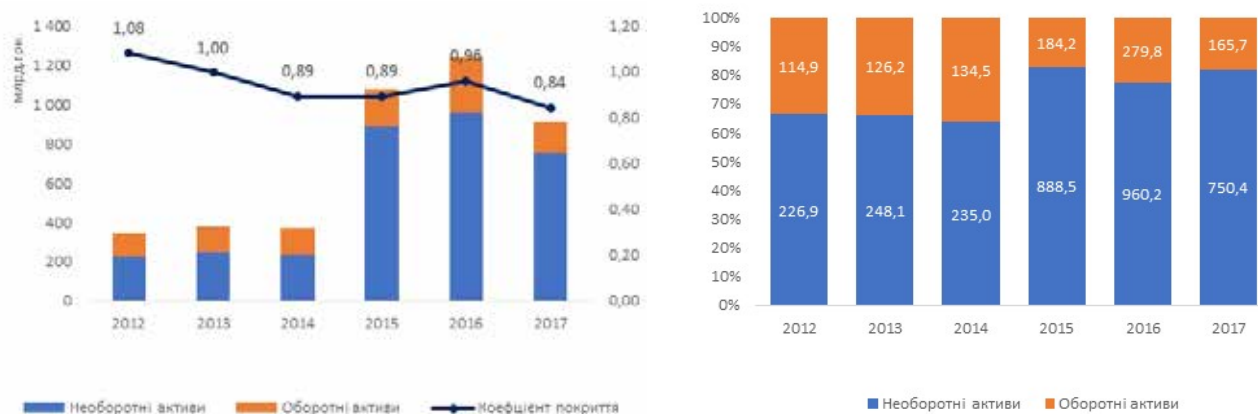


Рис. 5. Динаміка активу балансу за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за 2012–2017 рр.

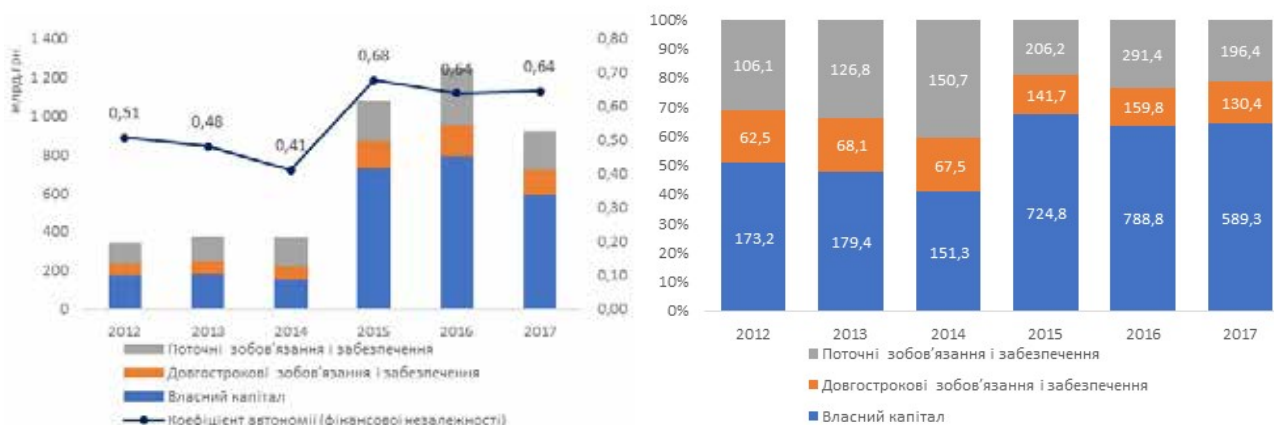


Рис. 6. Динаміка пасиву балансу за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за 2012–2017 рр.

У складі пасивів суб'єктів господарювання за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» на кінець 2017 р. найбільшу частку займає власний капітал – 64,3%. Причому частка власного капіталу зросла на 13,6 п. п., що, з одного боку, оцінюється позитивно, оскільки свідчить про відносну фінансову незалежність суб'єктів господарювання, а з іншого – негативно, тому що свідчить про низький рівень кредитування (залучення інвестицій) у галузь. Відсутність належного фінансування галузі призводить до низької якості послуг, слабкого оновлення основних засобів, не дає змоги забезпечити галузь новітніми технологіями.

На підставі статистичних даних доходів, баланс розраховано фінансові показники за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність». Коефіцієнт автономії за 2012–2017 рр. зріс на 13 п. п., із 51% у 2012 р. до 64% у 2017 р. Тенденція показника – зростаюча. Ріст коефіцієнта автономії свідчить, що суб'єкти господарювання все більше покладаються на власні джерела фінансування та відносно зменшення залежності від кредиторів.

Фінансова стійкість визначається ефективним формуванням, розподілом і використанням фінансових ресурсів. Фінансово стійке підприємство – це підприємство, яке за рахунок власних коштів спроможне забезпечити належний рівень запасів і витрат, кредиторської заборгованості.

Коефіцієнт забезпечення оборотних активів власними коштами протягом аналізованого періоду нижче нормативного значення (10%) і взагалі за останні чотири роки має від'ємне значення, що у цілому оцінюється негативно, оскільки свідчить про проблеми з оборотним капіталом. Тенденція показника – спадаюча. Наявність власних оборотних активів (робочого капіталу), які фінансуються за рахунок власного капіталу і довгострокових зобов'язань, свідчить не лише про можливість платити борги, а й здатність здійснювати виробництво. Позитивною тенденцією зміни показника потрібно вважати збільшення. У нашому разі, навпаки, за останні шість років суттєво звузилася можливість обслуговування боргу та розширення обсягу виробництва (надання послуг).

Коефіцієнт покриття у 2017 р. становив 0,84 і зменшився порівняно з 2012 р. на 0,24 п. п., що менше мінімального нормативного рівня (1,00). Відповідність нор-

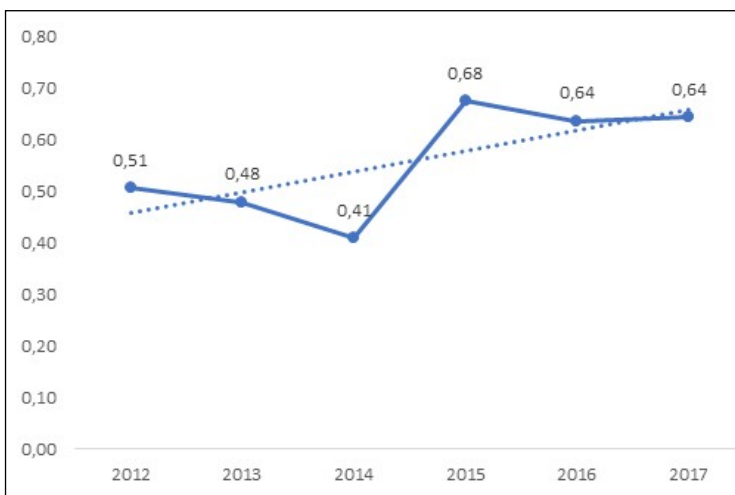


Рис. 7. Динаміка коефіцієнта автономії за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за 2012–2017 рр.

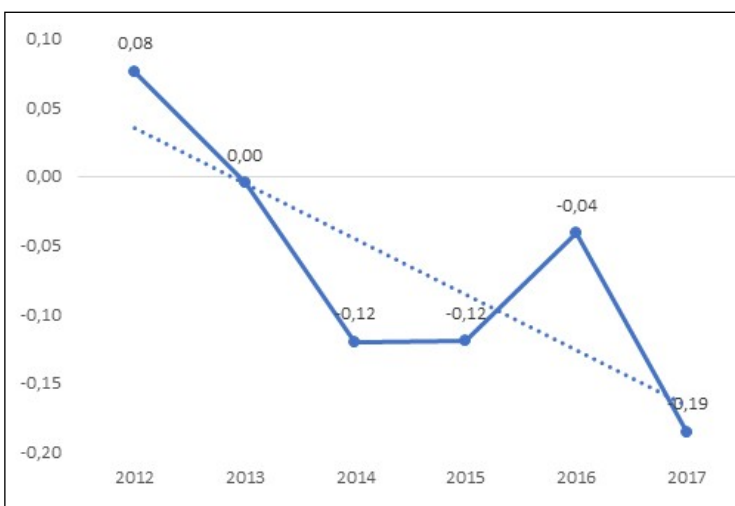


Рис. 8. Динаміка коефіцієнта забезпечення оборотних активів власними коштами за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за 2012–2017 рр.

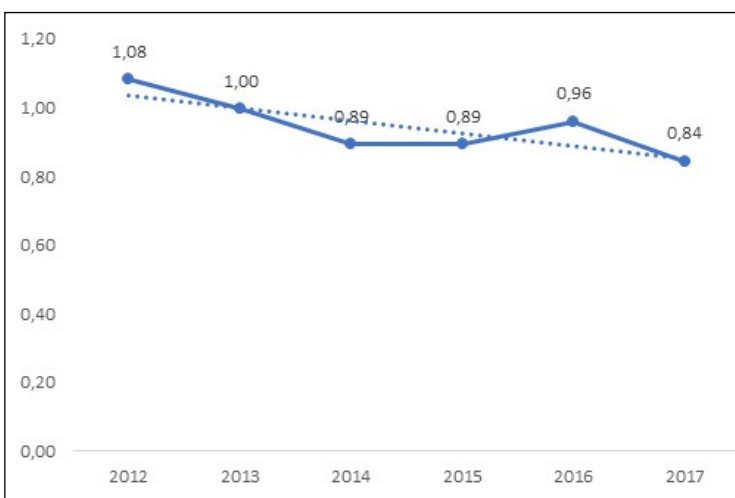


Рис. 9. Динаміка коефіцієнта покриття за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за 2012–2017 рр.

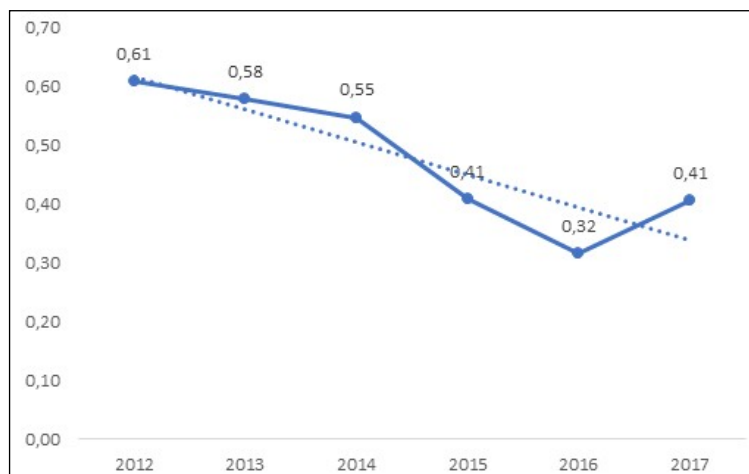


Рис. 10. Динаміка оборотності активів за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за 2012–2017 рр.

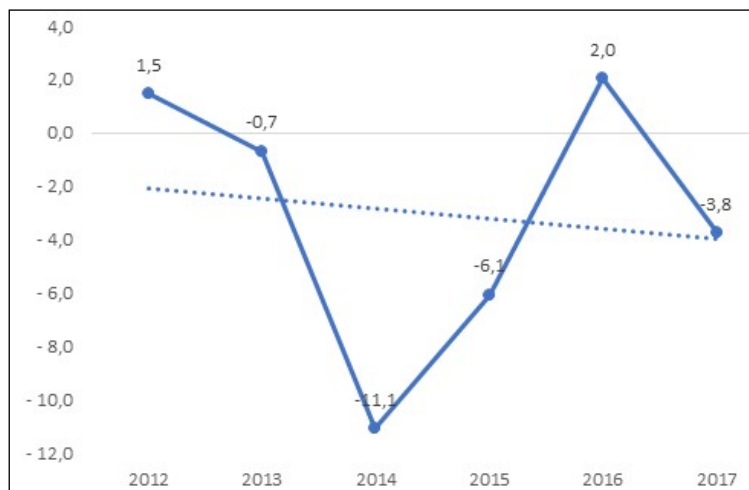


Рис. 11. Динаміка рентабельності реалізованої продукції за чистим прибутком за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за 2012–2017 рр.

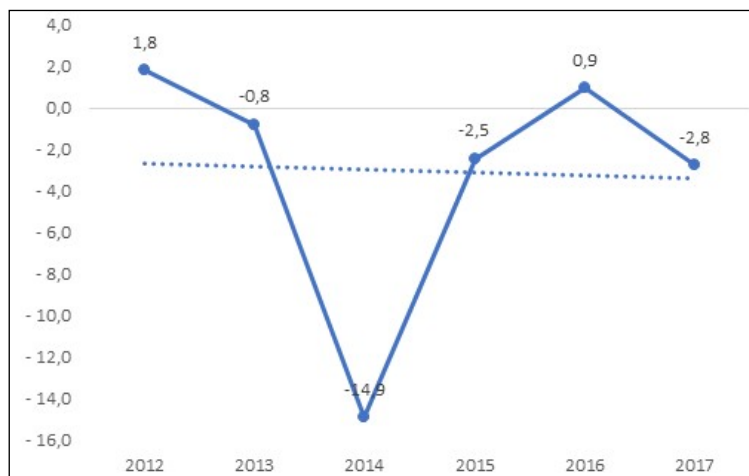


Рис. 12. Динаміка рентабельності власного капіталу за чистим прибутком за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за 2012–2017 рр.

мативному рівню було зафіксовано у 2012–2013 рр., що у цілому оцінюється негативно. Тенденція показника – спадаюча, оскільки зменшення коефіцієнта покриття означає збільшення ризику неплатоспроможності та зниження ліквідності.

Коефіцієнт оборотності активів відображає швидкість обороту сукупного капіталу підприємства, тобто показує, скільки разів за аналізований період відбувається повний цикл виробництва і реалізації, та одержання відповідного ефекту у вигляді прибутку або скільки грошових одиниць реалізованої продукції (робіт, послуг) принесла кожна одиниця активу.

Коефіцієнт оборотності активів за 2012–2017 рр. зменшився на 0,20 п. п., із 0,61 у 2012 р. до 0,41 у 2017 р., це менше мінімального нормативного рівня (2,5), що у цілому оцінюється негативно, оскільки свідчить про уповільнення обороту оборотних засобів, що потребує додаткового вкладення коштів та викликає погіршення платоспроможності. Тенденція показника – спадаюча.

Рентабельність реалізованої продукції за чистим прибутком у 2017 р. становила -3,8% і на 5,3 п. п. менше рівня 2012 р. (1,5%). Слід відзначити «незначний» рівень рентабельності у 2012 та 2016 рр. та збитковість діяльності у 2013–2015 та 2017 рр., що у цілому оцінюється негативно, оскільки свідчить про зниження ефективності діяльності суб'єктів господарювання. Тенденція показника – спадаюча.

Рентабельність власного капіталу за чистим прибутком у 2017 р. становила -2,8% і на 4,6 п. п. менше рівня 2012 р. (1,8%), що у цілому оцінюється негативно, оскільки свідчить про зниження ефективності діяльності суб'єктів господарювання. Також слід відзначити «незначний» рівень рентабельності у 2012 та 2016 рр. та збитковість діяльності у 2013–2015 та 2017 рр. Тенденція показника – спадаюча.

Висновки з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. На основі дослідження економічних показників функціонування транспортної галузі України можна зробити висновок, що вони мають неоднозначну динаміку, що пов'язано із загальними кризовими економічними процесами в Україні. Проведений аналіз динаміки, структури та темпів приросту обсягів реалізації продукції (робіт, послуг), фінансових результатів та рентабельності підтвердив, що підприємства транспортної галузі є чутливими як до негативних, так і до позитивних змін в економічній ситуації. Незважаючи на

підвищення обсягів реалізації, більшість підприємств залишається збитковими. Якщо й надалі не застосовувати попереджуючі, стабілізаційні та запобіжні антикризові заходи для успішного і швидкого виходу з кризового стану та подальшого розвитку галузі, підприємства втратять усі шанси реалізувати свій транспортний потенціал, забезпечуючи якісну і своєчасну доставку експортних, імпорتنних і транзитних вантажів, та підняти галузь до нового рівня розвитку.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Чередніченко О.Ю., Колесникова Н.М. Вплив зовнішніх та внутрішніх загроз на розвиток транспортного комплексу України (на прикладі Південної залізниці та залізничних підприємств регіону). *Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економіка»*. 2008. № 32. С. 62–67.
2. Карпан Т.С. Аналіз та сучасний стан міжнародних транспортних коридорів. URL: http://tourlib.net/statti_ukr/karpan.htm
3. Сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
4. Сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/investoru.html>.
5. Командровська В.Є., Любезна І.І. Проблеми залучення іноземних інвестицій у транспортну інфраструктуру України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство»*. 2015. Вип. 5. С. 61–66.
6. Дашкуєв М.А. Сучасний стан процесу інтеграції транспортно-логістичної системи України в європейський субрегіональний простір 2015. URL: http://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2015-5_0-pages-133_140.pdf
7. Позиція України в рейтингу країн Світу за індексом глобальної конкурентоспроможності 2017–2018 рр. URL: <http://edclub.com.ua/analityka/pozyciya-ukrayiny-v-reytingu-krayin-svitu-za-indeksom-globalnoyi-konkurentospromozhnosti-2>

REFERENCES:

1. Cherednichenko O.Yu., Kolesnikova N.M. (2008). Influence of external and internal threats on the development of the transport complex of Ukraine (on the example of the Southern railway and railway enterprises of the region), *Bulletin of the Chernihiv State Technological University. The series "Economics"*. – 2008. – No. 32. – P. 62–67.
2. Karpan T.S. (2011). Analysis and current state of the international transport corridors URL: http://tourlib.net/statti_ukr/karpan.htm (Accessed 10 January 2019).
3. Website of the State Statistics Service of Ukraine (2019). Macroeconomic statistics available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
4. Website of the Ministry of Infrastructure of Ukraine (2019). Draft National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030 available at: <https://mtu.gov.ua/content/investoru.html> (Accessed 3 January 2019).
5. Kondrovskaya V.Ye. (2015). Problems of attraction of foreign investments in transport infrastructure of Ukraine. *Scientific Herald of Uzhhorod National University: Series: International Economic Relations and World Economy / Heads*. Ed. M.M. Palinchak. – Uzhhorod: Helvetia Publishing House, 2015. – Vip. 5. – P. 61–66. Available at: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/12356> (Accessed 28 December 2018).
6. Dashkuyev M.A. (2015). Modern state of the process of integration of Ukraine's transport and logistics system into the European subregional space. Available at: http://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2015-5_0-pages-133_140.pdf (Accessed 29 December 2018).
7. The position of Ukraine in the rating of the countries of the world according to the index of global competitiveness (2018) available at: <http://edclub.com.ua/analityka/pozyciya-ukrayiny-v-reytingu-krayin-svitu-za-indeksom-globalnoyi-konkurentospromozhnosti-2> (Accessed 29 December 2018).