

СУЧАСНИЙ СТАН ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

CURRENT STATE OF FUNCTIONING OF TRANSPORT ENTERPRISES OF UKRAINE

Ковова І.С.

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри обліку і оподаткування,
Державний університет інфраструктури та технологій
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3545-0055>

Пахота Н.В.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування,
Державний університет інфраструктури та технологій
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7905-8085>

Kovova Iryna

State University of Infrastructure and Technology

Pakhota Nataliia

State University of Infrastructure and Technology

У статті розглянуто поточний стан та тенденції розвитку транспортної галузі України. Аналіз проведено із застосуванням інноваційного методичного підходу в розрізі всіх основних видів транспорту за період 2013–2019 рр. Виявлено основні негативні та позитивні тенденції, що склалися в транспортній галузі, зокрема зниження кількості працюючих та зростання валового внутрішнього продукту, що виробляється транспортними підприємствами України. Основною негативною тенденцією є переважна збитковість транспортних підприємств України, що негативно впливає на стійкість транспортної галузі. Визначено види транспортних підприємств, які роблять найбільший внесок в ефективність транспортної галузі, зокрема підприємства трубопровідного, залізничного та авіаційного транспорту. Установлено загальні тенденції розмірів підприємств за чисельністю працюючих для різних видів транспортних підприємств. Зроблено висновки щодо особливостей масштабів підприємств транспортної галузі за видами перевезень. Наприклад, підприємства автомобільного транспорту переважно малі, авіапідприємства – середні, а підприємства залізничного та трубопровідного транспорту є великими. Визначено, що всі види перевезень у транспортній галузі України є економічно не стійкими, крім підприємств водного транспорту. Зроблено висновки щодо загальної економічної стійкості транспортної галузі України в 2013–2019 рр.

Ключові слова: транспорт, аналіз, розвиток, тенденція, Україна, галузь, транспортні підприємства, ефективність.

В статье рассмотрены текущее состояние и тенденции развития транспортной отрасли Украины. Анализ проведен с применением инновационного методического подхода в разрезе всех основных видов транспорта за период 2013–2019 гг. Выявлены основные негативные и позитивные тенденции, которые сложились в транспортной отрасли, в частности снижение количества работающих и рост валового внутреннего продукта, который производится транспортными предприятиями Украины. Основной негативной тенденцией является подавляющая убыточность транспортных предприятий Украины, которая негативно влияет на устойчивость транспортной отрасли. Определены виды транспортных предприятий, которые вносят наибольший вклад в эффективность транспортной отрасли, в частности предприятия трубопроводного, железнодорожного и авиационного транспорта. Установлены общие тенденции размеров предприятий по численности работающих для различных видов транспортных предприятий. Сделаны выводы относительно особенностей масштабов предприятий транспортной отрасли по видам перевозок. Например, предприятия автомобильного транспорта преимущественно малые, авиапредприятия – средние, а предприятия железнодорожного и тру-

бопроводного транспорту являються крупними. Установлено, что все виды перевозок в транспортной отрасли Украины являются экономически не устойчивыми, кроме предприятий водного транспорта. Сделаны выводы относительно общей экономической устойчивости транспортной отрасли Украины в 2013–2019 гг.

Ключевые слова: транспорт, анализ, развитие, тренд, Украина, отрасль, транспортные предприятия, эффективность.

The authors considered in this article the current state and tendencies of development of the transport branch of Ukraine. The analysis was conducted using an innovative methodological approach in terms of all major modes of transport for the period 2013–2019. The main negative and positive trends in the transport sector have been identified, in particular the decrease in the number of employees and the growth of the Gross Domestic Product produced by the transport enterprises of Ukraine. The main negative trend is the predominant loss of transport enterprises of Ukraine, which negatively affects the sustainability of the transport industry. The authors identify the types of transport enterprises that make the greatest contribution to the efficiency of the transport industry, in particular the enterprises of pipeline, railway and air transport. Also the general tendencies of the sizes of the enterprises on number of working for various types of the transport enterprises are established. Conclusions are made on the peculiarities of the scale of enterprises in the transport industry by type of transportation. For example, road transport enterprises are mostly small, airlines are medium-sized, and rail and pipeline enterprises are large. The authors determined that all types of transportation in the transport sector of Ukraine are economically unstable, except for water transport enterprises. Conclusions are made on the overall economic stability of the transport sector of Ukraine in 2013–2019. The general economic instability of the transport industry and the tendencies which are inherent in them as a whole are cross-cutting and are inherent in all separate types of transportations. In the period from 2013–2019 there is a gradual growth of gross domestic product created in the transport sector. Since 2015, there has been a tendency to increase sectoral GDP. At the same time, there is a tendency to reduce the number of employees in transport enterprises during the same period. Analysis of the state of Ukraine's transport industry shows that there are many negative trends that may affect its sustainability, including fluctuations in the number of employees in the industry, the number of enterprises and a decrease in all traffic. One of the reasons for this is that everyone decisions are made by managers without taking into account the views of subordinates, there is a large differentiation in the amount of salaries of managers and subordinates, which is the cause of differences in the values and goals of managers and staff.

Key words: transport, analysis, development, trend, Ukraine, branch, transport enterprises, efficiency.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Транспортна галузь є вагомим чинником розвитку як економіки окремих регіонів та країни у цілому, так і міждержавних утворень. Від її ефективної та стійкої роботи залежить розвиток усіх галузей економіки, оскільки вона є засобом комунікації між товаровиробниками та споживачами на внутрішньому і зовнішньому ринках.

Тож її економічна стійкість є об'єктом національної та наднаціональної безпеки і повинна постійно знаходитися під суворим контролем із боку державних органів влади, одним із важливих етапів якого є оцінка і моніторинг її поточного стану.

Проведення аналізу транспортної галузі за основними показниками та видами транспорту дасть змогу визначити поточний стан та окреслити можливе коло проблем у діяльності транспортних підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спираються автори. Дослідження діяльності функціонування транспортних підприємств проводиться на регулярній основі із застосуванням різних традиційних та інноваційних методик, йому приділяють увагу передові науковці, що досліджують транспортну галузь України.

Дослідженню різних методів ефективності транспортної галузі в різних її аспектах присвятили багато уваги вітчизняні та закордонні вчені. Зокрема, серед вітчизняних фахівців варто відзначити роботи О.Є. Бабиної (2015 р.) [1], Л.О. Бакаєва (2016 р.) [2], С.М. Боняр (2016 р.) [3], Х.М. Дорофєєвої (2016 р.) [4], О.О. Карпенко (2018 р.) [5], В.Г. Коби (2013 р.) [6], М.В. Ковбачук (2015 р.) [7], І.С. Ковової [8; 13], С.М. Семенової (2020 р.) [8], В.О. Яновської (2018 р.) [11], які здебільшого присвятили оцінці економічної ефективності різних видів транспорту на рівні окремих крупних підприємств галузі. Проте деякі дослідження є вже застарілими та виявлені в них тенденції неактуальні або розглядають лише загальні тенденції, які склалися в транспортній галузі, без деталізації за видами транспорту.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Провести комплексний аналіз сучасного стану функціонування транспортних підприємств України.

Вклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Для оцінки стану транспортної галузі використаємо традиційну систему показників, таких як: кількість підприємств галузі, чисельність персоналу галузі, обсяги пасажирських та вантажних перевезень, валовий внутрішній продукт (ВВП). Додатково використавши мето-

дичний підхід І.С. Ковової та С.М. Семенової [8], оцінимо економічну стійкість транспортної галузі в період 2013–2019 рр., урахувавши систему запропонованих інтегральних показників та рентабельність підприємств галузі.

Запропонований методичний підхід складається із системи трьох показників, наведених у табл. 1, і дає змогу досить точно оцінити стійкість галузі як у цілому так і за окремим видом транспорту.

Варто зазначити, що нами виділено негативні тенденції, які прослідковуються протягом останніх семи років. Основні показники стану транспортної галузі за 2013–2019 рр. наведено в табл. 2, де чітко прослідковується падіння таких ключових показників, як кількість підпри-

ємств галузі, обсяг пасажирських перевезень та обсяги вантажообігу. На цьому тлі варто відзначити, що такий показник, як ВВП, створений підприємствами галузі, протягом останніх семи років постійно зростає, що є досить хорошою тенденцією. Незважаючи на це, рентабельність усіх підприємств галузі була негативною, що свідчить про загальну збитковість підприємств, а отже, і про низьку ефективність їхньої роботи.

Динаміку змін основних показників стану транспортної галузі прослідкуємо на рис. 1–6. На рис. 1 можемо спостерігати динаміку кількості підприємств у галузі транспорту. Зазначимо, що чіткої тенденції в динаміці кількості підприємств в Україні немає. Протягом передостанніх двох

Таблиця 1

Система показників оцінки економічної стійкості транспортної галузі України

Показники	Складові
<p>Елементарний показник економічної стійкості галузі транспорту</p> $I_{\text{есст}} = \left(\frac{Q_n}{Q_{n-1}} \right) * r_n$	<p>Q_n – кількість підприємств транспорту, що функціонують у періоді, за який обчислюється індекс; Q_{n-1} – кількість підприємств транспорту, що функціонували в попередньому періоді; n – період, за який обчислюється індекс; r_n – сукупна рентабельність діяльності всіх підприємств транспорту, що функціонують у періоді, за який обчислюється індекс.</p>
<p>Показник загальної економічної стійкості галузі транспорту</p> $I_{\text{зесст}} = \left(\frac{Z_n}{Z_{n-1}} \right) * \left(\frac{H_n}{H_{n-1}} \right) * \left(\frac{Q_n}{Q_{n-1}} \right) * r_n$	<p>Q_n – кількість підприємств транспорту, що функціонують у періоді, за який обчислюється індекс; Q_{n-1} – кількість підприємств транспорту, що функціонували в попередньому періоді; Z_n – ВВП, створений у галузі транспорту в періоді, за який обчислюється індекс; Z_{n-1} – ВВП, створений у галузі транспорту в періоді попередньому до обчислення; H_n – чисельність працюючих у галузі транспорту в періоді, за який обчислюється індекс; H_{n-1} – чисельність працюючих у галузі транспорту в попередньому періоді; n – період, за який обчислюється індекс; r_n – сукупна рентабельність діяльності всіх підприємств транспорту, що функціонують у періоді, за який обчислюється індекс.</p>
<p>Показник специфічної економічної стійкості галузі транспорту</p> $I_{\text{сесст}} = \left(\frac{P_n}{P_{n-1}} \right) * \left(\frac{C_n}{C_{n-1}} \right) * \left(\frac{CO_n}{CO_{n-1}} \right) * r_n$	<p>– обсяг пасажирських перевезень у періоді, за який обчислюється індекс; P_{n-1} – обсяг пасажирських перевезень у попередньому періоді; C_n – обсяг вантажних перевезень у періоді, за який обчислюється індекс; C_{n-1} – обсяг вантажних перевезень у періоді, попередньому до обчислення; CO_n – обсяг обробки вантажів (вантажобіг) у періоді, за який обчислюється індекс; CO_{n-1} – обсяг обробки вантажів (вантажобіг) у періоді, попередньому до обчислення; r_n – сукупна рентабельність діяльності всіх підприємств транспорту, що функціонують у періоді, за який обчислюється індекс.</p>
Межі показників економічної стійкості галузі транспорту	
Значення показників	Характеристика економічної стійкості
$I_{\text{есст}} (I_{\text{зесст}}, I_{\text{сесст}}) < 0$	Галузь економічно нестійка
$0 < I_{\text{есст}} (I_{\text{зесст}}, I_{\text{сесст}}) < 1$	Низька стійкість
$1 < I_{\text{есст}} (I_{\text{зесст}}, I_{\text{сесст}})$	Галузь економічно стійка

Джерело: [8]

Таблиця 2

Основні показники оцінки стану транспортної галузі України, 2013–2019 рр.

№	Показник	Роки						
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	Кількість підприємств, що функціонують в галузі, одиниць	16810	14909	15148	13716	15252	16085	14917
2	Індекс приросту (скорочення) кількості підприємств, що функціонують у галузі	x	0,89	1,02	0,91	1,11	0,91	0,97
3	Рентабельність діяльності, індекс	-0,006	-0,091	-0,049	0,018	-0,03	-0,02	-0,011
4	Показник економічної стійкості галузі	x	-0,08	-0,05	0,02	-0,04	-0,02	-0,01
5	ВВП, створений у галузі транспорту, млн грн	104483	100889	134978	156745	190229	227256	242795
6	Індекс приросту (скорочення) ВВП, створеного в галузі транспорту	x	0,97	1,34	1,16	1,21	1,19	1,07
7	Чисельність працюючих у галузі транспорту, тис осіб	808,6	731	661,4	659,9	655,2	648,4	591,09
8	Індекс приросту (скорочення) чисельності працюючих у галузі транспорту	x	0,90	0,90	1,00	0,99	0,99	0,91
9	Показник загальної економічної стійкості галузі	x	-0,07	-0,06	0,02	-0,05	-0,02	-0,01
10	Обсяг пасажирських перевезень, млн осіб	6623	5902	5167	4854	4648	4487	3805
11	Індекс приросту (скорочення) обсягу пасажирських перевезень	x	0,89	0,88	0,94	0,96	0,97	0,85
12	Обсяг вантажних перевезень, млн т	1837	1623	1474	1543	1582	1643	1515
13	Індекс приросту (скорочення) обсягу вантажних перевезень	x	0,88	0,91	1,05	1,03	1,04	0,92
14	Обсяг обробки вантажів (вантажобіг), млрд ткм	393,3	353,6	334,7	344,2	364,2	361,3	346,68
15	Індекс приросту (скорочення) обсягу обробки вантажів	x	0,90	0,95	1,03	1,06	0,99	0,96
16	Показник специфічної економічної стійкості галузі	x	-0,06	-0,04	0,02	-0,04	-0,02	-0,01

Джерело: складено авторами на основі [12]

років спостерігається зростання кількості підприємств транспортної галузі, однак їх кількість ще не досягла докризового стану 2013 р. і становить лише 90% від рівня 2013 р. Зміни, що відбуваються в кількості підприємств галузі, ілюструються поліноміальним трендом із величиною апроксимації 0,39.

Незважаючи на коливання кількості підприємств транспорту, на рис. 2 спостерігаємо поступове зростання галузевого валового внутрішнього продукту. В Україні незначне падіння спостерігалось в 2014 р. і було спричинене кризовими наслідками після тимчасової анексії Автономної Республіки Крим та окупації деяких частин Донецької і Луганської областей. Із 2015 р. сформувалася лінійна тенденція до зростання галузевого ВВП, що відображена лінією тренду на рис. 2 з величиною апроксимації $R^2 = 0,97$.

Порівняно з 2013 р. ВВП транспортної галузі України зріс на 132% у 2019 р. і мав середній приріст щорічно на рівні 15%. Ураховуючи, що ріст інфляції з 2013 до 2019 р. становив відповідно 24,4%, 43,3%, 12,4%, 13,7%, 9,8%, 4,1%, то реальний ріст ВВП спостерігається лише протягом 2016–2019 рр. на рівні 3,6%, 7,3%, 10,1% та 5% відповідно [14].

На рис. 3 спостерігаємо тенденцію до зниження кількості працюючих на підприємствах транспортної галузі України протягом усього досліджуваного періоду. Незважаючи на коливання кількості підприємств галузі як у позитивний, так і в негативний бік, чисельність працівників сформувала лінійну тенденцію до спадання з величиною апроксимації $R^2 = 0,82$, що переважно спричинена оптимізацією кількості працюючих у галузі та відтоком кадрів з України, до якого транспортна галузь виявилася досить чутливою.

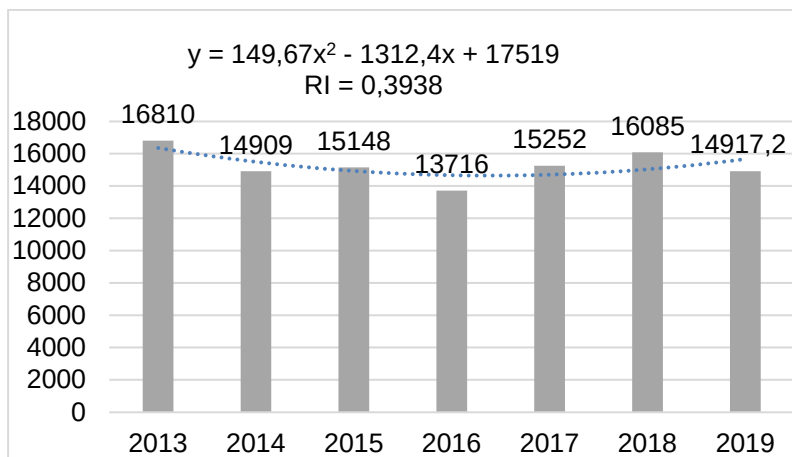


Рис. 1. Динаміка кількості підприємств, що функціонують у галузі транспорту в 2013–2019 рр. в Україні, од.

Джерело: побудовано авторами на основі [12]

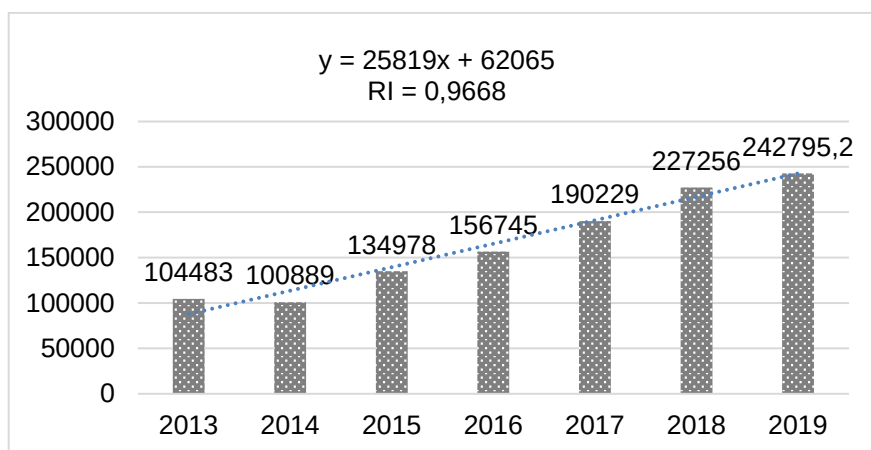


Рис. 2. Динаміка валового внутрішнього продукту, створеного в галузі транспорту в 2013–2019 рр. в Україні, млн грн

Джерело: побудовано авторами на основі [12]

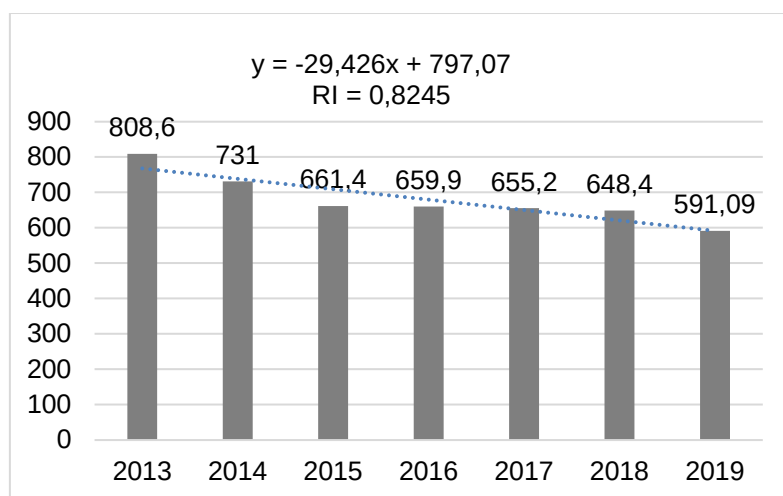


Рис. 3. Динаміка чисельності працюючих у галузі транспорту в 2013–2019 рр. в Україні, тис осіб

Джерело: побудовано авторами на основі [12]

Відзначимо, що з 2013 по 2019 р. чисельність працюючих у галузі транспорту України скоротилася на 27%. Простежимо динаміку перевезень пасажирів за 2013–2019 рр. Так, за даними рис. 4 спостерігаємо зниження обсягів пасажирських перевезень в Україні. Кількість перевезень пасажирів в Україні знижувалася протягом усіх п'яти років та має чітку лінійну тенденцію до падіння з величиною апроксимації $R^2 = 0,94$.

Відзначимо, що обсяг пасажирських перевезень в Україні скоротився на 42% у 2019 р. по відношенню до 2013 р. та мав середні темпи падіння на рівні 8% щорічно.

На рис. 5 спостерігаємо коливання загальних обсягів перевезення вантажів за 2013–2019 рр. усіма видами транспорту. Причини скорочення

обсягів перевезень протягом 2013–2015 рр. в Україні пов'язані з кризовими явищами в економіці, втратою торговельних та промислових зв'язків, подорожчанням палива та енергоресурсів. Починаючи з 2015 р. спостерігається незначне зростання обсягів перевезень вантажів, однак станом на кінець 2019 р. указаний обсяг становить лише 82% від обсягів перевезень вантажів у 2013 р.

Аналогічна ситуація щодо поступового зростання відбувається із загальними значеннями вантажообігу в країні (рис. 6).

Однак у цьому разі зростання відбувається більш швидкими темпами, ніж темпи зростання перевезень вантажів. Так, станом на кінець 2019 р. обсяг обробки вантажів становить 88% від рівня 2013 р.

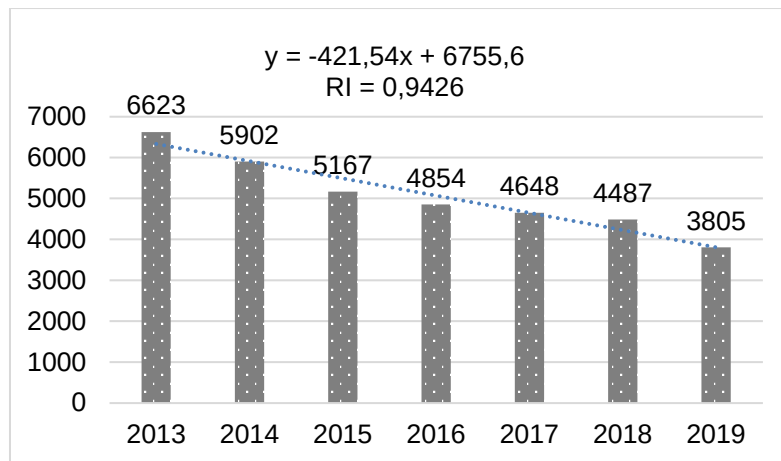


Рис. 4. Динаміка обсягу пасажирських перевезень у 2013–2019 рр. в Україні, млн осіб

Джерело: побудовано авторами на основі [12]

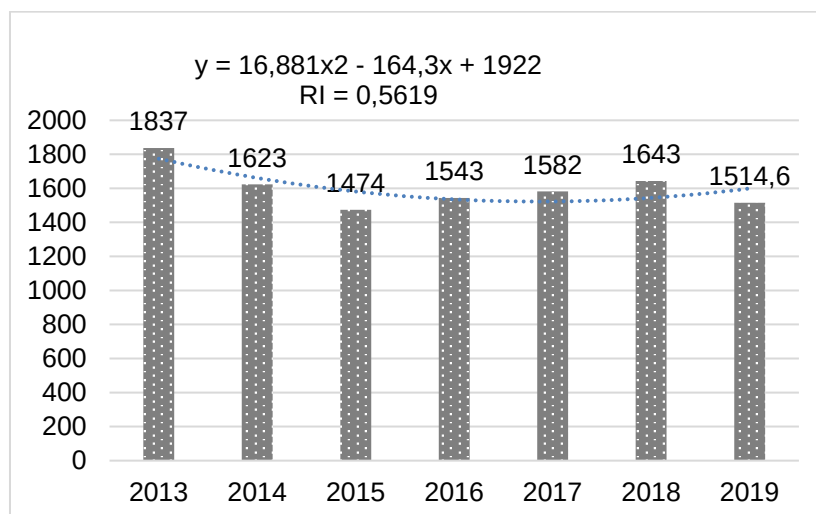


Рис. 5. Динаміка обсягу вантажних перевезень у 2013–2019 рр. в Україні, млн т

Джерело: побудовано авторами на основі [12]

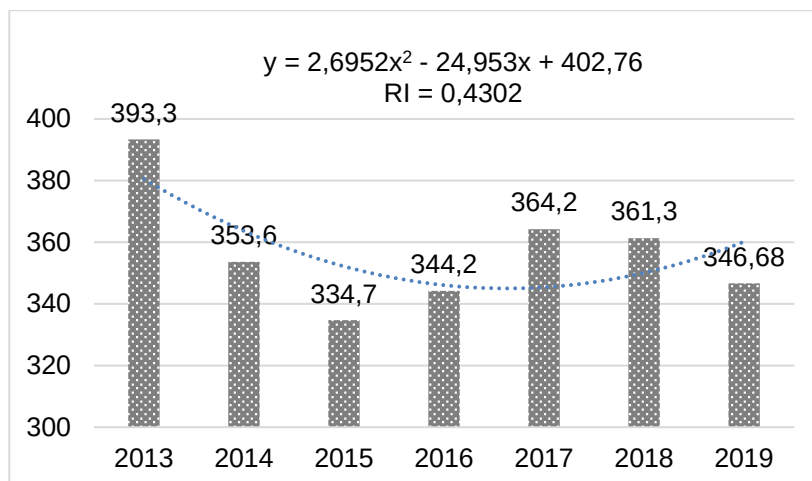


Рис. 6. Динаміка вантажообігу транспортних підприємств у 2013–2019 рр. в Україні, млрд ткм

Джерело: побудовано авторами на основі [12]

Таким чином, підбиваючи підсумки традиційного аналізу стану транспортної галузі України, можемо зазначити, що прослідковується багато негативних тенденцій, що можуть впливати на її стійкість, зокрема коливання чисельності працюючих у галузі, кількості підприємств та зниження всіх обсягів перевезень.

За даними табл. 2, найбільш негативний вплив на показники економічної стійкості має від'ємне значення рентабельності діяльності, особливо у 2014 р. індекс становить -0,091 та в 2015 р. індекс становив -0,049, що відбулося, головним чином, через запровадження в Україні військового стану, анексію Криму, втрату економічних зв'язків та низку інших руйнівних чинників. Показник економічної стійкості підприємств транспортної галузі становив -0,081 – -0,050 – 0,016 – -0,038 – -0,02 – -0,01 відповідно за 2014–2019 рр.

Показник загальної економічної стійкості галузі враховує динаміку зміни ВВП та чисельності працюючих на підприємствах транспорту. Сприятливим є те, що ВВП із 2015 р. зростає, але реальні позитивні зрушення нівелює темп інфляції, оскільки при цьому чисельність працюючих у галузі весь час скорочується – від 808,6 тис осіб у 2013 р. до 655,2 тис осіб у 2017 р. Отже, показник загальної економічної стійкості підприємств транспортної галузі має динаміку -0,079 – -0,060 – 0,019 – -0,046 – -0,02 – -0,01 відповідно за 2014–2019 рр. [14].

Для оцінки специфічної економічної стійкості застосовується індекс зміни обсягу пасажирських перевезень, який скорочується протягом усього періоду дослідження, а також індекси обсягу вантажних перевезень та обробки вантажів, які мали тенденцію до зменшення у 2013–2015 рр. та зростання у 2016–2017 рр. Тому показник специфічної економічної стійкості підприємств транспортної галузі становив

-0,064 – -0,037 – 0,018 – -0,035 відповідно за 2014–2017 рр.

Тож ураховуючи оцінку стану економічної стійкості в табл. 2, зауважимо, що економічна стійкість транспортної галузі України в 2013–2019 рр. коливається від нестійкого стану до стану низької стійкості в 2016 р. та знову знижується в 2017–2019 рр., що, по суті, підтверджує виявлені традиційними методами аналізу негативні тенденції. Варто відзначити, що основним чинником, що вплинув на від'ємні значення показника економічної стійкості, є збитковість підприємств галузі, яка є головним показником діяльності всієї сукупності підприємств. Зазначимо, що відсутність прибутковості робить неможливим внутрішнє розширене відтворення продуктивних сил галузі і вказує на неможливість забезпечення стійкості галузі як системи в поточному та майбутніх періодах. У разі відсутності власних джерел розширеного відтворення транспортна галузь України як економічна система знаходиться в «загасаючому» стані і потребує зовнішніх впливів у вигляді інвестицій або низьковідсоткових позик в оновлення інфраструктури. Розвиток інфраструктурних проєктів на умовах державно-приватного партнерства, оновлення технологій та контроль діяльності основних інфраструктурних підприємств із метою виведення їх на прибутковий рівень господарювання можуть лягти в основу стратегії забезпечення економічної стійкості та сталого розвитку транспортної галузі [14].

Розглянемо детально аналіз стану транспортної галузі за видами транспорту в 2013–2019 рр.

Зазначимо, що для підприємств залізничного транспорту характерні аналогічні тенденції, що притаманні всій транспортній галузі України, а саме скорочення всіх показників, окрім валового внутрішнього продукту та чисельності працюючих у галузі. Відзначимо, що ВВП, створюваний

підприємствами залізничного транспорту, зріс за вказані роки в 5,5 рази за зниження кількості надання послуг, що є наслідком зростання цін та інфляційних процесів. Також розраховано, що понад 23% підприємств залізничного транспорту працюють збитково, що позначається на загальній рентабельності даного виду транспорту. Саме тому напрям залізничного транспорту є економічно не стійким. Ситуація низької стійкості спостерігалася лише в 2014-му докризовому році, після чого за шість років жодного разу не була досягнута.

Ситуація в напрямі автомобільних перевезень аналогічна напрямку залізничних перевезень. Позитивні зрушення відзначаються лише у ВВП, що створюється підприємствами даного напрямку. Однак в автомобільному транспорті дещо краща ситуація з обсягами вантажних та пасажирських перевезень, де не відбулося такого значного падіння, як к галузі залізничного транспорту, а скорочення за останні сім років становило лише 10%. Також зазначимо, що скорочення персоналу в напрямі автомобільних перевезень за сім років становило 30% [14].

На відміну від підприємств автомобільного та залізничного транспорту підприємства водного транспорту демонструють набагато кращу та стійкішу ситуацію. Починаючи з 2016 р. напрям водного транспорту в цілому є рентабельним та характеризується низькою стійкістю. В обсягах перевезень пасажирів та вантажів загалом майже немає коливань. Єдиною негативною тенденцією є зменшення вдвічі чисельності працюючих на підприємствах водного транспорту за сім років. В інших досліджуваних показниках відбувається незначне зростання. За досліджуваний період ВВП, що створюється підприємствами водного транспорту, зріс на 45% порівняно з 2013 р. [14].

Незважаючи на скорочення зайнятих у даній сфері із 2013 по 2019 р. майже вдвічі за майже незмінних обсягів пасажирських перевезень та

падіння вантажних перевезень, зростання ВВП є наслідком змін у ціновій політиці вказаних підприємств.

Підприємства авіаційного транспорту демонструють постійні коливання в економічній стійкості за всіма показниками. Відзначається позитивне коливання в 2016 та 2019 рр. із переходом підприємств авіаційного транспорту з нестійкого стану до стану низької економічної стійкості.

У 2019 р. підприємства авіаційного транспорту в цілому продемонстрували рентабельну роботу, однак 2020 р. став фатальним для транспортної галузі і в першу чергу для авіапідприємств у зв'язку з карантинними заходами, спричиненими пандемією COVID-19 [14].

ВВП, створюваний авіапідприємствами з 2013 по 2019 р., зріс у понад три рази. Ураховуючи, що обсяги авіаперевезень вантажів майже не змінилися, то вказане зростання ВВП відбулося за рахунок зростання майже вдвічі обсягів пасажирських перевезень та змін у ціновій політиці. У цілому можна зробити висновок про нестійку роботу підприємств авіаційного транспорту в Україні.

Трубопровідний транспорт України також демонструє нестійке становище та нерентабельну діяльність протягом останніх шести років. За майже незмінної чисельності підприємств, зайнятих на них та умовно постійних обсягів транспортування ВВП, що створюється підприємствами трубопровідного транспорту, за досліджуваний період зріс у 3,5 рази, що дає змогу говорити про виключно ціновий фактор такого зростання. Незважаючи на постійне зростання тарифів на транспортування трубопровідним транспортом, близько 20% підприємств даного сектору є не рентабельними, а збиток, який вони генерують, не покривається прибутком інших 80% підприємств сектору [14].

Зважаючи на проведений аналіз основних показників роботи транспортних підприємств за 2013–2019 рр., варто відзначити, що всі

Таблиця 3

ВВП, створюваний одним підприємством транспортної галузі в Україні за 2013–2019 рр., млн грн

№	Показник/роки	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	ВВП, що створюється одним підприємством у галузі транспорту в цілому	6,22	6,77	8,91	11,43	12,4	14,8	16,9
2	ВВП, що створюється одним підприємством залізничного транспорту	116,5	142,9	269,7	467,3	499,1	653,2	784
3	ВВП, що створюється одним підприємством автомобільного транспорту	1,19	1,47	1,67	2,08	2,20	2,58	2,91
4	ВВП, що створюється одним підприємством водного транспорту	4,23	7,74	8,28	9,46	9,20	9,82	10,3
5	ВВП, що створюється одним підприємством авіаційного транспорту	58,45	70,1	97,43	135,08	182,1	207,9	236,9
6	ВВП, що створюється одним підприємством трубопровідного транспорту	482,6	595,7	925,6	1218,5	1679,3	2008,3	2473,4

Джерело: побудовано авторами на основі [12]

напрями функціонування транспортної галузі, окрім підприємств водного транспорту, є економічно не стійкими.

Для розуміння ефективності роботи підприємств транспортної галузі оцінимо їх ефективність та масштаб через такі показники, як ВВП, створюване одним підприємством, та середня чисельність працюючих на підприємстві (табл. 3 та 4).

За даними табл. 3 доцільно зробити висновки, що найбільший внесок у ВВП транспортної галузі роблять підприємства трубопровідного транспорту. У середньому ВВП, що створений одним підприємством трубопровідного транспорту, у 2019 р. становив 2 473 млн грн, тоді як одне підприємство залізничного транспорту створило ВВП на 784 млн грн, а авіаційного транспорту – на 236 млн грн. Щодо підприємств водного транспорту, то в середньому кожним у 2019 р. було створено 10 млн грн ВВП, а одним

підприємством автомобільного транспорту – лише 2,9 млн грн ВВП, тож вони є найменш ефективним. У середньому кожне підприємство галузі транспорту створило майже 17 млн грн ВВП у 2019 р., що втричі більше, ніж у 2013 р.

Як бачимо з даних рис. 7, найбільшу частку в структурі ВВП, що створений у галузі транспорту, займають підприємства залізничного транспорту – 37%, на другому місці трубопровідний транспорт – 22%.

Якщо взяти до уваги, що підприємствами трубопровідного, автомобільного та авіаційного транспорту створюються майже однакові частки в структурі ВВП галузі, то враховуючи дані по ВВП на одне підприємство, можна говорити про найбільш ефективну роботу трубопровідного транспорту з вище перелічених у 2013 р.

На рис. 8 спостерігаємо збільшення частки ВВП, що створюється підприємствами залізничного транспорту, до 52% у 2019 р. Трубопровід-



Рис. 7. Структура ВВП, що створений у галузі транспорту в 2013 р. в Україні %

Джерело: побудовано авторами на основі [12]



Рис. 8. Структура ВВП, що створений у галузі транспорту в 2019 р. в Україні, %

Джерело: побудовано авторами на основі [12]

Таблиця 4

Середня чисельність працівників на одному підприємстві транспортної галузі в Україні за 2013–2019 рр., осіб

№	Показник	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	Середня чисельність працівників на одному підприємстві галузі транспорту в цілому	48	49	44	48	43	42	41
2	Середня чисельність працівників на одному підприємстві залізничного транспорту	419	464	1190	2479	2222	2427	2485
3	Середня чисельність працівників на одному підприємстві автомобільного транспорту	25	26	24	26	23	23	22
4	Середня чисельність працівників на одному підприємстві водного транспорту	47	47	35	37	33	33	37
5	Середня чисельність працівників на одному підприємстві авіаційного транспорту	167	169	174	198	179	170	166
6	Середня чисельність працівників на одному підприємстві трубопровідного транспорту	1320	1735	1618	1588	1688	1806	1926

Джерело: побудовано авторами на основі [12]

ний транспорт залишається таким самим ефективним, як і в 2013 р., та займає такий самий 21% у структурі створеного ВВП. Авіаційний та автомобільний транспорт зменшив свої частки у структурі ВВП на користь залізничного транспорту.

Щодо масштабів підприємств за кількістю зайнятих (табл. 4) можна зробити висновки, що підприємства транспортної галузі переважно малі, якщо брати у цілому по галузі, однак за кожним напрямом перевезень зовсім різна тенденція.

Так, підприємства автомобільного та водного транспорту в середньому малі з кількістю працівників до 50 осіб, авіапідприємства в середньому середні з кількістю працівників близько 170 осіб, а от підприємства залізничного та трубопровідного транспорту є досить великими із середньою кількістю працюючих близько 2 тис осіб. Свідченням цього є наявність у цих напрямках великих перевізників, таких як АТ «Укрзалізниця», НАК «Нафтогаз» тощо, та невелика кількість самих суб'єктів господарювання. Якщо у цілому по галузі тенденція до скорочення кількості працівників на одному підприємстві, то в напрямках залізничного та трубопровідного транспорту, навпаки, чисельність працюючих на одне підприємство зростає. Наприклад, на залізничному транспорті середня кількість працюючих

на підприємстві з 2013 по 2019 р. зросла майже у шість разів.

Висновки з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Підсумовуючи проведений аналіз стану підприємств водного транспорту, зазначимо, що наявні негативні тенденції виявлені в усіх напрямках перевезень роблять у цілому економічно не стійкою галузь транспорту України. Відзначимо, що в період із 2013 по 2019 р. частка ВВП транспортної галузі в сукупному ВВП, що створюється в Україні, знизилася із 7,1% до 5,7%, що підкреслює виявлені в ході аналізу тенденції. Варто зазначити, що в автомобільному транспорті дещо краща ситуація з обсягами вантажних та пасажирських перевезень порівняно із залізничним транспортом. У цілому можна зробити висновок про нестійку роботу підприємств авіаційного транспорту в Україні. Трубопровідний транспорт України також демонструє перемінливий характер та нерентабельну діяльність протягом останніх декількох років. Однак спостерігається загальне поліпшення надання послуг транспортними підприємствами щодо перевезення пасажирів і транспортування вантажів, що проявляється через обсяги перевезень, швидкість перевезень, якість та доступність надання послуг із перевезень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Бабина О.Є., Шуляренко С.М. Детермінанти розвитку транспортного потенціалу України. *Вісник Академії праці і соціальних відносин Федерації профспілок України*. 2015. № 1–2(72). С. 21–28.
2. Бакаєв Л.О., Конончук В. Розробка структури показників якості транспортно-експедиторського обслуговування. *Збірник наукових праць ДЕУТ. Серія «Економіка і управління»*. 2016. Вип. 38. С. 405–417.
3. Vonyar S.M., Valiavska N.O. and Korniiiko Ya.R. Impediments to the development of Ukrainian land waterways. *Актуальні проблеми економіки*. 2016. № 3. С. 246–252.
4. Дорофєєва Х.М. Конкуренентоспроможність транспортної інфраструктури України в умовах інтеграції до ЄС. *Економіка і суспільство*. 2016. № 7. С. 30–35.
5. Karpenko O., Palyvoda O. and Bondarenko O. Simulation modelling of strategic development of transport and logistics clusters in Ukraine. *Baltic Journal of Economic Studies*. 2018. Vol. 4. № 2. P. 93–99.
6. Коба В.Г., Бабина О.Є., Карпенко О.О. Імперативи сталого розвитку транспортно-експедиторських підприємств у ринкових умовах : монографія Київ : СІК ГРУП Україна, 2013. 232 с.

7. Ковбатюк М.В., Шкляр В.В. Оцінювання ефективності заходів антикризового менеджменту підприємств транспортної галузі. *Актуальні проблеми економіки*. 2015. № 5(167). С. 201–210.

8. Svitlana Semenova, Irina Kovova, Svitlana Shuliarenko, Olga Shpyrko and Tetiana Bukoros (2020). Estimation of transport industry's economicsustainability as an element of strategic management: case of Poland and Ukraine. *Problems and Perspectives in Management*. № 18(2). P. 501–514. DOI: [https://doi.org/10.21511/ppm.18\(2\).2020.41](https://doi.org/10.21511/ppm.18(2).2020.41).

9. Семенова С.М., Карпенко О.О. Белянська Ю. Інноваційний розвиток транспортного комплексу. Впровадження інновацій на підприємствах водного транспорту в Україні та світі. Інноваційний розвиток транспортного комплексу : монографія / за заг. ред. О.М. Ложачевської ; Національний транспортний університет. Київ : Міленіум, 2021. С. 155–169.

10. Шкляр В.В. Прогноз циклічності розвитку галузі водного транспорту. *Актуальні проблеми економіки*. 2014. № 7(157). С. 505–513.

11. Yanovska V., Pylypenko O., Tvoronovych V. and Bozhok A. Marketing Research as a Way to Increase Competitiveness of Railway Company and Forecasting of Demand for Transport. *International Journal of Engineering & Technology*. 2018. № 7(4.3). P. 583–587.

12. Транспорт України 2019 : статистичний збірник / відп. за вип. О. Вишневська. Київ : ДССУ, 20120. 168 с.: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf.

13. Ковова І.С. Структура обліково-аналітичного забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту. *Інвестиції: практика та досвід*. 2015. № 18. С. 48–50.

14. Пахота Н.В. Управління організаційною культурою транспортних підприємств : дис. ... к.е.н. : 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) ; Державний університет інфраструктури та технологій МОН України, Київ, 2021. URL: https://files.duit.edu.ua/uploads/%D0%A1%D0%B0%D0%B9%D1%82/3_%D0%9D%D0%90%D0%A3%D0%9A%D0%90/%D0%A1%D0%9F%D0%95%D0%A6_%D0%A0%D0%90%D0%94%D0%98/%D0%9A-26-820-05/pahota-n-v/dissertation-new.pdf.

REFERENCES:

1. Babina O.Ye., Shulyarenko S.M. (2015). Determinants of development of transport potential of Ukraine. *Bulletin of the Academy of Labor and Social Relations of the Federation of Trade Unions of Ukraine*, 1–2 (72), 21–28.

2. Bakaev L.O., Kononchuk V. (2016). Development of the structure of quality indicators for freight forwarding services. *Collection of scientific works DETUT. Series "Economics and Management"*, 38, 405–417.

3. Bonyar S.M., Valiavska N.O. & Korniiiko Ya.R. (2016) Impediments to the development of Ukrainian land waterways. *Actual problems of the economy*, 3, 246–252.

4. Dorofeeva H.M. (2016). Competitiveness of Ukraine's transport infrastructure in terms of integration with the EU. *Economics and Society*, 7, 30–35.

5. Karpenko O., Palyvoda O. & Bondarenko O. (2018). Simulation modeling of strategic development of transport and logistics clusters in Ukraine. *Baltic Journal of Economic Studies*, volume 4, no. 2. Riga: Publishing House "Baltija Publishing", p. 93–99.

6. Koba V.G., Babina O.Ye. & Karpenko O.O. (2013). The Imperatives of sustainable development of transport and forwarding enterprises in market Conditions: A Monograph of KIC: SIC GROUP Ukraine, 232 p.

7. Kовбатюк М.В., Шкляр В.В. (2015). Evaluating the effectiveness of anti-crisis management measures in transport industry enterprises. *Actual problems of the economy*, 5 (167), 201–210.

8. Svitlana Semenova, Irina Kovova, Svitlana Shuliarenko, Olga Shpyrko and Tetiana Bukoros (2020). Estimation of transport industry's economicsustainability as an element of strategic management: case of Poland and Ukraine. *Problems and Perspectives in Management*, 18(2), 501–514. DOI: [https://doi.org/10.21511/ppm.18\(2\).2020.41](https://doi.org/10.21511/ppm.18(2).2020.41)

9. Svitlana Semenova, Karpenko O. Belyanska Yu. (2021). Innovative development of the transport complex. Introduction of innovations at water transport enterprises in Ukraine and the world. Innovative development of the transport complex: monograph / For general. ed. OHM. Lozhachevskaya; National Transport University. Kyiv: Millennium. P. 155–169.

10. Shklyar V.V. (2014). Forecast of cyclical development of the field of water transport. *Actual problems of the economy*, 7 (157), 505–513.

11. Yanovska V., Pylypenko O., Tvoronovych V. & Bozhok A. (2018) Marketing Research as a Way to Increase the Competitiveness of the Railway Company and the Forecasting of Demand for Transport. *International Journal of Engineering & Technology*, 7 (4.3), 583–587.

12. Statistical collection "Transport of Ukraine in 2019. (2020): SSSU. 168 p. Access mode: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf

13. Kovova, I. (2015), "Structure account and analytical support economic security of water transport enterprises". *Investytsiyi: praktyka ta dosvid*, vol. 18, pp. 48–50.

14. Pakhota N. (2021). Management of organizational culture of transport enterprises. The dissertation on competition of a scientific degree of the candidate of economic sciences on a specialty 08.00.04 – economy and management of the enterprises (on kinds of economic activity. State University of Infrastructure and Technologies of Ukraine, Kiev. Access mode: https://files.duit.edu.ua/uploads/%D0%A1%D0%B0%D0%B9%D1%82/3_%D0%9D%D0%90%D0%A3%D0%9A%D0%90/%D0%A1%D0%9F%D0%95%D0%A6_%D0%A0%D0%90%D0%94%D0%98/%D0%9A-26-820-05/pahota-n-v/dissertation-new.pdf.