

УДК 658.286:338.47

DOI: 10.32342/2074-5362-2019-1-26-2

**Т.М. БОЛГАР,**  
*доктор економічних наук, завідувач кафедри  
Університету імені Альфреда Нобеля*

**О.В. МАКОТКІНА,**  
*студентка Університету імені Альфреда Нобеля*

## **ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ ТА СФЕРИ ПОСЛУГ В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ**

Однією з важливих економічних галузей, що займає ключове місце у забезпеченні життєдіяльності всієї держави є сфера послуг, функціонування і розвиток якої залежить від стану галузей сфери виробництва, до якої належить транспорт. Як показує проведене дослідження, останні 10 років існують певні проблеми у стабільному розвитку вітчизняної транспортної галузі та наданні послуг. Спостерігається стабільна динаміка зменшення кількості діючих транспортних підприємств, що є негативною тенденцією в цілому для галузі. Аналогічна ситуація відбувається з обсягом реалізованих послуг: з 2012 р. відбувається зменшення як транспортних підприємств, так і обсягу реалізованих послуг, що прямо залежить від динаміки цих показників.

У статті досліджено основні показники діяльності підприємств сфери послуг за 5 областями: Північна Україна – Київська область; Південна Україна – Одеська область; Західна Україна – Львівська область; Східна Україна – Донецька область; Центральна Україна – Дніпропетровська область.

Результати проведеного дослідження за обраними областями України дають можливість відзначити, що зниження обсягу реалізованих послуг у цілому, починаючи з 2014 р., відбулося через особливості сучасного етапу розвитку вітчизняної економіки, що полягають у її інтегрованості у світовий економічний простір, що перебуває у складних умовах подолання фінансово-економічної кризи. Ускладнюється ситуація також через політичні обставини, військові дії на сході країни, анексію Криму.

З огляду на вищезазначене, можна констатувати, що головним напрямом розвитку транспортної галузі є вигідне геополітичне розташування України. А оскільки транспортна галузь цілком залежить від державної підтримки, то державна політика щодо розвитку транзиту є основною.

За результатами проведеного дослідження можемо визначити, що основними умовами, які забезпечать розвиток та зростання транспортної інфраструктури та сфери послуг на найближчу перспективу, є: впровадження ефективної системи управління, що побудована на нормативно-правовому регулюванні у сфері розвитку та безпеки транспорту; забезпечення сталого фінансування; удосконалення тарифного регулювання ринку транспортних послуг та розвиток ефективної транспортної логістики; підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі; забезпечення рівня безпеки на транспорті; покращання сучасної інфраструктури, що включає як транспортні, так і технічні засоби, дорожній комплекс, стан доріг,

якість ремонту дорожнього покриття; реалізація державної політики та чітка взаємодія між різними видами транспорту задля забезпечення підвищення обсягу реалізації послуг.

**Ключові слова:** *транспортна галузь, сфера послуг, транспортні засоби, обсяг реалізованих послуг, інвестиції, нормативно-правове регулювання.*

В статті рассмотрено сучасне становище транспортної галузі та сфери послуг України в умовах невизначеності. На основі проведеного дослідження по різних регіонах України визначені проблеми, перешкоди розвитку транспортної галузі в сучасних умовах господарювання та запропоновані напрями удосконалення діяльності в сфері послуг.

**Ключевые слова:** *транспортная отрасль, сфера услуг, транспортные средства, объем реализованных услуг, инвестиции, нормативно-правовое регулирование.*

**Постановка проблеми.** Стрімкий розвиток світової економіки у ХХІ ст., активізація інтеграційних процесів у всіх сферах діяльності людства тісно пов'язані з ефективністю функціонування світової комунікаційної системи, особливе місце в якій займає транспортна галузь. Транспорт є елементом продуктивних сил суспільства та специфічною галуззю матеріального виробництва, за показниками розвитку якої можна оцінювати адекватність вирішення проблем і виконання завдань, що стоять перед економічними суб'єктами та формують національні, регіональні, світові системи.

Посилення конкурентоспроможності України в умовах глобалізації міжнародних ринків та розширення економічного розвитку залежить від ефективної транспортної системи. Актуальність та важливість питання щодо підвищення ефективності діяльності транспортної галузі не може розглядатися без детального аналізу проблем та окреслення можливих перспектив їх вирішення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження розвитку вітчизняної транспортної галузі, вивчення особливостей механізму її функціонування, а також державне регулювання розглянуто такими науковцями, як О.В. Захарова [1], Я.Р. Корнійко [2], А.В. Круць [3], П.І. Лагоденко [4], С.А. Матійко [5], О.В. Савчук [1] та ін. Проте потребує уваги дослідження питання щодо сучасних проблем та впливу діяльності вітчизняної транспортної галузі на сферу послуг.

**Метою статті** є дослідження показників роботи транспортної галузі України за різними регіонами, обґрунтування проблем, що перешкоджають її функціонуванню та динамічному розвитку, виявлення можливостей їх вирішення та обґрунтування сучасних тенденцій і перспектив розвитку галузі сфери послуг в умовах невизначеності.

У процесі дослідження використано загальнонаукові та спеціальні методи дослідження: формальної логіки (узагальнення, аналіз, індукція) та діалектичної логіки (конкретизація), порівняння, описовий метод, графічний метод – для наочного зображення результатів дослідження.

**Результати дослідження.** Останнім часом фінансово-економічний стан України характеризується нестабільністю та відсутністю зростання показ-

ників, що свідчить про розвиток та конкурентоспроможність країни як такої, що не здатна забезпечити стабільний соціальний рівень населення, його добробут та високі економічні досягнення.

Однією з важливих економічних галузей, що займає ключове місце у забезпеченні життєдіяльності всієї держави є сфера послуг, функціонування і розвиток якої багато у чому залежить від стану інфраструктурних галузей сфери виробництва, до якої належить транспорт.

Дослідження основних показників діяльності за останні 10 років дають можливість констатувати, що мають певні проблеми та перепони у стабільному розвитку транспортної галузі та наданні послуг (табл. 1).

Таблиця 1

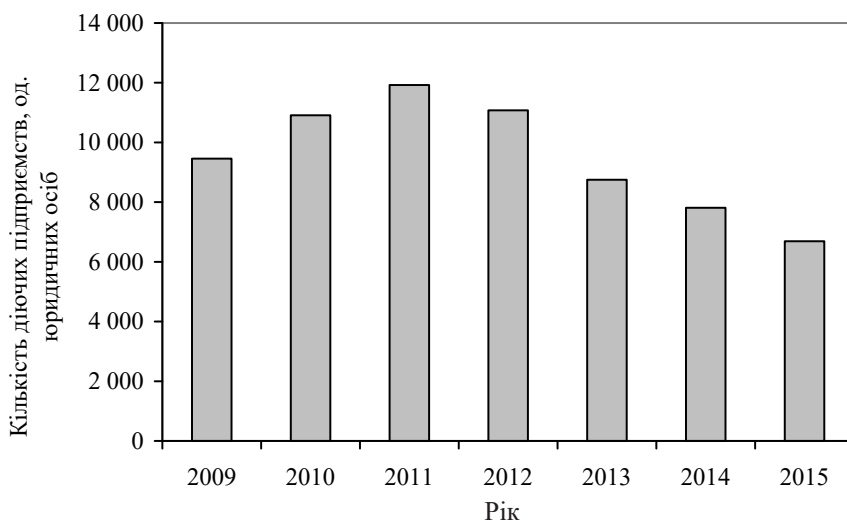
**Аналіз кількості діючих підприємств та обсяг реалізованих послуг транспортної галузі України за 2009–2018 рр.**

Рік	Кількість діючих підприємств, од.:		Обсяг реалізованих послуг, тис.грн
	юридичних осіб, основним видом діяльності яких є надання послуг	їхніх відокремлених підрозділів	
2009	9 458	1 658	134 011 799,3
2010	10 908	1 639	149 397 765,8
2011	11 924	1 611	180 301 359,9
2012	11 075	1 530	188 382 518,3
2013	8 752	972	135 791 391,3
2014	7 812	836	142 579 353,1
2015	6 688	778	55 090 681,0
2016	–	–	77 113 443,9
2017	–	–	87 131 035,7
III кв. 2018	–	–	89 176 888,7
УСЬОГО	66 617	9 024	1 089 578 471,20

Складено на підставі [6].

Так, починаючи з 2009 р., кількість діючих транспортних підприємств – юридичних осіб, основним видом діяльності яких є надання послуг, збільшилася на 15% порівняно з 2010 р.; на 9% також відбулося збільшення показника надання послуг у 2012 р. порівняно з 2011 р.

Проте слід відзначити і негативні зрушення, про що свідчить зменшення кількості транспортних підприємств, починаючи з 2012 р. Так, у 2013 р. відбулося зменшення цього показника на 7%; у 2014 р. – на 11; у 2015 р. – на 14%. Динаміку зменшення кількості діючих вітчизняних транспортних підприємств наведено на рис 1.



**Рис. 1. Аналіз кількості діючих вітчизняних транспортних підприємств за період 2009–2015 рр.**  
Складено на підставі [6]

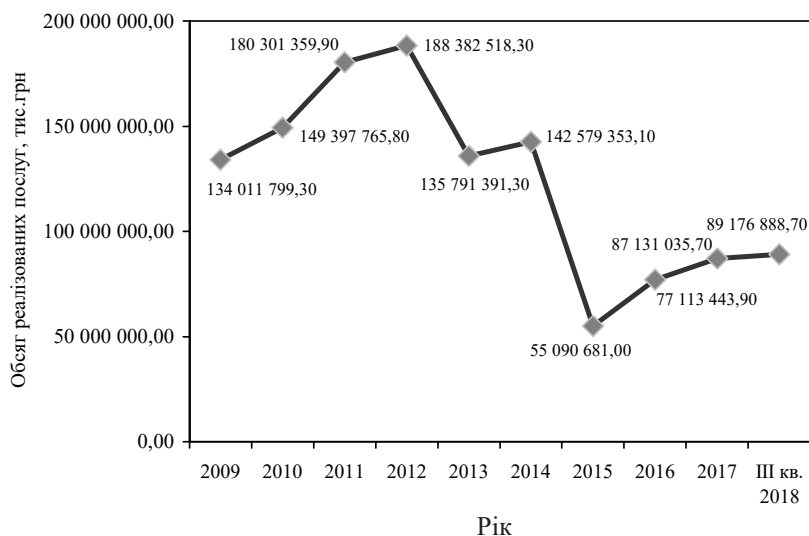
Тобто спостерігається стабільна динаміка зменшення кількості діючих транспортних підприємств, що є негативною тенденцією в цілому для галузі.

Основними причинами, на наш погляд, можна виділити такі:

- брак інвестування у транспортну інфраструктуру через нестабільність вітчизняної економіки;
- недосконалість нормативно-правової бази, що регулює діяльність транспортної галузі;
- погіршення технічного стану транспортних засобів та їх зношеність;
- незадовільний стан доріг, що впливає на підвищення ризиків та безпеку руху;
- підвищення цін на технічне обслуговування, ремонт транспортних засобів та паливо.

Аналогічна ситуація відбувається з обсягом реалізованих послуг (рис. 2): починаючи з 2009 до 2012 рр. наведений показник збільшився на 41%; у 2013 р. цей показник зменшується на 28% порівняно з 2012 р.; а у 2014 р. навпаки – зріс на 5% порівняно з 2013 р. З 2015 р. спостерігається різке падіння обсягу реалізованих послуг до 61% порівняно з 2014 р. Проте слід зазначити, що з 2016 по 2018 рр. цей показник знову почав зростати: у 2016 р. – на 40% порівняно з 2015 р.; у 2017 р. – на 13% порівняно з 2016 р., а у 2018 р. обсяг реалізованих послуг зростає на 2% порівняно з 2017 р.

Проведене дослідження дає нам змогу свідчити про те, що з 2012 р. відбувається зменшення як транспортних підприємств, так і обсягу реалізованих послуг, що прямо залежить від динаміки цих показників. Тому можемо констатувати, що транспортна галузь України перебуває у стані невизначеності.



**Рис. 2. Обсяг реалізованих послуг в Україні за період 2009–2018 рр.**  
Складено на підставі[6]

Сфера послуг – це система галузей суспільного виробництва, інституційні одиниці якої незалежно від відомчої приналежності та форми власності виконують взаємовигідну діяльність. Результати сфери послуг, з одного боку, спрямовані на отримання доходу або іншого корисного ефекту, а з іншого – на задоволення потреб будь-яких економічних суб’єктів.

Протягом останніх десятиліть розвиток світового господарства характеризується домінуванням сфери послуг як однієї з перспективних галузей економіки, про що свідчить зростання її частки у структурі ВВП багатьох країн світу. Світовий досвід показує, що діяльність у сфері послуг може забезпечити підвищення ефективності функціонування національної економіки. Однак сфера послуг в Україні, що до сьогодні перебуває у стані становлення, формує певну частку ВВП та забезпечує робочі місця значній частині населення. В Україні спостерігається загострення проблеми недооцінювання важливості сфери послуг як для розвитку економіки, так і для соціально-економічного добробуту суспільства в цілому.

Оскільки транспорт відіграє важливу роль у всіх сферах діяльності підприємств будь-якої форми власності та галузевої приналежності, вважаємо за доцільне розглянути основні показники роботи підприємств сфери послуг за конкретними регіональними територіями з метою дослідження впливу транспортних проблем на обсяги реалізації послуг підприємствами сфери послуг.

Для аналізу та визначення динаміки обсягу реалізованих послуг вітчизняними підприємствами сфери послуг за період з 2009–2018 рр. було визначено 5 областей за критерієм культурно-історичного регіону (табл. 2):

- Північна Україна – Київська область;
- Південна Україна – Одеська область;
- Західна Україна – Львівська область;
- Східна Україна – Донецька область;
- Центральна Україна – Дніпропетровська область.

Таблиця 2

## Показники роботи підприємств сфери послуг – обсяг реалізованих послуг, тис. грн.

Рік	Область				
	Дніпропетровська	Донецька	Київська	Львівська	Одеська
2009	11 159 444,3	13 480 963,9	7 408 111,8	10 085 266,5	21 437 408,3
2010	13 782 102,7	15 776 915,8	7 879 169,2	11 357 813,3	22 220 456,8
2011	18 062 888,7	19 273 631,3	9 833 064,7	14 034 290,9	25 430 956,9
2012	18 974 294,9	21 315 524,6	9 353 638,1	14 572 721,1	26 449 022,9
2013	20 593 584,5	22 137 740,6	11 671 412,0	15 045 172,5	29 239 135,0
2014	25 770 433,7	19 868 629,8	12 525 563,9	19 409 039,6	39 752 125,1
2015	8 429 969,6	6 089 617,9	4 689 969,3	7 830 462,8	13 284 146,4
2016	11 439 206,0	3 855 332,9	5 737 355,8	10 156 343,0	14 772 128,5
2017	13 692 789,2	3 801 951,2	6 901 297,1	9 515 083,8	15 772 396,4
III кв. 2018	14 857 833,9	4 439 658,0	8 514 528,7	10 531 205,3	18 263 573,7
УСЬОГО	156 762 547,5	130 039 966,0	84 514 110,6	122 537 398,8	226 621 350,0

Складено на підставі [6].

Так, найбільший обсяг реалізованих послуг за 10 років спостерігається в Одеській області. За період з 2009 до 2014 рр. у Дніпропетровській, Київській, Львівській та Одеській областях обсяг реалізованих послуг з кожним роком збільшувався, а у 2015 р. спостерігається різке падіння обсягу реалізованих послуг у кожній області України: у Дніпропетровській – на 67%, Донецькій – на 69, Київській – на 63, Львівській – на 60 та Одеській – на 67% порівняно з 2014 р.

Проте з 2016 р. у Дніпропетровській, Київській та Одеській областях спостерігається плавне збільшення обсягу реалізованих послуг порівняно з 2015 р.; у Львівській області цей показник характеризується нестабільним зменшенням або зростанням з 2016 до 2018 рр.; у Донецькій області обсяг реалізованих послуг з 2015 до 2017 рр. стрімко зменшувався, а вже на кінець 2018 р. спостерігається тенденція до збільшення цього показника.

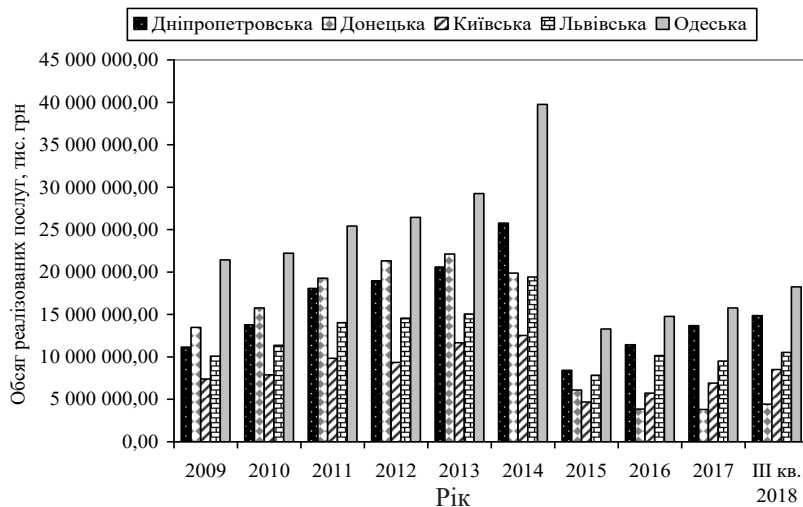


Рис. 3. Обсяг реалізованих послуг у Дніпропетровській, Донецькій, Київській, Львівській та Одеській областях за 2009–2018 рр.

Складено на підставі [6]

Результати проведеного дослідження за обраними областями України, дають можливість відзначити, що зниження обсягу реалізованих послуг у цілому, починаючи з 2014 р., відбулося через особливості сучасного етапу розвитку вітчизняної економіки, що полягають у її інтегрованості у світовий економічний простір, що перебуває у складних умовах подолання фінансово-економічної кризи, яка впливає на зростання загроз фінансово-економічній безпеці держави. Ускладнюється ситуація також через політичні обставини, військові дії на сході країни, анексію Криму.

Інтеграція транспортних мереж і транспорту України в міжнародну транспортну систему необхідна для залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, енергетичних та екологічних показників роботи транспорту і збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників; підтримання оперативної готовності транспортної системи України до використання її в інтересах підвищення обороноздатності держави [8].

Як свідчать дані Міністерства інфраструктури, у 2018 р. інвестиції в інфраструктуру України склали понад 86 млрд грн. Інвестиції включають ремонт приблизно чотирьох тисяч кілометрів автомобільних доріг, для чого виділено близько 50 млрд грн, заплановано витратити на оновлення рухомого складу 18,4 млрд грн, на модернізацію інфраструктури спрямовано 10 млрд грн [7].

З огляду на вищенаведене, можна зазначити, що головним напрямом розвитку транспортної галузі є вигідне геополітичне розташування України. А оскільки транспортна галузь цілком залежить від державної підтримки, то державна політика щодо розвитку транзиту є пріоритетною.

Основні напрями розвитку транспортної галузі та перспективи її інтеграції до міжнародної спільноти викладено у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р. [9].

**Висновки.** За результатами проведеного дослідження можемо визначити, що основними умовами, які забезпечать розвиток та зростання транспортної інфраструктури та сфери послуг на найближчу перспективу, є:

- впровадження ефективної системи управління, що побудована на нормативно-правовому регулюванні у сфері розвитку та безпеки транспорту, яка дозволить краще забезпечити діяльність транспортних підприємств;

- забезпечення сталого фінансування, удосконалення тарифного регулювання ринку транспортних послуг та розвиток ефективної транспортної логістики;

- підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі, як для вітчизняних, так і для закордонних інвесторів;

- забезпечення рівня безпеки на транспорті шляхом запровадження дійових систем управління безпекою дорожнього руху;

- покращання сучасної інфраструктури, що включає як транспортні, так і технічні засоби, дорожній комплекс, стан доріг, якість ремонту дорожнього покриття;

- реалізація державної політики, що спрямована на створення інтегрованого підходу та чіткої взаємодії між різними видами транспорту задля забезпечення підвищення обсягу реалізації послуг.



### Список використаної літератури

1. Савчук О.В. Стратегічні напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України / О.В. Савчук, О.В. Захарова // Вісник Маріупольського державного університету. Сер.: Економіка. – 2011. – Вип. 2. – С. 42–52.
2. Корнійко Я.Р. Сучасний розвиток транспортної системи України [Електронний ресурс] / Я.Р. Корнійко, 2012. – Режим доступу: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/viewFile/3092/3046>
3. Боровицька Л.О. Проблеми та сучасний стан транспортної системи України [Електронний ресурс] / Л.О. Боровицька, А.В. Круць, 2010. – Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/16\\_ADEN\\_2010/Economics/68206.doc.htm](http://www.rusnauka.com/16_ADEN_2010/Economics/68206.doc.htm)
4. Лагоденко П.І. Транспортна галузь в системі національної економіки України [Електронний ресурс] / М.В. Гоцуляк, П.І. Лагоденко / Матеріали Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «Проблеми та перспективи розвитку науки на початку третього тисячоліття у країнах СНД», 29–30 грудня 2013 р. – Режим доступу: <http://oldconf.neasmo.org.ua/node/1879>
5. Матійко С.А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України [Електронний ресурс] / С.А. Матійко // Державне управління: удосконалення та розвиток. – 2010. – № 6. – Режим доступу: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=150>
6. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
7. Транспортна галузь України потребує виділення 17–22 млрд євро інвестицій до 2030 р. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/30199.html>
8. Постанова КМУ від 4 серпня 1997 р. № 821 «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-п>
9. Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-р>