

УДК 338.47(477)

DOI: 10.25140/2411-5215-2021-2(26)-99-107

*Ольга Кальченко, Анастасія Белорус***СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ***Olha Kalchenko, Anastasiia Belorus***MODERN PROBLEMS OF DEVELOPMENT
OF THE TRANSPORT SECTOR OF UKRAINE**

У статті визначена позиція транспортної галузі в розвитку національної економіки, досліджено особливості та сучасні тенденції функціонування транспортного комплексу України за останні роки, а також вплив пандемії коронавірусу на основні показники діяльності транспортної сфери. Проаналізовано тенденції обсягів перевезених вантажів, акцентована увага на динаміці та структурі вантажообігу та перевезень вантажів по Україні за видами транспорту. Проведена оцінка зміни пасажирообігу та кількості перевезених пасажирів, рівень зайнятості та оплати праці на підприємствах транспортної галузі та їх основні тенденції за 2016-2020 роки. Окреслено основні проблеми транспортної сфери в умовах сьогоденних викликів, сформульовано заходи щодо забезпечення подальшого розвитку вітчизняного транспортного комплексу на сучасному етапі.

Ключові слова: транспортний комплекс; фінансові результати; фінансування; обсяги перевезень; вантажообіг; пасажирообіг; коронакриза.

Рис.: 2. Табл.: 9. Бібл.: 8.

In the article, the position of the transport sector in the national economy development is determined, the features and current trends in the transport complex of Ukraine in recent years, as well as the impact of the coronavirus pandemic on the main indicators of the transport sector are researched. Tendencies of the volumes of transported cargoes are analyzed, the attention is focused on the dynamics and structure of cargo turnover and cargo transportation in Ukraine by types of transport. Changes in passenger turnover and the number of transported passengers, the level of employment and wages in the transport industry and their main trends for 2016-2020 are assessed. The main problems of the transport sphere in the conditions of today's challenges are outlined, measures to ensure further development of the domestic transport complex at the present stage are formulated.

Keywords: transport complex; financial results; financing; traffic volumes; cargo turnover; passenger turnover; coronavirus.

Fig.: 2. Table: 9. References: 8.

JEL Classification: R41

Постановка проблеми. Ефективна робота національного транспортного комплексу багато в чому визначає створення на території України єдиного економічного простору, а також встановлення міцних економічних та торговельних зв'язків з іншими державами. Транспорт є одним з основних елементів виробничої інфраструктури, а надійне транспортне обслуговування відповідно до кращих світових стандартів розглядається як одна з головних умов функціонування економіки та її переходу на інноваційний шлях розвитку. Транспортний комплекс здійснює значний вплив на світову економіку, а його функціонування в сучасних умовах характеризується певними позитивними тенденціями. Наразі світовий ринок транспортних послуг стає більш високотехнологічним, підвищується їхня якість, удосконалюються транспортні процеси, схеми перевезень вантажів і пасажирів. Тому актуальне значення набувають питання оцінки стану та виявлення проблем розвитку й модернізації транспортного комплексу України, його відповідності міжнародним стандартам та підвищення ефективності функціонування в процесах глобалізації та євроінтеграції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні аспекти функціонування транспортного комплексу в сучасних умовах розвитку національного та світового господарства досліджували вітчизняні та закордонні вчених, серед яких: Б. Анікін, В. Бабич, К. Бічта, П. Васс, Н. Волоснікова, А. Гаджинський, О. Гірна, А. Гриньов, О. Глогусь, Є. Голіков, Е. Даниленко, В. Клочко, О. Кобилух [4], Є. Крикавський, І. Майорова, Л. Міротін, В. Ніколайчук, А. Пасічник, Ю. Пономарьова, О. Пшінько, Є. Сич, О. Семененко, І. Смирнов, Т. Стройко, М. Фащевський, Л. Чернюк, Н. Чухрай, В. Шинкаренко та ін.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Такі вчені, як О. Бакаєв, Б. Бондар, О. Дейнека, А. Дем'янченко, В. Гурнак, Д. Горелов, А. Золотарьов, І. Іртищева, С. Машканцева [5], Л. Миротін, О. Парубець, Ю. Пашенко та інші у своїх роботах досліджували проблеми, пов'язані з наявним потенціалом, особливостями та сучасними тенденціями функціонування транспортної галузі України, а також удосконаленням транспортної інфраструктури у швидкоплинних умовах сучасного транспортно-логістичного ринку.

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. Аналіз проведених досліджень вітчизняних науковців дозволяє зазначити, що існують проблеми розвитку транспортного комплексу України, вирішення яких потребує постійного моніторингу основних показників його функціонування. Також нині в умовах постійних змін зовнішніх факторів, ризику та невизначеності, істотний вплив на діяльність як національної, так і світової транспортної системи здійснила коронакриза, тому сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку транспортного сектору економіки України в умовах викликів сьогодення потребують поглибленого аналізу.

Метою статті є оцінка стану та виявлення ключових проблем і тенденцій, що склалися на сучасному етапі розвитку транспортного комплексу України, а також визначення напрямів їх подолання.

Виклад основного матеріалу. Транспортна інфраструктура має особливе значення в життєдіяльності будь-якої держави, адже від її стану багато в чому залежить розвиток та конкурентоспроможність ключових галузей економіки, а також якість життя населення.

Рівень розвитку транспортної системи держави – одна із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство й заняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави [8].

Проведені дослідження кількості транспортних підприємств за останні роки (табл. 1) свідчать, що найбільшу кількість серед них становлять суб'єкти малого та мікропідприємництва. З 2016 по 2018 рік їхня кількість знижувалась, зокрема кількість малих підприємств зменшилась на 17,35 %, а мікро – на 18,45 %. Такі тенденції є наслідком нестійкого фінансового стану суб'єктів господарювання, надмірного податкового навантаження, зростаючого рівня конкуренції на ринку, відсутності державної підтримки тощо. У 2019 році кількість транспортних підприємств дещо зросла, а саме: суб'єкти великого підприємництва – на 20,83 %, середнього – 3,66 %, малого та мікро – близько 6 %. Варто зазначити, що великі підприємства становлять лише 0,02 % від загальної кількості, а переважна більшість із них перебуває в державній власності.

Таблиця 1

Кількість транспортних підприємств в Україні за 2016-2019 роки

| Рік | Суб'єкти великого підприємництва, од. | Суб'єкти середнього підприємництва, од. | Суб'єкти малого підприємництва, од. | Суб'єкти мікропідприємництва, од. |
|------|---------------------------------------|---|-------------------------------------|-----------------------------------|
| 2016 | 21 | 1151 | 108162 | 104892 |
| 2017 | 19 | 1144 | 94652 | 91196 |
| 2018 | 24 | 1176 | 89391 | 85536 |
| 2019 | 29 | 1219 | 94987 | 90976 |

Джерело: складено на основі [2].

Абсолютним показником, що дозволяє оцінити економічну ефективність функціонування підприємств транспортної галузі є чистий прибуток (збиток). Аналіз фінансових результатів діяльності підприємств транспорту свідчить про переважання питомої ваги підприємств, що отримали прибуток як по великих та середніх підприємствах, так і по малим та мікро, а їх частка має тенденцію до зростання (табл. 2, 3, 4).

Таблиця 2

*Чистий прибуток (збиток) великих та середніх підприємств транспорту
за січень-вересень 2016-2019 років*

| Рік | Усього | | | | |
|------|--|--|--------------------------------|--|--------------------------------|
| | фінансовий результат (сальдо) до оподаткування, тис. грн | підприємства, які одержали прибуток | | підприємства, які одержали збиток | |
| | | у % до загальної кількості підприємств | фінансовий результат, тис. грн | у % до загальної кількості підприємств | фінансовий результат, тис. грн |
| 2016 | 4966,9 | 59,3 | 15868,3 | 40,7 | 10901,4 |
| 2017 | 5589,6 | 58,5 | 16243,1 | 41,5 | 10653,5 |
| 2018 | -24265,4 | 73,6 | 25870,6 | 26,4 | 50136,0 |
| 2019 | 4845,1 | 67,6 | 22331,2 | 32,4 | 17486,1 |

Джерело: складено на основі [2].

За період 2016-2019 років діяльність великих та середніх підприємств транспортної галузі характеризується певною нестабільністю. Так, загалом по Україні в останні роки вони працювали прибутково, крім 2018 року, коли було одержано ними збитки (сальдо) в сумі 24265,4 тис. грн. За два останні роки, на відміну від попередніх, діяльність малих та мікропідприємств транспорту характеризується позитивним фінансовим результатом.

Одним із відносних показників оцінки ефективності роботи підприємств транспортного комплексу є рентабельність операційної діяльності (рис. 1), яка на досліджуваних підприємствах протягом 2016-2020 років не має стійкої тенденції. Виходячи з наведених на рис. 2 даних, у 2018 році почалось зниження обсягів вантажо- та пасажирообігу за всіма видами транспорту, що здійснило безпосередній вплив і на прибутковість суб'єктів господарювання транспортної галузі.

Таблиця 3

*Чистий прибуток (збиток) малих підприємств транспорту
за січень-вересень 2016-2019 років*

| Рік | Усього | | | | |
|------|--|--|--------------------------------|--|--------------------------------|
| | фінансовий результат (сальдо) до оподаткування, тис. грн | підприємства, які одержали прибуток | | підприємства, які одержали збиток | |
| | | у % до загальної кількості підприємств | фінансовий результат, тис. грн | у % до загальної кількості підприємств | фінансовий результат, тис. грн |
| 2016 | -1272384,7 | 71,6 | 2675790,2 | 28,4 | 3948174,9 |
| 2017 | -4002528,8 | 71,7 | 3531923,3 | 28,3 | 7534452,1 |
| 2018 | 1921505,9 | 74,1 | 4616390,5 | 25,9 | 2694884,6 |
| 2019 | 2773001,6 | 73,6 | 5692587,2 | 26,4 | 2919585,6 |

Джерело: складено на основі [2].

Таблиця 4

*Чистий прибуток (збиток) мікропідприємств транспорту
за січень-вересень 2016-2019 років*

| Рік | Усього | | | | |
|------|--|--|--------------------------------|--|--------------------------------|
| | фінансовий результат (сальдо) до оподаткування, тис. грн | підприємства, які одержали прибуток | | підприємства, які одержали збиток | |
| | | у % до загальної кількості підприємств | фінансовий результат, тис. грн | у % до загальної кількості підприємств | фінансовий результат, тис. грн |
| 2016 | -1154850,9 | 70,5 | 961867,1 | 29,5 | 2116718,0 |
| 2017 | -3856486,6 | 70,8 | 1221525,9 | 29,2 | 5078012,5 |
| 2018 | 381510,4 | 73,0 | 1634963,3 | 27,0 | 1253452,9 |
| 2019 | 579756,9 | 71,9 | 1926371,0 | 28,1 | 1346614,1 |

Джерело: складено на основі [2].

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

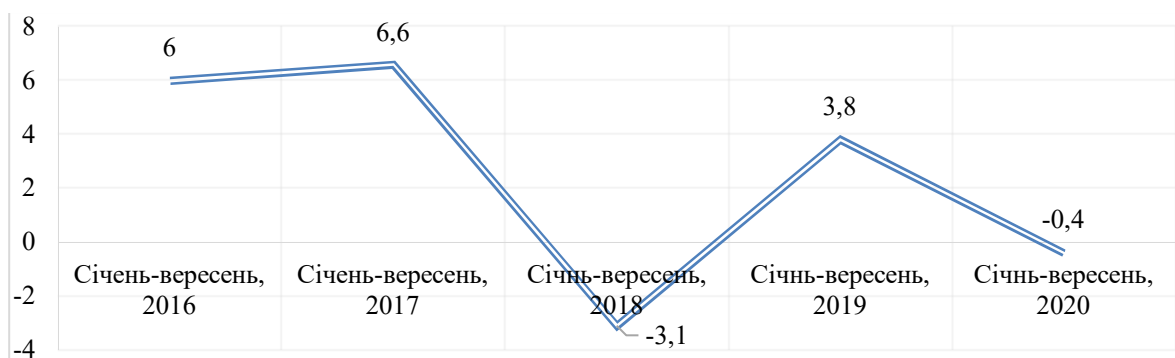


Рис. 1. Рентабельність операційної діяльності транспортних підприємств за січень-вересень 2016-2020 років

Джерело: складено на основі [2].

У 2019 році показники обсягів надання транспортних послуг демонструють позитивні тенденції по деяких видах транспорту, однак зниження попиту на транспортне обслуговування спричинили падіння операційної рентабельності на рівні 0,4 % у 2020 році.

Основними чинниками, що здійснюють вплив на рівень рентабельності діяльності підприємств транспортної галузі, є конкурентоспроможність транспортних послуг та попит на них; достатність рухомого складу майна та рівень його оновлення і модернізації; географічне розташування; фіскальна політика й державне регулювання; технологічність процесу надання транспортних послуг тощо.

За даними офіційної статистики (рис. 2) найбільшу питому вагу у вантажообігу протягом 2016-2020 років займає саме залізничний транспорт (57,9 % – 2016-му, 60,48 % – 2020-му). Тобто у структурі його вагомості зростає, але починаючи з 2018 року в динаміці обсяги знижуються (на 5,77 % порівняно з 2017-м, на 6,21 % – з 2016-м). На другому місці – трубопровідний транспорт, частка якого у структурі вантажообігу становила 29,18 % у 2016-му та 23,86 % у 2020-му, а його обсяги у 2020 році також знижуються на 33,72 %. Така ситуація насамперед може бути пов'язана з недостатнім рівнем платоспроможності промислових підприємств, які використовують ресурси, що транспортуються трубопроводами та падінням обсягів їх виробництва. Найменшу питому вагу у вантажообігу займає авіаційний транспорт (0,07 % – 2016-му, 0,11 % – 2020-му), що зумовлено їхньою високою вартістю та певними обмеженнями у транспортуванні вантажів.

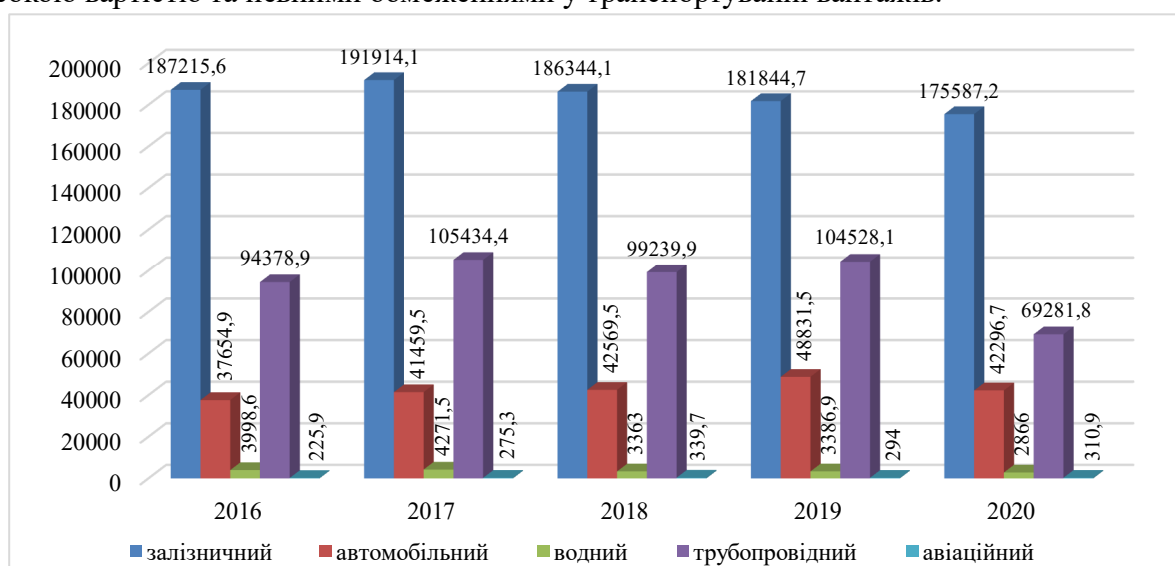


Рис. 2. Вантажообіг за видами транспорту у 2016-2020 роки, млн ткм
Джерело: побудовано за [2].

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

На ринку вантажних перевезень відповідно до даних табл. 5 протягом 2016–2020 років відбувається постійне зменшення обсягів вантажів, що перевозяться залізничним транспортом (у 2020 році у порівнянні з 2016 їх обсяги скоротились на 11,04 %). Водночас спостерігається зростання обсягів перевезень автомобільним транспортом (збільшення автомобільних перевезень у 2020 році становило 76,15 % порівняно з 2016 роком). Відмічається також нестабільна динаміка щодо обсягів перевезень вантажів і за іншими видами транспорту.

Призупинення функціонування у звичному режимі підприємств багатьох видів економічної діяльності у зв'язку з карантинними обмеженнями спричинило відповідне зменшення обсягів перевезень вантажів усіма видами транспорту в Україні [7]. Так, у 2020 році загалом підприємствами транспорту перевезено 600 млн т вантажів, що на 11,05 % менше від обсягів попереднього 2019 року, хоча якщо порівнювати цей показник з 2016 роком, то спостерігається його зростання на 5,9 %. Також за останній рік відбулось зниження обсягів перевезених вантажів майже за всіма видами транспорту: залізничним – на 2,36 %, автомобільним - на 21,71 %, водним – на 8,2 %, трубопровідним – на 13,49 % у порівнянні з 2019 роком.

Таблиця 5

Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту у 2016-2020 роки, млн т

| Транспорт | Рік | | | | |
|----------------|-------|--------|-------|-------|-------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| залізничний | 343,4 | 339,55 | 322,3 | 312,9 | 305,5 |
| автомобільний | 108,6 | 112,2 | 187,2 | 242,7 | 191,3 |
| водний | 6,67 | 5,89 | 5,6 | 6,1 | 5,6 |
| трубопровідний | 106,7 | 114,81 | 109,4 | 112,7 | 97,5 |
| авіаційний | 0,74 | 0,83 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |

Джерело: складено на основі [2].

Карантин, який було впроваджено навесні 2020 р. у зв'язку із поширенням захворюваності на COVID-19 став окремим викликом для пасажирообігу на всіх видах транспорту. Відповідно до даних офіційної статистики (табл. 6) можна побачити, що пандемія суттєво вплинула саме на обсяги пасажирських перевезень та спричинила їх різке зниження за усіма видами транспорту у 2020 році. Так, за цей рік обсяги пасажирообігу загалом знизились на 54,25 %, у тому числі на залізничному – на 63,6 %, автомобільному – на 45 %, водному – на 84,5 %, авіаційному – на 64,1 %, трамвайному – на 31,9 %, тролейбусному – на 36,1 %, метрополітенівському – на 42,6 %.

Якщо аналізувати зміни в структурі пасажирообігу у 2020 році за видами транспорту, то найбільш суттєве зниження питомої ваги спостерігається на залізничному транспорті (на 63,56 %) у порівнянні з 2019 роком. Варто зазначити, що таке зменшення частки залізничних перевезень протягом 2020 року компенсувалась зростанням ваги авіаційного та автомобільного транспорту, що насамперед зумовлено обмеженням залізничних та авіаційних сполучень у період локдауну (березень-грудень 2020).

Таблиця 6

Пасажирообіг за видами транспорту у 2016-2020, млн пас. км

| Транспорт | Рік | | | | |
|---------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| залізничний | 36954 | 28075 | 28685,2 | 28680,8 | 10450,4 |
| автомобільний | 34488 | 35509,1 | 34560,3 | 34564 | 19009 |
| водний | 30,4 | 30,3 | 27,6 | 25,8 | 4 |
| авіаційний | 15525,1 | 20346 | 25889,3 | 30058,6 | 10780,9 |
| трамвайний | 3994,9 | 3923,5 | 3925,4 | 3729,3 | 2541 |
| тролейбусний | 5896,5 | 6017,4 | 5804,8 | 5407 | 3452,9 |
| метрополітенівський | 5350,5 | 5507,3 | 5553,4 | 5477,8 | 3141,6 |

Джерело: складено на основі [2].

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Відповідно до даних табл. 7 у 2020 році загальний обсяг перевезення пасажирів зменшився на 39,7 % у порівнянні з 2019 роком, причому зниження спостерігається за всіма видами транспорту, а найбільше постраждав авіаційний (-64,71 %), водний -57,14 %) та залізничний (-56,3 %). Менше зазнав впливу карантинних обмежень міський транспорт – трамвайний (-32,62 %) та тролейбусний (-38,78 %). Це пояснюється його нижчою вартістю, поступовим відновленням з певними обмеженнями під час локдауну та локальним використанням.

Таблиця 7

Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту, млн осіб

| Транспорт | Рік | | | | |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| залізничний | 389,1 | 164,94 | 158 | 155 | 67,8 |
| автомобільний | 2024,9 | 2019,3 | 1906,8 | 1804,9 | 1082,9 |
| водний | 0,3 | 0,3 | 0,7 | 0,7 | 0,3 |
| авіаційний | 8,27 | 10,6 | 12,5 | 13,6 | 4,8 |
| трамвайний | 694,1 | 675,8 | 666,3 | 627,5 | 422,8 |
| тролейбусний | 1038,7 | 1058,1 | 1016,2 | 945,7 | 579 |
| метрополітенівський | 698,4 | 718,8 | 726,6 | 715 | 411,1 |

Джерело: складено на основі [2].

Е транспортній галузі працює значна кількість осіб. На початок 2021 року середньо-облікова кількість штатних працівників складала 624,4 тис. осіб (табл. 8). За останні п'ять років кількість штатних працівників на транспортних підприємствах мала тенденцію до зниження в середньому на 5-10 %, крім авіаційного та водного транспорту, де відбулось зростання середньооблікової чисельності працюючих на 1,2 та 8,7 % відповідно порівняно з 2016 роком.

Підприємств та фізичних осіб підприємців у цій сфері працює 15 та 85 % відповідно. І надають робочі місця здебільшого саме підприємства, коли понад 80 % зайнятих – це зайняті саме на підприємствах і лише до 20 % це зайняті на ФОП [6].

Таблиця 8

Середньооблікова кількість штатних працівників транспортних підприємств у січні 2017-2021 роках, тис. осіб

| Вид діяльності | Рік | | | | | Темпи зростання (2020/2016), % |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------------------------|
| | січень 2017 | січень 2018 | січень 2019 | січень 2020 | січень 2021 | |
| Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність | 666,6 | 654,6 | 651,7 | 637,1 | 624,4 | 93,67 |
| наземний і трубопровідний транспорт | 276,5 | 257,6 | 251,7 | 254,1 | 257,3 | 93,06 |
| водний транспорт | 2,3 | 2,4 | 2,6 | 2,5 | 2,5 | 108,70 |
| авіаційний транспорт | 7,7 | 7,9 | 16,4 | 16,6 | 15,1 | 196,10 |
| складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту | 304,6 | 311,5 | 311,3 | 296,7 | 283,5 | 93,07 |
| поштова та кур'єрська діяльність | 75,5 | 75,2 | 69,7 | 67,1 | 66 | 87,42 |

Джерело: складено на основі [2].

Якщо аналізувати зміни у сфері оплати праці в транспортній галузі, то заробітна плата працівників транспортних підприємств (табл. 9) зростала протягом 2016-2020 років за всіма видами діяльності, що зумовлено зміною рівня мінімальної заробітної плати. Найвище зростання спостерігається у поштовій та кур'єрській діяльності (98,89%), також на 92,6 % зросла з/п працівників наземного і трубопровідного транспорту. Загалом можна зробити висновок, що значне зростання заробітної плати відбулось переважно за тими видами діяльності, де її рівень або дорівнював мінімальному, або був наближений до нього. Натомість за іншими видами діяльності, де заробітна плата станом на 2016 рік була на середньому або вище середнього рівні, вона зросла лише на 40-50 %.

Таблиця 9

Середньомісячна заробітна плата штатних працівників транспортних підприємств у 2016-2020 роках, грн

| Вид діяльності | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Темпи зростання (2020/2016), % |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------------------|
| Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність | 6878 | 7688 | 9860 | 11704 | 11951 | 173,76 |
| наземний і трубопровідний транспорт | 5861 | 7183 | 9187 | 10705 | 11288 | 192,60 |
| водний транспорт | 8659 | 7590 | 10467 | 13057 | 12807 | 147,90 |
| авіаційний транспорт | 27345 | 31088 | 35651 | 27300 | 21685 | 79,30 |
| складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту | 8150 | 8485 | 10884 | 12954 | 13137 | 161,19 |
| поштова та кур'єрська діяльність | 3438 | 3851 | 5044 | 5993 | 6838 | 198,89 |

Джерело: складено на основі [2].

Досліджуючи сучасні тенденції функціонування транспортного комплексу України, слід звернути увагу на значну роль основних засобів у розвитку галузі. Після тривалого зниження, починаючи з 2016 р., спостерігається зростання показника вартості введених у 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) [1].

Попри це, рівень зношування основних засобів у сфері транспорту та транспортної інфраструктури залишається значним, що здійснює вплив на показники ефективності діяльності підприємств транспортного комплексу.

Зниження коефіцієнту вибуття основних засобів у 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 уже 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 [1].

Загалом, основною проблемою у сфері функціонування транспорту України є низький рівень технологічної та інноваційної складової транспортної галузі, головною причиною якого можна вважати недостатність фінансового забезпечення його модернізації та переоснащення. Саме критично недостатній рівень інвестицій призвів до стрімкого старіння об'єктів рухомого складу та транспортної інфраструктури, що зумовлює невідповідність технічного й технологічного рівня транспорту України європейським стандартам та вимогам [3]. Вітчизняні транспортні технології не відповідають сучасним вимогам ефективного функціонування транспорту в умовах ринку. На сьогодні досить низьким залишається рівень інформатизації транспортних процесів та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки.

Висновки і пропозиції. Таким чином, можна зробити такі висновки щодо стану та проблем розвитку вітчизняного транспортного комплексу:

- сучасна транспортна галузь України характеризується наявністю диспропорцій у рівні розвитку і фінансування різних видів транспорту;
- незадовільний техніко-технологічний стан рухомого складу та об'єктів транспортної інфраструктури;
- забезпеченість транспортної інфраструктури залишається на низькому рівні, що не дозволяє повною мірою задовольнити зростаючий попит на транспортні послуги;
- низький рівень державної фінансової підтримки, нецільове та неефективне використання державних фінансових ресурсів;

- недостатній обсяг інвестицій у розвиток транспортної сфери;
- низький рівень інтегрованості різних видів транспорту, відсутність мережі транспортно-логістичних центрів, що збільшує час перебування в дорозі пасажирів й вантажів;
- низький рівень інформатизації та цифровізації транспортного сектору.

Для розвитку транспортної галузі України з метою забезпечення подальшого соціально-економічного зростання необхідно: підвищення конкурентоспроможності транспортної системи; підвищення якості транспортних послуг при одночасному зниженні їхньої вартості; прискорене оновлення основних засобів транспортної інфраструктури; покращення інвестиційного клімату та залучення достатнього обсягу інвестиційних ресурсів; підвищення ефективності системи товароруку, забезпечення гарантованої доступності транспортних послуг для населення і суб'єктів господарювання та підвищення безпеки транспортної системи; подолання технічного і технологічного відставання; поліпшення транспортної забезпеченості регіонів і збільшення пропускних спроможностей; реалізація транзитного потенціалу країни за допомогою модернізації виробничої бази транспорту, впровадження нових технологій і видів технічних засобів, що мають підвищену безпеку та економічність; підвищення екологічності транспорту.

Реалізація зазначених напрямків буде сприяти підвищенню ефективності транспортної діяльності, розширенню експорту транспортних послуг, покращенню безпеки життя людей та доставки вантажів.

Список використаних джерел

1. Галькевич М. В. Дослідження розвитку транспортної галузі України: сучасні тенденції та перспективи. *Науковий журнал «Менеджер. Вісник Донецького державного університету управління». Серія «Економіка»*. 2020. № 4(89). С. 85-93. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/1192647.pdf>.
2. Державна служба статистики України .URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
3. Кальченко О., Ющенко Ю. Ризики і загрози стратегічного планування розвитку міського пасажирського транспорту. *Фінансові дослідження*. 2019. № 2. URL: <https://fr.stu.cn.ua/index.pl?task=contextview&l=ua&id=17>.
4. Кобилуох О. Я., Гірна О. Б., Гаєва Л. І. Ключові аспекти транспортної логістики в умовах пандемії COVID-19. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління*. 2020. Т. 31(70). № 4. URL: http://www.econ.vernadskyjournals.in.ua/journals/2020/31_70_4/31_70_4_1/23.pdf.
5. Машканцева С. О. Моніторинг ефективності діяльності підприємств транспортної галузі регіону. *Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія «Економіка і менеджмент»*. 2019. № 4(82). С. 69-72.
6. Остапенко Т. Г., Прищепя Н. П. Розвиток суб'єктів та формування рівнів світової транспортної системи в умовах глобалізації. *Стратегія розвитку України. Економіка. Соціологія. Право*. 2019. № 1. С. 41-49.
7. Парубець О. Дослідження впливу коронакризи на стан транспортного сектору України. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2020. № 3(23). С. 26-32. URL: <http://ppeu.stu.cn.ua/article/view/224518/224737>.
8. Панасенко Н.Л., Іваник В.Б. Комплексна оцінка транспортної системи та її підсистем в Україні. *Економічний простір*. 2014. № 84. С. 89-97. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros_2014_84_11.

References

1. Halkevych, M.V. (2020). Doslidzhennia rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy: suchasni tendentsii ta perspektyvy [Research of the transport industry development in Ukraine: modern tendencies and prospects.]. *Naukovyi zhurnal «Menedzher». Visnyk Donetskoho derzhavnoho universytetu upravlinnia» Serii «Ekononika» – Scientific journal “Manager. Bulletin of Donetsk State University of Management”*. Series “Economics”, (4(89)), 85-93. <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/1192647.pdf>.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

2. Derzhavna sluzhba statystryky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine] (n.d.). <http://www.ukrstat.gov.ua>.

3. Kalchenko, O., & Yushchenko, Yu. (2019). Ryzky i zahrozy stratehichnoho planuvannya rozvytku miskoho pasazhyrskoho transportu [Risks and threats of strategic planning of urban passenger transport]. *Finansovi doslidzhennia – Financial researcher*, (2). <https://fr.stu.cn.ua/index.pl?task=contextview&l=ua&id=17>.

4. Kobyliukh, O.Ya., Hirna, O.B., & Haieva, L.I. (2020). Kliuchovi aspekty transportnoi lohistyky v umovakh pandemii COVID-19 [Key aspects of transport logistics in the COVID-19 pandemic]. *Vcheni zapysky TNU imeni V. I. Vernadskoho. Serii: Ekonomika i upravlinnia – Scientific notes of TNU named after V.I. Vernadsky. Series: Economics and Management*, 31(70)(4). http://www.econ.vernadskyjournals.in.ua/journals/2020/31_70_4/31_70_4_1/23.pdf.

5. Mashkantseva, S.O. (2019). Monitorynh efektyvnosti diialnosti pidpriemstv transportnoi haluzi rehionu [Monitoring of the activity efficiency of the transport industry enterprise of the region]. *Visnyk Sumskoho natsionalnoho ahrarnoho universytetu. Serii «Ekonomika i menedzhment» – Bulletin of Sumy National Agrarian University. Series “Economics and Management”*, (4(82)), 69-72.

6. Ostapenko, T. H., & Pryshchepa, N. P. (2019). Rozvytok subiektiv ta formuvannya rivniv svitovoi transportnoi systemy v umovakh hlobalizatsii [Development of subjects and formation of levels of the world transport system in the conditions of globalization]. *Stratehiia rozvytku Ukrainy. Ekonomika. Sotsiolohiia. Pravo – Development strategy of Ukraine. Economy. Sociology. Right*, (1), 41-49.

7. Parubets, O. (2020). Doslidzhennia vplyvu koronakryzy na stan transportnoho sektoru Ukrainy [Research of the impact of the corona crisis on the state of the transport sector of Ukraine]. *Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia – Problems and prospects of economics and management*, (3(23)), 26-32. URL: <http://ppeu.stu.cn.ua/article/view/224518/224737>.

8. Panasenko, N.L., & Ivanyk, V.B. (2014). Kompleksna otsinka transportnoi systemy ta yii pidsystem v Ukraini [Comprehensive assessment of the transport system and its subsystems in Ukraine]. *Ekonomichni prostir – Economic space*, (84), 89-97. http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros_2014_84_11.

Кальченко Ольга Миколаївна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування, Національний університет «Чернігівська політехніка» (вул. Шевченка, 95, Чернігів, 14035, Україна).

Kalchenko Olga – PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of Department of Finance, Banking and Insurance, Chernihiv Polytechnic National University (95 Shevchenka Str., 14035 Chernihiv, Ukraine).

E-mail: onkalchenko.2014@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7120-9843>

ResearcherID: H-2185-2014

Белорус Анастасія Віталіївна – здобувач вищої освіти, Національний університет «Чернігівська політехніка» (вул. Шевченка, 95, м. Чернігів, 14035, Україна).

Belorus Anastasiia – Applicant for Higher Education, Chernihiv Polytechnic National University (95 Shevchenka Str., 14035 Chernihiv, Ukraine).

E-mail: ArinaOrihovskaya@i.ua