

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

CURRENT STATE AND DEVELOPMENT TRENDS OF THE TRANSPORT INDUSTRY OF
UKRAINE

Бойко Вікторія Валеріївна, кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки, Національний транспортний університет, Київ, Україна, e-mail: tori704@bigmir.net, тел. 0442803016,

<https://orcid.org/0000-0002-3312-5948>



Складанівська Ольга Олександрівна, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, e-mail: velbvec04@ukr.net, тел. +380966155108

<https://orcid.org/0000-0003-0941-371X>

Анотація. У статті досліджено сучасний стан транспортної галузі України, а також проблеми та перспективи її розвитку, запропоновані шляхи вирішення конкретних завдань для зміцнення позицій України на світовому ринку всієї транспортної інфраструктури. Для цього в даному дослідженні визначені основні показники, які відображають поточний стан транспортної галузі: динаміка та структура вантажо- та пасажирообігу, обсяги перевезення, кількість діючих підприємств галузі, внесок транспортного сектору у формування ВВП, інвестиційна привабливість галузі.

Для забезпечення сталого розвитку та стабільності транспортної галузі актуальним стає проведення аналізу її поточного стану. На основі отриманих результатів можна розробляти та запроваджувати дієві механізми для підвищення рівня розвитку даної галузі. Для України, яка зіштовхнулася із викликами військового характеру, вирішення безпекових завдань, пов'язаних із побудовою ефективної транспортної галузі є одним з найбільш важливих кроків на шляху збереження її державності та територіальної цілісності.

Проведене дослідження опосередковано відображує стан транспортної галузі, який проведений в розрізі автотранспорту України. Такий аналіз є вихідною базою для комплексної оцінки галузі, виявлення основних тенденцій, розробки стратегії та прогнозів їх розвитку на перспективу.

Ключові слова: транспортна галузь, аналіз, вантажні перевезення, пасажирські перевезення, підприємство.

Вступ. Транспортна галузь є важливою складовою комплексу інфраструктурних галузей України, яка впливає на ефективність функціонування та розвиток інших галузей економіки.

Транспортна галузь країни впливає на якість життя населення, розвиток та конкурентоспроможність економіки, забезпечуючи виробничі та невиробничі потреби в перевезеннях. Актуальність розвитку транспортної галузі обумовлюється його особливим значенням не лише для суспільного виробництва, а й для забезпечення національної безпеки та обороноздатності країни в сучасних умовах. Тому виникає необхідність проведення аналізу стану транспортної галузі та виявлення її тенденцій розвитку.

Оцінка стану транспортної галузі дозволяє виявити проблемні місця та визначити основні напрямки її розвитку.

Аналіз публікацій та постановка завдання. Проблемам функціонування транспортної галузі України, її впливу на економічний стан і розвиток країни, присвячені праці таких вчених, як: О.Є. Бабина, Н.М. Бондар [1], Ю.О. Крихтіна [2], Л.В. Кушнір [3], О.М. Ложачевська [4], Є.С. Чупрін, Д.В. Кондратенко, Є.М. Гелеверя [5] та багатьох інших. У наукових публікаціях приділяється увага значному колу питань щодо розвитку транспортної галузі України, проте суттєві зміни, які відбуваються в умовах функціонування підприємств транспорту в останні роки, що обумовлені карантинними обмеженнями і воєнними діями на території України потребують виявленню основних проблем і тенденцій на сучасному етапі розвитку та визначення шляхів їх вирішення.

Метою статті є проведення аналізу сучасного стану транспортної галузі України, виокремлення тенденцій розвитку для виявлення проблемних місць у її функціонуванні та визначенні шляхів їх вирішення.

Виклад основного матеріалу. Тенденції розвитку транспортної галузі України можна дослідити за основними показниками її роботи: внеском галузі у формування внутрішнього валового продукту країни, кількістю діючих транспортних підприємств, технічним станом основних засобів, обсягом інвестицій в основний капітал, обсягом перевезень вантажів та пасажирів, вантажо- та пасажирообігом. Проаналізуємо основні показники діяльності підприємств транспорту за 2014-2022 рр..

Важливим показником, який характеризує масштабність транспортної галузі у національній економіці є внесок у формування внутрішнього валового продукту (ВВП) країни. За даними рис. 1 видно, що протягом аналізованого періоду спостерігається зниження частки виду економічної діяльності (ВЕД) «Транспорт, складське господарство, кур'єрська та поштова діяльність» в ВВП з 6,36% у 2014 р. до 3,94% у 2022 р., що складає 204,5 млрд.грн [6]. Негативний вплив на величину даного показника здійснили карантинні обмеження, спричинені COVID-19 (у 2020-2021 рр.), повномасштабні воєнні дії на території країни (у 2022 р.). Проте транспорт залишається в десятці ВЕД, які мають найбільші частки в структурі формування ВВП країни. Суттєвий внесок транспортної галузі у формування ВВП України актуалізує необхідність систематизації теоретичних і прикладних аспектів економічного розвитку вітчизняних підприємств транспорту в умовах ринкової економіки.

Потрібно відзначити, що протягом аналізованого періоду за ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» спостерігається зменшення кількості підприємств на 15% [7]. В структурі загальної кількості діючих підприємств транспорту найбільша частка належить малим підприємствам - в середньому 98,8% (з них мікропідприємства – 98,8%), середнім – близько 1,2%, і найменша частка - великим підприємствам (0,03%). Отже, підприємства транспорту функціонують на конкурентному ринку, оскільки мале підприємництво формує конкурентне середовище, оперативно реагуючи на зміни кон'юнктури ринку, надає ринковій економіці необхідної гнучкості, робить вагомий внесок у вирішення проблеми зайнятості населення.



Рисунок 1 – Динаміка частки ВЕД «Транспорт, складське господарство, кур'єрська та поштова діяльність» в структурі ВВП протягом 2014-2022 рр.

Figure 1 – Dynamics of the share of "Transport, warehousing, courier and postal activities" in the GDP structure during 2014-2022

Джерело: створено авторами на основі [6].

Проведений аналіз засвідчив, що у 2014-2022 рр. майже тридцять відсотків підприємств України отримали негативний фінансовий результат. За аналізований період спостерігається неоднозначна динаміка кількості збиткових підприємств, а частка підприємств транспорту, які працювали нерентабельно перевищував загальнонаціональні показники, проте у 2022 р. частка збиткових підприємств в цілому по Україні становила 33,9%, а в сфері транспорту та зв'язку – 31,6% [7]. Таким чином, діяльність транспортних підприємств можна оцінити як недостатньо ефективну, що свідчить про нераціональне використання ресурсів та загострення фінансових проблем.

Аналіз статистичних даних свідчить про те, що спостерігається скорочення темпів оновлення парку транспортних засобів. В зв'язку з чим відбувається погіршення технічного стану основних засобів підприємств транспортної галузі, збільшується ступінь зносу, знижується фондівдача. Так, на 2021 р. ступінь зносу основних засобів характеризується як висока і становила 48,2%. Найбільший ступінь зносу спостерігається на наземному і трубопровідному транспорті – 55,1% [7].

Для вирішення проблеми технічного стану основних засобів підприємств транспортної галузі необхідні інвестиції в основний капітал. Важливим індикатором можливостей галузі щодо подальшого розвитку є її інвестиційна привабливість та активність. В цьому відношенні транспортна галузь є інвестиційно-привабливою, про що свідчать обсяги вкладень в основний капітал за видами економічної діяльності [8]. Частка капітальних інвестицій у ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» в загальному обсязі капітальних інвестицій за аналізований період зростає з 7,1% у 2014 р. до 12,1% у 2022 р. і становила 49532,9 млн.грн (табл. 1). Найбільше за сумою капітальних інвестицій припадає на наземний і трубопровідний транспорт (6%) і зокрема на вантажний залізничний транспорт (3,6%), у 2022 р. вони склали відповідно 24726,2 млн.грн та 14863,1 млн.грн.

Таблиця 1 – Капітальні інвестиції за ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»

Table 1 – Capital investments, by type of economic activity «Transport and storage, postal and courier activities»

Вид транспорту		Роки								
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Усього капітальних інвестицій	Сума, млн.грн	219419,9	251154,3	326163,7	448461,5	578726,4	623978,9	508217,0	673899,3	409660,0
	Питома вага, %	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	Сума, млн.грн	15498,2	16277,9	24737,7	37943,5	50078,3	43792,8	34884,6	43944,6	49532,9
	Питома вага, %	7,1	6,5	7,6	8,5	8,7	7,0	6,9	6,5	12,1
Наземний і трубопровідний транспорт	Сума, млн.грн	3916,2	7218,0	14957,2	22245,7	31005,7	24569,7	20208,3	27941,6	24726,2
	Питома вага, %	1,8	2,9	4,6	5,0	5,4	3,9	4,0	4,1	6,0
вантажний залізничний транспорт	Сума, млн.грн	-	-	6929,7	11312,0	17690,3	11416,4	8708,6	14775,8	14863,1
	Питома вага, %	-	-	2,1	2,5	3,1	1,8	1,7	2,2	3,6
вантажний автомобільний транспорт	Сума, млн.грн	1470,5	3161,1	2834,9	4428,6	5819,6	5240,5	4136,9	4966,1	5500,5
	Питома вага, %	0,7	1,3	0,9	1,0	1,0	0,8	0,8	0,7	1,3
трубопровідний транспорт	Сума, млн.грн	577,7	1009,4	2831,4	2432,2	2224,4	3557,8	2173,1	4342,9	-
	Питома вага, %	0,3	0,4	0,9	0,5	0,4	0,6	0,5	0,6	-
Водний	Сума, млн.грн	204,8	333,8	234,2	253,7	198,2	252,4	325,6	232,1	84,6
	Питома вага, %	0,1	0,1	0,1	0	0	0	0,1	0	0
Авіаційний	Сума, млн.грн	410,2	658,7	697,6	1302,5	1527,7	1767,9	856,2	1598,0	685,6
	Питома вага, %	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,1	0,2

Джерело: створено авторами на основі [8].

Динаміка перевезень вантажів різними видами транспорту протягом 2014–2021 рр. [7] (табл. 2) свідчить про коливання досліджуваних показників. За період, що аналізується спостерігається зниження обсягів перевезення вантажів за всіма видами транспорту, що пов'язано з складною економічною та політичною ситуацією в країні. Найбільші обсяги перевезень вантажу припадають на 2018 рік – 1643 млн. т. (з них автомобільним транспортом перевезено 1206 млн. т., що на 7% більше, ніж у 2017 році). У 2021 році спостерігається падіння обсягів перевезень, що є наслідками спричиненими карантинними обмеженнями через пандемію COVID-19. У 2022 році було здійснено 317,5 млн. т перевезень вантажів всіма видами транспорту або 51,1% від обсягу попереднього року [6]. Основними причинами такого різкого зниження обсягів є військова агресія з боку РФ.

У структурі вантажних перевезень в Україні за видами транспорту у 2021 р. переважає автомобільний транспорт – його частка становить 74%, питома вага залізничного транспорту у структурі перевезень вантажів – 21%, трубопровідного – 5%, авіаційного – 0,01 % [7]. Слід зазначити, що перевезення автомобільним транспортом у загальному обсязі перевезень вантажів з 2015 року зростає (за виключенням 2020 р.), що свідчить про процес загострення конкуренції серед перевізників.

Таблиця 2 – Обсяг перевезень вантажів за видами транспорту
Table 2 – Freight transportation by type of transport

Вид транспорту		Роки							
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Усі види транспорту, в т.ч.:	Обсяг, млн.т.	1623	1474	1543	1582	1643	1579	1641	1518
	Темп зростання, %	90	91	105	103	104	96	104	93
	Питома вага, %	100	100	100	100	100	100	100	100
залізничний	Обсяг, млн.т.	386	350,0	343	339	322	313	306	314
	Темп зростання, %	89	91	98	99	95	97	98	103
	Питома вага, %	24	24	22	22	20	20	19	21
автомобільний	Обсяг, млн.т.	1131	1021	1086	1122	1206	1147	1232	1121
	Темп зростання, %	92	90	106	103	107	95	107	91
	Питома вага, %	70	69	71	71	73	73	75	74
водний	Обсяг, млн.т.	6,0	6,4	6,7	5,9	5,6	6,1	5,6	5
	Темп зростання, %	95	108,4	103,5	88	95	109	92	95
	Питома вага, %	0,36	0,0	0,44	0,37	0,36	0,0	0,0	0,0
трубопровідний	Обсяг, млн.т.	100	97	107	115	109	113	97	78
	Темп зростання, %	80	98	110	108	95	103	87	80
	Питома вага, %	6	7	7	7	7	7	6	5
авіаційний	Обсяг, млн.т.	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	Темп зростання, %	85	88	107	112	120	93	95	93
	Питома вага, %	0,01	0,0	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01

Джерело: створено авторами на основі [7].

Воєнні дії на території України, карантинні обмеження через пандемію COVID-19 сприяли зниженню попиту на послуги вантажного транспорту у 2014-2021 р.. Вантажообіг залізничним, водним та трубопровідним транспортом характеризується негативною динамікою, натомість на автомобільному та авіаційному транспорті спостерігається зростання вантажообігу за період, що розглядається (табл. 3). У 2022 році відбувся спад вантажообігу, який становить 166,7 млрд. ткм, що на 42,43% менше, ніж в попередньому році. Отже, показники діяльності підприємств транспорту впродовж аналізованого періоду мають негативну динаміку, що потребує впровадження заходів для створення можливостей їх сталого розвитку.

Таблиця 3 – Обсяг та структура вантажообігу різними видами транспорту
Table 3 – Volume and structure of freight traffic by mode of transport

Вид транспорту		Роки							
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Усі види транспорту, в т.ч.:	млрд.ткм	335,2	334,7	344,2	364,2	361,3	355	313,2	304,7
	Питома вага, %	100	100	100	100	100	100	100	100
залізничний	млрд.ткм	209,6	195,1	187,6	191,9	186,3	181,8	175,6	180,4
	Питома вага, %	62,5	58	55	53	52	51	56	59
автомобільний	млрд.ткм	37,8	53,3	58	62,3	72,1	65	65,1	61,8
	Питома вага, %	11,3	16	17	17	20	18	21	20
водний	млрд.ткм	5,4	5,5	4,0	4,3	3,4	3,4	2,9	3,0
	Питома вага, %	1,6	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
трубопровідний	млрд.ткм	82,1	80,7	94,4	105,4	99,2	104,5	69,3	59,2
	Питома вага, %	24,4	24	27	29	27	30	22	20
авіаційний	млрд.ткм	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
	Питома вага, %	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

Джерело: створено авторами на основі [7].

В структурі вантажообігу у 2021 р. найбільшу частку займає залізничний транспорт – 59% (180,4 млрд. ткм), автомобільний – 20% (61,8 млрд. ткм), трубопровідний – 20% (59,2 млрд. ткм), а найменші частки належать водному (1,0% - 3,0 млрд. ткм) та авіаційному (0,1% - 0,3 млрд. ткм) транспорту. Частка вантажообігу автомобільним транспортом протягом 2014-2021 рр. має позитивну динаміку, що свідчить про зростання відстані перевезень вантажів даним видом транспорту.

У 2014-2021 рр спостерігається зменшення кількості перевезених пасажирів всіма видами вітчизняного транспорту на 55% (табл. 4). Значне зниження (на 40%) перевезень пасажирів відбулося у 2020 р., що пов'язано з пандемією. У 2021 р. транспортний сектор України демонструє зростання пасажирських перевезень, переважно через скасування, або пом'якшення карантинних обмежень.

У 2021 році послугами транспорту скористалися 2655,4 млн. пасажирів. Статистичні дані дають можливість стверджувати, що автомобільний транспорт посідає перше місце в структурі пасажирських перевезень: на автомобільні перевезення припадає 41,02% - 1089,3 млн. пас; питома вага перевезень тролейбусами складає 22,38% (594,4 млн. пас.), метрополітеном – 18,17% (482,6 млн. пас.), трамваями – 14,65% (389 млн. пас.). Найменша частка в структурі перевезень пасажирів належить: залізничному транспорту – 3,06% (81,3 млн. пас.), авіаційному - 0,35% (9,3 млн. пас.), водному транспорту – 0,02% (0,5 млн. пас.).

Таблиця 4 – Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту

Table 4 – The number of transported passengers by mode of transport

Вид транспорту		Роки							
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Усі види транспорту, в т.ч.:	Обсяг, млн.пас	5902,3	5166,8	4853,8	4648,2	4487,1	4262,3	2570,2	2655,4
	Темп зростання, %	89,1	87,5	93,9	95,8	96,5	95,0	60,3	103,3
	Питома вага, %	100	100	100	100	100	100	100	100
залізничний	Обсяг, млн.пас.	389,3	389,8	389,1	164,9	158,0	154,8	68,3	81,3
	Темп зростання, %	91,6	100,1	99,8	42,4	95,8	98,0	44,1	119,0
	Питома вага, %	6,60	7,54	8,02	3,55	3,52	3,63	2,66	3,06
автомобільний	Обсяг, млн.пас.	2913,3	2250,3	2024,9	2019,3	1906,8	1804,9	1083,9	1089,3
	Темп зростання, %	87,1	77,2	90,0	99,7	94,4	94,7	60,1	100,5
	Питома вага, %	49,36	43,55	41,72	43,44	42,50	42,35	42,17	41,02
водний	Обсяг, млн.пас.	0,6	0,6	0,5	0,6	0,7	0,7	0,3	0,5
	Темп зростання, %	8,2	96,9	83,1	123,5	113,0	101,2	45,7	150,9
	Питома вага, %	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,01	0,02
метрополітенівський	Обсяг, млн.пас.	725,8	700,4	698,4	718,9	726,6	715,0	411,1	482,6
	Темп зростання, %	93,7	96,5	99,7	102,9	101,1	98,4	57,5	117,4
	Питома вага, %	12,30	13,56	14,39	15,47	16,19	16,77	15,99	18,17
трамвайний	Обсяг, млн.пас.	769,9	738,6	694,0	675,8	666,3	627,5	422,8	389,0
	Темп зростання, %	101,7	95,9	94,0	97,4	98,6	94,2	67,4	94,1
	Питома вага, %	13,04	14,30	14,30	14,54	14,85	14,72	16,45	14,65
тролейбусний	Обсяг, млн.пас.	1096,9	1080,8	1038,7	1058,1	1016,2	945,7	549,0	594,4
	Темп зростання, %	84,0	98,5	96,1	101,9	96,0	93,1	61,2	102,7
	Питома вага, %	18,58	20,92	21,40	22,76	22,65	22,19	21,36	22,38
авіаційний	Обсяг, млн.пас.	6,5	6,3	8,3	10,6	12,5	13,7	4,8	9,3
	Темп зростання, %	79,8	97,4	131,3	127,5	118,7	109,4	35,0	194,9
	Питома вага, %	0,11	0,12	0,17	0,23	0,28	0,32	0,19	0,35

Джерело: створено авторами на основі [7].

Пасажи́рообі́г у 2014-2021 рр., як і вантажообіг, має неоднозначну динаміку (табл. 5). За аналізуемий період спостерігається суттєве зменшення пасажирообігу – на 41%. Найвищих значень пасажирообіг досягнув у 2019 році (107,2 млрд. пас.км). Найбільший темп скорочення пасажирообігу спостерігався у 2020 р. – на 54,3% порівняно з попереднім роком. У 2022 році пасажирообіг підприємств транспорту становив 31,1 млрд. пас.км., або 49,64 % від пасажирообігу 2021 року [6], що спричинено початком повномасштабного вторгнення РФ на територію України.

У структурі пасажирообігу 2021 р., який становить 62,7 млрд. пас.км, найбільша частка припадає на перевезення автомобільним (29,91% - 18,8 млрд. пас.км), авіаційним (29,86% - 18,7 млрд. пас.км) та залізничним (25,04% - 15,7 млрд. пас.км) транспортом, а найменша – метрополітенівським (5,85% - 3,7 млрд. пас.км), тролейбусним (5,53% - 3,5 млрд. пас.км), трамвайним (3,81 % - 2,4 млрд. пас.км) та водним (0,01% - 0,6 млрд. пас.км) транспортом. Треба відзначити, що частка автомобільного транспорту в пасажирообігу скоротилася з 40,09% у 2014 р. до 29,91% у 2021 р.

Таблиця 5 – Обсяг та структура пасажирообігу за різними видами транспорту
Table 5 – Volume and structure of passenger turnover by mode of transport

Вид транспорту		Роки							
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Усі види транспорту, в т.ч.:	Обсяг, млрд. пас.км	106,3	97,0	102,2	99,4	104,4	107,2	49,0	62,7
	Питома вага, %	100	100	100	100	100	100	100	100
залізничний	Обсяг, млрд. пас.км	35,9	35,4	36,8	28,1	28,7	28,4	10,7	15,7
	Питома вага, %	33,73	36,45	36,05	28,24	27,46	26,51	21,81	25,04
автомобільний	Обсяг, млрд. пас.км	42,6	34,6	34,6	35,5	34,6	33,9	19,1	18,8
	Питома вага, %	40,09	35,64	33,81	35,72	33,09	31,61	38,94	29,91
водний	Обсяг, млрд. пас.км	0,04	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,04	0,06
	Питома вага, %	0,04	0,02	0,03	0,03	0,03	0,02	0,01	0,01
метрополітенівський	Обсяг, млрд. пас.км	5,6	5,4	5,4	5,5	5,6	5,5	3,1	3,7
	Питома вага, %	5,23	5,53	5,24	5,54	5,32	5,11	6,41	5,85
трамвайний	Обсяг, млрд. пас.км.	4,3	4,2	3,9	3,9	3,9	3,7	2,5	2,4
	Питома вага, %	4,04	4,37	3,91	3,95	3,76	3,48	5,18	3,81
тролейбусний	Обсяг, млрд. пас.км	6,4	6,1	5,9	6,0	5,8	5,4	3,5	3,5
	Питома вага, %	5,99	6,28	5,77	6,05	5,56	5,05	7,04	5,53
авіаційний	Обсяг, млрд. пас.км	11,6	11,4	15,6	20,3	25,9	30,2	10,1	18,7
	Питома вага, %	10,89	11,71	15,20	20,47	24,79	28,22	20,61	29,86

Джерело: створено авторами на основі [7].

З 2014 року транспортна галузь як частина економіки України функціонувала в умовах гібридної війни РФ проти України та, виявивши відносну стійкість, перейшла від фази кризи до фази відновлювального зростання. Упродовж 2021 – на початку 2022 років транспорт найбільше серед інших ВЕД відчув вплив карантинних обмежень. Падіння темпів обсягів перевезень і скорочення обсягів вантажообігу і пасажирообігу відбулося через жорсткі обмеження діяльності галузі в середині країни та в світі з метою мінімізації поширення пандемії COVID-19 в умовах глобального уповільнення економічної активності [9].

Таким чином, формування тенденцій розвитку транспортної галузі обумовлено наступними основними чинниками: значним зниженням економічної активності в країні та світі; високим ступенем зносу основних засобів; зниженням попиту з боку основних користувачів на послуги галузі. Впровадження антикризових державних заходів, спрямованих на підтримку населення та бізнесу, а також пом'якшення карантинних обмежень в середині країни, стали факторами, які дозволили перейти до поступового економічного відновлення галузі.

В умовах повномасштабної війни з 2022 р. сфера транспорту зазнала найбільших втрат через руйнування виробничих потужностей; скорочення попиту населення, яке опиняється в окупації, в зоні активних воєнних дій або вимушено покидає Україну; скорочення економічної активності у сфері послуг та окремих видах промислової діяльності; зруйновану транспортну інфраструктуру, заблоковані порти [10]. Відновленню активності діяльності підприємств транспорту сприяє запровадження на період дії правового режиму воєнного стану нова економічна політика, основними елементами якої стали:

- програма релокації підприємств на безпечну територію;
- формування державного замовлення на продукцію;
- впровадження низки важливих рішень з дерегуляції;

-нова податкова політика, спрямована на зменшення фіскального навантаження на підприємства;

-програми безвідсоткового кредитування для всіх сфер бізнесу;

-програма грошових виплат для внутрішньо переміщених осіб (ВПО) «Підтримка».

В сучасних умовах ефективність функціонування транспортної галузі значною мірою залежатиме від відновлення її цілісності: маршрутів пасажирських та вантажних перевезень з урахуванням попиту на транспортні послуги та потреб безпеки, організації мультимодальної взаємодії, поліпшення логістичної зв'язаності внутрішніх і міжнародних перевезень, відновлення безперешкодного руху автомобільного транспорту в регіонах, які перебували в зонах бойових дій [10].

Відновленню вітчизняної економіки, її конкурентоспроможності як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках сприятиме використання всього потенціалу транспортної галузі, а для цього необхідним завданням є усунення проблем у сфері реформування та розвитку транспортного сектору. Основними напрямками державної політики, які дозволять вирішити ці проблеми є:

-створення умов для повноцінного відтворення та модернізації основних засобів у транспортній галузі;

-запровадження конкурентного тарифного регулювання;

-інтеграція транспортного сектору України до світової транспортної системи за рахунок адаптації вітчизняного законодавства у транспортній сфері з міжнародними нормами;

-інтенсифікація співпраці України з міжнародними фінансовими організаціями з метою залучення фінансової допомоги для модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури;

-розвиток мультимодальних потужностей перевезення вантажів;

-оптимізація структури перевезень завдяки використанню незадіяних можливостей окремих видів транспорту.

-передача збиткових або зношених об'єктів транспортної інфраструктури у концесію [10].

Висновки. Аналіз сучасного рівня розвитку транспортної галузі України свідчить про наявність негативних тенденцій і неповну відповідність пріоритетам сталого розвитку країни. Досить складно відбувається пристосування вітчизняного транспортного сектору до сучасних реалій функціонування світового ринку високоінтегрованих транспортно-логістичних ланцюгів. Роль України на світовому ринку транспортних послуг зовсім незначна, що пов'язано з неоптимальним використанням транспортного потенціалу. Існує ціла низка проблем та суперечностей, які заважають повноцінно реалізовувати транспортний потенціал та гальмують розвиток транспортної галузі України в сучасних умовах.

Причинами нестабільності розвитку транспортній галузі можна виділити негативний вплив як внутрішніх, так і зовнішніх факторів: недосконала тарифна політика, низька транзитна привабливість, недостатній технологічний рівень, зношення рухомого складу, політична ситуація в країні, зниження рівня доходів населення, відсутність об'єднаних стратегічних програм щодо розвитку окремих видів транспорту і транспортної системи в цілому. Для подальшого розвитку транспортної галузі в даних умовах сучасних викликів та ризиків необхідна цілісна система прийняття і здійснення ефективних управлінських рішень.

Для сталого розвитку транспортної галузі в довгостроковій перспективі варто: забезпечити повноцінне використання потенціалу всіх видів транспорту з урахуванням їх сильних та слабких сторін, а також міжнародного досвіду; створити законодавчо визначені умови, що стимулюють інвестиції та підвищити інвестиційну привабливість галузі шляхом забезпечення розвитку відповідного конкурентного середовища; всебічно сприяти розвитку транспортно-логістичної інфраструктури; пришвидшити процес відповідності вітчизняного законодавства до загальноєвропейських норм у сфері транспорту [2, 9, 11].

Перелік посилань

1. Малиш Н. А. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України / Н.А. Малиш, Н. М. Бондар // Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. - 2016. - Вип. 2. - С. 50-57.
2. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика: монографія / Ю.О. Крихтіна . - Харків: «Діса плюс», 2022. - 336 с.
3. Кушнір Л.В. Науково-методичні підходи до визначення залежності між роботою транспорту та динамікою економічного розвитку / Л.В. Кушнір // Молодий вчений. - 2015. - № 5(20), ч. 2. - С. 15-19.
4. Ложачевська О. М. Сучасні аспекти специфіки управління автотранспортними підприємствами України / О.М. Ложачевська // Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції «Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі». -2018. – С. 45-47.
5. Чупрін Є.С. Аналіз та перспективи розвитку транспортної галузі України з позиції автотранспортних підприємств / Є.С. Чупрін, Д.В. Кондратенко, Є.М. Гелеверя // Науковий вісник Ужгородського національного університету. - 2019. - Вип. 24. Ч. 3. - С. 125-130.
6. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
7. Статистичний збірник «Транспорт України» за 2022 рік [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
8. «Статистичний щорічник України» за 2022 рік [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
9. Собкевич О.В. Антикризова політика в реальному секторі економіки України: пріоритетні напрями і завдання : аналіт. доп. / Собкевич О. В., Шевченко А. В., Русан В. М. та ін.; за наук. ред. Я. А. Жаліла. - Київ : НІСД, 2022. - 72 с. 9
10. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану. Огляд. Національний інститут стратегічних досліджень. 13.04.2022. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://niss.gov.ua/>
11. Овчар П.А. Організаційно-управлінські особливості розвитку автомобільного транспорту України / П.А. Овчар // Науковий вісник Херсонського державного університету. - 2017. - Вип. 27. Ч. 1. - С. 76-80. 11

CURRENT STATE AND DEVELOPMENT TRENDS OF THE TRANSPORT INDUSTRY OF UKRAINE

Boiko Victoria V., PhD, associate professor, department of Economics, National Transport University, e-mail: tori704@bigmir.net, tel.0442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka Str., 1 of.313, orcid.org/0000-0002-3312-5948

Skladanivska Olha O., National Transport University, e-mail: velbvec04@ukr.net, tel.+380966155108, orcid.org/0000-0003-0941-371X

Abstract. The current state of the transport industry of Ukraine, as well as the problems and prospects of its development, proposed ways of solving specific tasks to strengthen the position of Ukraine in the world market of the entire transport infrastructure are studied in the article. For this purpose, this study determined the main indicators that reflect the current state of the transport industry: the dynamics and structure of freight and passenger traffic, the volume of transportation, the number of active enterprises in the industry, the contribution of the transport sector to the formation of GDP, the investment attractiveness of the industry.

To ensure the sustainable development and stability of the transport industry, it is important to analyze its current state. On the basis of the obtained results, it is possible to develop and implement effective mechanisms for increasing the level of development of this industry. For Ukraine, which has faced challenges of a military nature, solving security tasks related to the construction of an efficient transport industry is one of the most important steps on the way to preserving its statehood and territorial integrity.

The conducted research indirectly reflects the state of the transport industry, which was conducted in the section of motor vehicles of Ukraine. Such an analysis is the starting point for a comprehensive assessment of the industry, identification of main trends, development of a strategy and forecasts of their future development.

Key words: transport industry, analysis, truck transportation, passenger transportation, enterprise.

References

1. Malysh N. A., Bondar N. M. (2016). Ekonomichnyi analiz transportnoi infrastruktury Ukrainy [Economic analysis of transport infrastructure of Ukraine]. *Visnyk Natsionalnoi akademii derzhavnoho upravlinnia pry Prezydentovi Ukrainy - Bulletin of the National Academy of Public Administration under the President of Ukraine*, 2. 50-57. [in Ukrainian].
2. Krykhtina, Yu. O. (2022). *Derzhavna polityka rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy: teoriia, metodolohiia, praktyka: monohrafiia* [State policy of development of the transport industry of Ukraine: theory, methodology, practice: monograph]. Kharkiv: «Disa plius». [in Ukrainian].
3. Kushnir, L.V. (2015). Naukovo-metodychni pidkhody do vyznachennia zalezhnosti mizh robotoiu transportu ta dynamikoiu ekonomichnoho rozvytku [Scientific and methodical approaches to determining the dependence between the operation of transport and the dynamics of economic development]. *Molodyi vchenyi - A young scientist*, № 5(20).15-19. [in Ukrainian].
4. Lozhachevska O. M. (2018) Suchasni aspekty spetsyfiky upravlinnia avtotransportnykh pidpriemstvamy Ukrainy [Modern aspects of the specifics of management of motor transport enterprises of Ukraine]. *Zbirnyk materialiv Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii «Natsionalni ekonomichni stratehii rozvytku v hlobalnomu seredovyschi» - Proceedings of the International Scientific and Practical Conference "National Economic Development Strategies in a Global Environment"*, 45-47. [in Ukrainian].
5. Chuprin, Ye.S., Kondratenko, D.V., Heleveria, Ye.M. (2019). Analiz ta perspektyvy rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy z pozytsii avtotransportnykh pidpriemstv [Analysis and prospects for the development of the transport industry of Ukraine from the standpoint of motor transport enterprises]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu - Scientific Bulletin of the Uzhhorod National University*, 24. 125-130. [in Ukrainian].
6. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine]. Retrieved from: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 30 August 2023) [in Ukrainian].
7. The statistical publication «Transport of Ukraine» for 2022. Retrieved from: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 30 August 2023) [in Ukrainian].
8. The publication «Statistical Yearbook of Ukraine» for 2022. Retrieved from: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 30 August 2023) [in Ukrainian].
9. Sobkevych, O. V., Shevchenko, A. V., Rusan, V. M. (2018). *Antykryzova polityka v realnomu sektori ekonomiky Ukrainy: priorytetni napriamy i zavdannia : analit. dop.* [Anti-crisis policy in the real sector of the economy of Ukraine: priority directions and tasks: analyst. add.]. Kyiv: NISD. [in Ukrainian].
10. Functioning of the transport sector of Ukraine under legal conditions martial law regime. Review. The National Institute for Strategic Studies. Retrieved from: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 30 August 2023) [in Ukrainian].
11. Ovchar, P.A. (2017). Orhanizatsiino-upravlinski osoblyvosti rozvytku avtomobilnoho transportu Ukrainy [Organizational and managerial features of the development of road transport in Ukraine]. *Naukovyi visnyk Khersonskoho derzhavnoho universytetu - Scientific Bulletin of Kherson State University*, 27. 76-80. [in Ukrainian].

Дата надходження до редакції 26.10.2023.