

УДК 338.001.36

DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2021-6.8>

Сніщенко Р.Г.

доктор економічних наук, доцент,
професор кафедри фінансів і бухгалтерського обліку,
Економіко-технологічний інститут імені Роберта Ельворті

ЧИННИКИ ВПЛИВУ НА ТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В КОНТЕКСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

У статті виявлено та досліджено основні чинники, що гальмують збільшення обсягів вантажних перевезень, визначено основні заходи щодо їх мінімізації. Використано загальнонаукові і спеціальні методи дослідження: метод критичного аналізу, наукової абстракції та узагальнення наукового досвіду сучасних теоретичних досліджень, системно-комплексний підхід. Відзначено, що основними причинами виникнення транспортних загроз економічній безпеці підприємств є: знос та вибуття матеріально-технічної бази; обмежена кількість великих транспортних компаній і велика собівартість транспортних послуг; посилення зовнішніх економічних ризиків, що впливають на партнерські відносини підприємств; неефективність державної політики з розвитку підприємництва, протидії корупції та легалізації доходів, отриманих злочинним шляхом. Наголошено на необхідності розроблення та прийняття на державному рівні єдиної методології мінімізації транспортних загроз з урахуванням сучасних викликів, що зменшить техніко-технологічне відставання розвитку транспортної інфраструктури України.

Ключові слова: транспорт, вантажі, менеджмент, суб'єкти господарювання, чинники впливу, обсяги перевезень.

FACTORS OF IMPACT ON TRANSPORTATION IN THE CONTEXT OF ECONOMIC SECURITY

Snishchenko Roman

Robert Elvorti Institute of Economics and Technology

In articles identified and investigated the main factors inhibiting the increase in freight traffic, identified the main measures to minimize them. The object of study is the economic processes of business entities in their operation under the influence of destabilizing factors. The subject of research are scientific-theoretical and practical aspects of transport management. The study used general and special research methods: the method of critical analysis, scientific abstraction and generalization of scientific experience of modern theoretical research, system-integrated approach. It is noted that the main causes of transport threats to the economic security of enterprises are: reduction of rail transportation due to reduced production of coal, ore, oil and gas condensate, wear and tear of material and technical base; the problem of increasing the volume of road transport due to extremely low quality and low capacity of domestic roads, the limited number of large transport companies and the relatively high cost of transport services due to the high cost of fuel; high cost of transportation by sea, river and air transport due to low renewable material and technical base and neglected infrastructure, especially for river transport; strengthening of external economic risks that affect the partnership relations of enterprises, which arose as a result of the military conflict in Donetsk and Luhansk regions and due to the loss of Crimea; inefficiency of the state policy on development of business, counteraction to corruption and legalization of the proceeds of crime. It is noted that Ukraine's dependence on car imports is one of the determining factors in the growth of the negative balance in foreign trade in goods and the main one in foreign trade in transport engineering products; as a result of staffing of motor transport enterprises with low-skilled personnel, accidents and injuries on motor transport increase. Emphasis is placed on the need to develop and adopt at the state level a single methodology for minimizing transport threats, taking into account modern challenges, which will reduce the technical and technological lag behind the development of transport infrastructure in Ukraine.

Keywords: transport, cargo, management, business entities, factors of influence, traffic volumes.

Постановка проблеми. Господарська діяльність підприємств завжди супроводжується суттєвими економічними ризиками. Їх транспортна активність не лише розширює межі бізнесу, збільшуючи прибутки, а й посилює негативний вплив зовнішніх і внутрішніх загроз. Разом із цим сучасна економічна нестабільність в Україні виступає каталізатором негативних макроекономічних процесів, які значно послаблюють економічну безпеку підприємницького сектору. Це робить актуальним дослідження чинників впливу

на транспортні перевезення і зменшення їхньої вартості у сучасних умовах ведення бізнесу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні і практичні аспекти забезпечення транспортних перевезень привертають увагу все більшого кола науковців і спеціалістів через появу нових тенденцій, методів і інструментів ведення господарської діяльності.

Серед сучасних публікацій, присвячених вирішенню проблем транспортування вантажів, науковий

інтерес викликають роботи О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянової [1] – щодо пріоритетних заходів подолання кризового стану у транспортно-дорожньому комплексі України, інтеграції України до транспортної системи «Європа – Азія»; І. Діковської [2] – щодо нормативного і доктринального підходів до видів міжнародних перевезень; О. Кулака [3] – щодо аналізу сучасного стану та шляхів підвищення ефективності логістики зернових перевезень тощо.

Незважаючи на досить глибоке дослідження проблем транспортного менеджменту, потребують обґрунтування науково-теоретичні і методичні підходи до протидії негативним явищам і загрозам, які виникають у результаті транспортної діяльності суб'єктів господарювання.

Постановка завдання. Метою статті є виявлення та дослідження основних чинників, що гальмують збільшення обсягів вантажних перевезень, визначення основних заходів щодо їх мінімізації. Об'єктом дослідження є господарські процеси бізнесових суб'єктів під час їх функціонування в умовах впливу дестабілізуючих чинників. Предметом дослідження виступають науково-теоретичні та практичні аспекти транспортного менеджменту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Зростання транспортних ризиків є характерною ознакою сучасної господарської діяльності й однією з найсуттєвіших спільних загроз для підприємств. Транспортно-складські витрати малих підприємств незначні через обмежені обсяги сировини, матеріалів і готової продукції, але для середніх та великих підприємств вони становлять доволі серйозну проблему. Через низькі темпи оновлення основних засобів, постійний брак коштів на розвиток і модернізацію, нестачу кваліфікованого персоналу тощо більшість підприємств не має достатньо потужного власного транспортного парку, здатного задовольнити всі господарські потреби, тому вони змушені користуватися послугами зовнішніх партнерів – спеціалізованих транспортних підприємств для задоволення власних транспортних потреб. Це викликає появу практично всього спектру ризиків,

пов'язаних із партнерськими відносинами, які тільки збільшують транспортні загрози.

У результаті аналізу даних Державної служби статистики України щодо переміщення сировини, матеріалів, напівфабрикатів і готової продукції визначено, що основними видами транспорту для переміщення цих вантажів є автомобільний, залізничний і трубопровідний транспорт (рис. 1).

При цьому лише у 2020 р. загальний обсяг перевезень досяг рівня 2014 р. (у 2015 р. обсяг перевезень становив 97,3% порівняно з 2014 р., у 2020 р. – 101,1%).

Питома вага автомобільного транспорту у перевезенні вантажів сьогодні має тенденцію до збільшення. Через свою мобільність і доступність автомобіль вважається пріоритетним видом транспорту для перевезення вантажів на короткі і середні відстані. На нашу думку, основними чинниками, що гальмують збільшення обсягів вантажних перевезень цим видом транспорту, є такі:

1. Українська низька якість і мала пропускна здатність вітчизняних доріг. Україна має розвинуту мережу автодоріг загального користування протяжністю 169,5 тис км, у т. ч. 165,8 тис км із твердим покриттям [6]. Окрім того, 250 тис км вулиць міст, за стан яких відповідають місцеві органи влади. За оцінками Мінінфраструктури, з числа міжнародних автотрас (9 314,7 км) в хорошому стані знаходиться 24%, у задовільному – 65%. Для доріг національного значення (7 175,2 км) ці цифри становлять 21% і 68% відповідно, а для регіональних (8 492,6 км) – лише 10% і 50% [6]. У межах програми «Велике будівництво» у 2021 р. заплановано будівництво чи реконструкцію 6,6 тис км доріг різного призначення, що становить лише близько 4% від протяжності доріг загального користування.

2. Обмежена кількість великих транспортних компаній, здатних забезпечити прийнятну логістику і задовільну якість перевезень. До великих підприємств, що спеціалізуються на перевезенні вантажів автомобільним транспортом, відносять перевізників, автопарк яких налічує понад 100 одиниць транспортних засобів. Автопарк найбільших автомобільних переви-

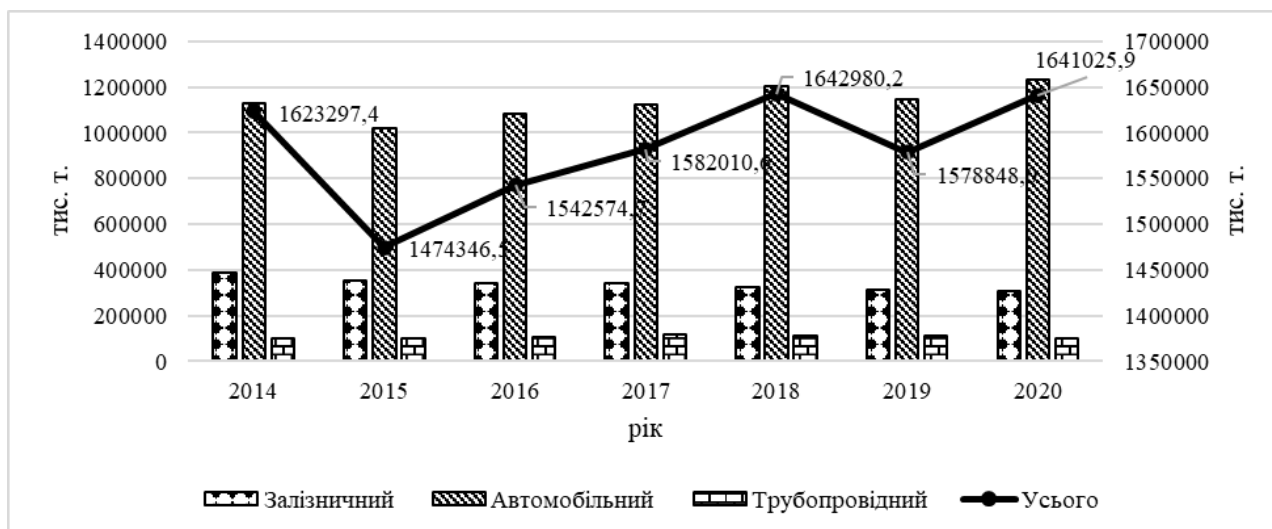


Рис. 1. Структура транспортування продукції основними видами транспорту

Джерело: [5]

зників становить понад 300 автомобілів. Частка таких підприємств у загальній кількості перевізників, які займаються наданням послуг із міжнародних автоперевезень, не перевищує 7–10%. Найпотужнішими міжнародними автоперевізниками є «Транс Сервіс 1», «Європа Транс ЛТД», «Транс Логістика», «КВК Рапід», «Орлан Транс Груп».

3. Велика собівартість транспортних послуг через високу вартість пального. Порівняно з 2014 р. середні ціни на всі види палива зросли більше ніж у два рази (рис. 2).

4. Практично нерегульовані тарифи на перевезення вантажів. Тарифи на перевезення залежать від обсягу, ваги вантажу і його типу. За міжнародних перевезень вантажів урахуються віддаленість країни призначення, її специфіка, кількість транзитних країн тощо. За даними дослідників [7], сьогодні більшість тарифів коливається в межах 20–30 грн/км, проте транспортування в Білорусь і Литву зараз коштує дорожче, а в Росію або Казахстан часом перевищує 40 грн/км унаслідок політичних ризиків, відстаней і бюрократичних процедур.

5. Залежність України від імпорту автомобілів є одним із визначальних чинників зростання від'ємного сальдо у зовнішній торгівлі товарами і головним – у зовнішній торгівлі продукцією транспортного машинобудування.

6. Відтік висококваліфікованих водіїв за кордон унаслідок української заробітної плати призводить до збільшення попиту вітчизняних автопідприємств на кваліфіковану робочу силу, при цьому вітчизняні власники здебільшого не готові збільшувати заробітну плату водіям. У результаті комплектування автотранспортних підприємств кадрами низької кваліфікації збільшуються аварійність і травматизм на автомобільному транспорті (табл. 1).

За даними директорату з безпеки на транспорті України, «кожна смерть однієї особи, допущена внаслідок ДТП, коштує країні близько 70 ВВП на одну особу, а кожне серйозне травмування людини, допущене внаслідок ДТП, коштує приблизно 17 ВВП на одну особу.

Вартісна оцінка соціально-економічних втрат України (без урахування матеріальних витрат, пов'язаних із пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці) від цих транспортних подій та їх наслідків лише за 2020 р. становить близько 224,647 млн дол. США (0,15% ВВП)» [8].

Залізнична галузь є однією з найрозвиненіших галузей інфраструктури господарського комплексу України, тому залізничний транспорт є найбільш рентабельним з усіх видів транспорту під час переміщення вантажів на великі відстані. Розгалужена мережа залізничних шляхів має загальну довжину близько 22,05 тис км.

Аналіз структури вантажних перевезень залізничним транспортом загального користування виявив, що основними об'єктами вантажних перевезень на залізничному транспорті є нафта і нафтопродукти, руда, вугілля, чорні метали (включаючи брут), зернові. Це вказує на те, що основними користувачами послуг залізничного транспорту є видобувна промисловість і АПК.

Найбільш поширені серед інших вантажів, які перевозить «Укрзалізниця», – хімічні й мінеральні добрива (близько 4%), кокс (близько 3%), цемент (близько 2%), продукція лісового господарства (близько 1%). Порівняно з 2014 р. у 2020 р. загальний обсяг вантажних залізничних перевезень зменшився на 21% [6].

На зменшення обсягів залізничних перевезень впливають як зовнішні, так і внутрішні чинники. Основними зовнішніми чинниками зменшення обсягів перевезень цим видом транспорту є:

- зменшення обсягів видобутку підприємствами нафтової, газової та гірничодобувної промисловості;
- збільшення обсягів перевезень автомобільним транспортом.

Більшість дослідників проблемної сфери [3; 4; 10 та ін.] виділяє такі внутрішні чинники:

- вибуття та низькі темпи оновлення складників матеріально-технічної бази залізничного транспорту (табл. 2);
- неефективність та поверховість реформаторських заходів зі збільшення продуктивності праці на транспорті та прибутковості залізничних перевезень;

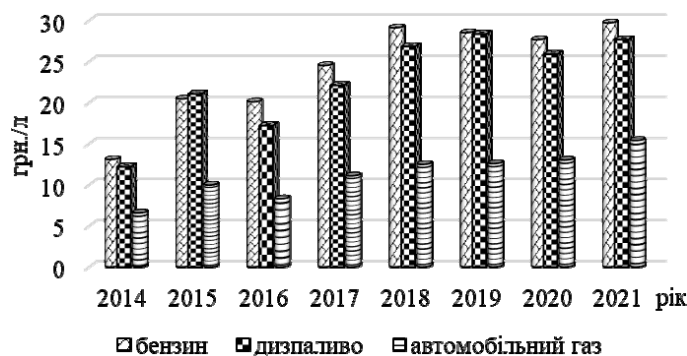


Рис. 2. Динаміка середніх цін на паливе за 2014–2021 рр.

Таблиця 1

Аварійність в Україні за 2019 р. [7–9]

	ДТП, усього	ДТП із загиблими та/або травмованими	Загинуло	Травмовано
Усього в Україні	160675	26052	3454	32736
У т. ч. на дорогах державного значення	15840	4500	1306	6724

Таблиця 2

Розподіл рухомого складу залізничного транспорту [10]

Вид транспорту	Усього	У тому числі за роками випуску, %														
		до 8 років		Відх.	9-15 років		Відх.	16-25 років		Відх.	26-40 років		Відх.	більше 40 років		Відх.
		2019	2020		2019	2020		2019	2020		2019	2020		2019	2020	
Тепловози	100	0,8	1,5	0,7	0,1	0,3	0,2	0,2	—	—	70,4	69,8	-0,6	28,5	28,4	-0,1
Електровози	100	5,4	5,4	0	2,9	2,9	0	4,5	4,5	—	36,6	36,5	-0,1	50,6	50,7	0,1
Паровози	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	100	0
Вантажні вагони, з них:	100	8,9	9,2	0,3	4,5	4,6	0,1	8,9	13,5	4,6	74,5	70,2	-4,3	3,2	2,5	-0,7
криті	100	—	—	—	0,3	0,4	0,1	0,1	0,2	0,1	99,4	99,2	-0,2	0,2	0,2	0
платформи	100	—	—	—	—	—	—	11,3	28,4	17,1	87,6	70,6	-17	1,1	1	-0,1
напіввагони	100	18,2	18,8	0,6	8,8	8,4	-0,4	10,2	13,5	3,3	62,4	59	-3,4	0,4	0,3	-0,1
цистерни	100	—	—	—	0,1	0,8	0,7	19	20,9	1,9	62,5	62,8	0,3	18,4	15,5	-2,9
рефрижератори	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98,9	98,9	—	1,1	1,1	0

– низька обґрунтованість та непрогнозованість тарифної політики;

– низький рівень доступності залізничного транспорту для перевезень вантажів малих і середніх підприємств через суб’єктивну орієнтацію «Укрзалізниці» на масові маршрутні відправки;

– великий відсоток утрат або пошкодження вантажів на залізниці через халатність персоналу і крадіжки;

– недостатня кількість локомотивів для забезпечення перевезень у пікові періоди;

– обмежена (низька) пропускна здатність припортових залізничних станцій «Укрзалізниці» [3].

За максимального терміну експлуатації вантажних залізничних вагонів 30 років понад 70% із наявних у розпорядженні «Укрзалізниці» вагонів уже відпрацювали його. Донедавна Державна регуляторна служба блокувала заходи Мінінфраструктури через відсутність аргументів та фактів, що свідчать про наявність проблеми з вантажними вагонами в Україні [10].

До 2014 р. частка Російської Федерації як найбільшого транзитника у загальному обсязі транзиту через територію України досягала 85%. Через гострий політичний конфлікт із Російською Федерацією, проведення військових дій на Донеччині і Луганщині частка Росії у загальному обсязі транзиту через територію України різко зменшилася (до 42% у 2015 р.). Проте останні роки простежується стійка тенденція до її збільшення. Найбільшими країнами-транзитниками серед країн СНД є Російська Федерація, Казахстан, Білорусь та Молдова, які відправили 81,2% усього транзиту вантажів територією України [5; 6].

Наша країна знаходиться на перетині історично визначених торгових шляхів. За 2020 р. обсяг перевезень вантажів у міжнародному сполученні становив 1 641,1 млн т, у т. ч. експортних – 440,458 млн т (26,84% загального обсягу перевезень), імпортних – 456,585 млн т (27,83%), транзитних – 744,057 млн т (45,34%).

В імпорті та транзиті домінують відповідно трубопровідний (26,8% та 66,0%) і залізничний (44,4% та 27,5%) транспорт, в експорті – залізничний транспорт (50,8%) [5].

Морський, річковий і авіаційний транспорт поки що не набув широкого використання через високу собівартість перевезень. У 2020 р. питома вага морського транспорту в перевезенні вантажів становила 0,12%,

річкового – 0,22%, авіаційного – 0,006%. Проте подальший розвиток цих видів транспорту є перспективним, зважаючи на досвід розвинутих країн.

Зовнішні економічні ризики підсилюють транспортні, змінюючи ринкову кон’юнктуру і негативно впливаючи на бізнесові відносини підприємств. Особливо небезпечними серед них є ті, які виникли внаслідок військового конфлікту в Донецькій і Луганській областях і через тимчасову окупацію Криму: ризик розширення зони військового конфлікту, ризик втрати постійних партнерів, ризик надмірного державного регуляторного впливу на бізнесову діяльність тощо.

Ситуація погіршується постійною зміною напрямів державної політики з розвитку підприємництва, корупцією органів державної влади і місцевого самоврядування. Досі 115 зі 150 вугільних шахт та 10 державних підприємств перебувають на тимчасово окупованих територіях ОРДЛО. Через анексію Криму Україна втратила 80% нафтогазових покладів у Чорному морі, значну частину портової інфраструктури, 13 державних підприємств оборонно-промислового комплексу [6]. Переглянути напрями роботи змушені не лише нафтодобувні та нафтопереробні компанії, а й підприємства туристичного бізнесу, транспорту, харчової промисловості, будівництва тощо. Вищезазначене пояснює переорієнтацію вектору міжнародної торгівлі України у бік США, країн ЄС та країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону.

Висновки з проведеного дослідження. Спираючись на вищезазначене, можна стверджувати, що основними причинами виникнення транспортних загроз економічній безпеці підприємств є: знос та вибуття матеріально-технічної бази; обмежена кількість великих транспортних компаній і велика собівартість транспортних послуг; посилення зовнішніх економічних ризиків, що впливають на партнерські відносини підприємств; неефективність державної політики з розвитку підприємництва, протидії корупції та легалізації доходів, отриманих злочинним шляхом.

Це зумовлює необхідність розроблення та прийняття на державному рівні єдиної методології мінімізації транспортних загроз з урахуванням сучасних викликів, що зменшить техніко-технологічне відста-

вання розвитку транспортної інфраструктури України і забезпечить:

- прозору конкурентну діяльність перевізників із можливістю їх неупередженого вибору споживачами транспортних послуг;
- організацію продуктивної взаємодії між різними видами транспорту під час організації перевезень на великі відстані;
- створення єдиних логістичних центрів, підвищення ефективності системи управління транспортними потоками;

- створення на всіх рівнях державного управління привабливих умов для розміщення інвестицій у транспортну галузь;
- ужиття заходів щодо підвищення рівня безпеки на транспорті;
- інтеграцію транспортного комплексу України до міжнародної транспортної мережі;
- удосконалення законодавчого, нормативного, техніко-технологічного забезпечення транспортної галузі, регулярний державний контроль та фінансову підтримку її розвитку тощо.

Список використаних джерел:

1. Собкевич О.В., Михайличенко К.М., Ємельянова О.Ю. Щодо пріоритетних заходів подолання кризового стану у транспортно-дорожньому комплексі України. Аналітична доповідь. *Національний інститут стратегічних досліджень*. URL: <http://www.niss.gov.ua>. (дата звернення: 05.12.2021).
2. Діковська І. Види міжнародних перевезень: нормативний і доктринальний підходи. *Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка. Серія «Юридичні науки»*. 2011. Вип. 88. С. 54–57.
3. Кулак О. Сучасний стан та шляхи підвищення ефективності логістики зернових перевезень. *Ukraine Rail Monitoring*. URL: <https://urm.media/suchasnij-stan-ta-shlyahi-pidvishhennya-efektivnosti-logistiki-zernovih-perevezen-2/> (дата звернення: 05.12.2021).
4. Панчук О.В. Удосконалення системи управління якістю транспортних послуг. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2017. № 19. С. 626–630.
5. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 05.12.2021).
6. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua> (дата звернення: 05.12.2021).
7. Офіційний сайт ООО «Mind Club Ejournal». URL: <https://mind.ua> (дата звернення: 05.12.2021).
8. Стан справ аварійності на транспорті в Україні за 2019 рік. Аналітична записка. *Директорат з безпеки на транспорті*. URL: <https://mtu.gov.ua/files/bezpeka/Аналіз%20аварійності%20на%20транспорті%20України%20за%202020%20рік.pdf> (дата звернення: 05.12.2021).
9. Щодо сприяння забезпеченню конкурентоспроможності української автомобілебудівної галузі. Аналітична записка. *Національний інститут стратегічних досліджень*. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/schodo-spriyannya-zabezpechennyu-konkurentospromozhnosti-ukrainskoi> (дата звернення: 05.12.2021).
10. Порядок списання вантажних вагонів узгоджено – Держрегулятор. *Elevatorist*. URL: <https://elevatorist.com/uk/novosti/13914-poryadok-spisaniya-gruzoviyh-vagonov-soglasovan--gosregulyator/> (дата звернення: 05.12.2021).

References:

1. Sobkevich, O. Shchodo priorytetnykh zakhodiv podolannya kryzovoho stanu u transportno-dorozhn'omu kompleksi Ukrayiny. Analytychna dopovid [Regarding priority measures to overcome the crisis in the transport and road complex of Ukraine. Analytical report]. *National Institute for Strategic Studies*. URL: <http://www.niss.gov.ua> (accessed 05 December 2021).
2. Dikovska, I. (2011) Vydy mizhnarodnykh perevezen': normatyvnyy i doktrynal'nyy pidkhody [Types of international transportation: normative and doctrinal approaches]. *Bulletin of the Taras Shevchenko National University of Kyiv. Ser. Legal Sciences*, no. 88, p. 54–57. (in Ukrainian)
3. Kulak, O. Suchasnyy stan ta shlyakhy pidvyshchennya efektyvnosti lohistyky zernovykh perevezen [Current state and ways to increase the efficiency of grain transportation logistics]. *Ukraine Rail Monitoring*. URL: <https://urm.media/suchasnij-stan-ta-shlyahi-pidvishhennya-efektivnosti-logistiki-zernovih-perevezen-2/> (accessed 05 December 2021)
4. Panchuk, O. (2017) Udoskonalennya systemy upravlinnya yakosti transportnykh posluh [Improving the quality management system of transport services]. *Global and national economic problems*, no. 19, p. 626–630. (in Ukrainian)
5. Official site of the State Statistics Service of Ukraine. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua> (accessed 05 December 2021).
6. Official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine. Available at: <https://mtu.gov.ua> (access 05 December 2021).
7. Official site of Mind Club Ejournal. Available at: <https://mind.ua> (accessed 05 December 2021).
8. Stan sprav avariynosti na transporti v Ukrayini za 2019 rik. Analytychna zapyska [The state of transport accidents in Ukraine in 2019. Analytical note]. *Directorate for Transport Safety*. URL: <https://mtu.gov.ua/files/bezpeka/Аналіз%20аварійності%20на%20транспорті%20України%20за%202020%20рік.pdf> (accessed 05 December 2021).
9. Shchodo spruyannya zabezpechennyu konkurentospromozhnosti ukrayins'koyi avtomobilebudivnoyi haluzi. Analytychna zapyska [On promoting the competitiveness of the Ukrainian automotive industry. Analytical note]. *National Institute for Strategic Studies*. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/schodo-spriyannya-zabezpechennyu-konkurentospromozhnosti-ukrainskoi> (accessed 05 December 2021).
10. Poryadok spysannya vantazhnykh vahoniv uzhodzheno – Derzhrehulyator [The procedure for writing off freight cars has been agreed – the State Regulator]. *Elevatorist*. URL: <https://elevatorist.com/uk/novosti/13914-poryadok-spisaniya-gruzoviyh-vagonov-soglasovan--gosregulyator/> (accessed 05 December 2021).