

СТРУКТУРА НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ ТА ЕКОНОМІЧНЕ ВІДТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА

Статтю присвячено теоретичному обґрунтуванню застосування відтворення транспортно-дорожнього комплексу в системі відтворення національної економіки. Досліджено можливість застосування транспортно-економічного балансу як методу врівноваження попиту та пропозиції на ринку транспортних послуг.

Ключові слова: економічне відтворення, теорія рівноваги, історичний розвиток, галузева динаміка, транспортний сектор.

Вступ

Досить тривалий час відтворювальні процеси розглядали з позицій залучення інвестиційних коштів та аналізу динаміки фінансового капіталу, не зачіпаючи питання відтворення реального капіталу, а тим більше проблеми відповідності останнього вимогам сучасної парадигми розвитку, яка характеризується зростанням значущості інноваційного потенціалу підприємств та економіки в цілому. Сучасні аспекти економічного аналізу потребують серйозного опрацювання проблем відтворення капіталу. При цьому слід зазначити, що ця нагальна для країни проблема загострюється з кожним днем, оскільки вже сьогодні ми маємо технічне та технологічне відставання за рядом позицій. Головна мета дослідження полягає в теоретичному обґрунтуванні циклічності та ефективності відтворення основного капіталу транспортно-дорожнього комплексу в умовах структурної трансформації економіки, що передбачає створення економічного базису її інноваційного розвитку.

Актуальність теми дослідження полягає в необхідності розгляду і вирішення проблем відтворення основного капіталу транспортних підприємств, виявленні закономірностей та особливостей циклу його відтворення в умовах переходу на нові технологічні уклади, пошуку шляхів підвищення ефективності формування та розвитку капіталу в сучасних умовах.

Постановка проблеми:

- прогнозування макропараметрів розвитку транспорту України, збалансованих за макропараметрами розвитку галузей господарства в розрізі регіонів;
- виявлення та ліквідація «вузьких місць» у транспортній системі у зв'язку зі змінами струк-

тури виробництва в галузевому і територіальному розрізах;

- оцінка конкурентних можливостей вбудовування транспортної інфраструктури країни в світову транспортну систему для диверсифікації зовнішньої торгівлі та інтеграції України у світову економіку;
- реалізація нових вимог до транспорту в умовах зміни геополітичної ситуації, нових «амбітніших» завдань розвитку економіки України та вирішення питань зміцнення її національної безпеки.

Виклад основного матеріалу

За січень 2011 р. підприємствами транспорту перевезено 61,1 млн т вантажів, що на 12,2 % більше від обсягу перевезень вантажів порівняно з відповідним періодом 2010 р.

Перевезення вантажів залізницями порівняно з січнем 2010 р. зросло на 14,2 %, у тому числі відправлення вантажів – на 16,9 %. Відправлення вантажів зросло на Львівській залізниці на 49,0 %, Південно-Західній – на 43,0 %, Одеській – на 27,3 %, Донецькій – на 21,0 %, Придніпровській – на 6,9 %, Південній – на 4,0 %. Відправлення цементу збільшилося на 86,9 %, будівельних матеріалів – на 83,0 %, брухту чорних металів – на 33,3 %, кам'яного вугілля – на 20,0 %, коксу – на 17,7 %, лісових вантажів – на 16,0 %, хімічних і мінеральних добрив – на 11,8 %, залізної та марганцевої руди – на 6,7 %, чорних металів – на 5,7 %. Відправлення нафти і нафтопродуктів знизилося на 4,4 %, зерна та продуктів перемелу – на 46,5 %.

Вітчизняний морський та річковий торговельний флот виконав перевезення вантажів у обсязі 0,4 млн т, що на 11,6 % менше, ніж за січень 2010 р. Перевезення вантажів підприємствами річкового транспорту порівняно з січнем 2010 р. зменшилися на 34,8 %, морського тран-

спорту – зросли на 13,0 %. Закордонні перевезення вантажів річковим транспортом зменшилися на 35,0 %, морським – збільшилися на 24,7 %. Обсяг переробки вантажів у торговельних і рибних портах та на промислових причалах (морських і річкових) зріс на 5,1 % і становив 12,4 млн т. Переробка імпортованих вантажів збільшилася на 1,1 %, транзитних – на 40,7 % та внутрішнього сполучення – на 10,2 %. Переробка експортних вантажів скоротилася на 11,2 %. Кількість оброблених суден – закордонних та інфрагт – зменшилася на 1,9 % і становила 1,3 тис. од.

Підприємствами автомобільного транспорту (враховуючи перевезення фізичними особами–підприємцями) за січень 2011 р. перевезено 9,9 млн т вантажів, що на 51,2 % більше, ніж за січень 2010 р., та виконано вантажооборот в обсязі 2,1 млрд ткм, який зріс на 21,6 %.

Магістральними трубопроводами у січні 2011 р. транспортовано 17,0 млн т вантажів, що на 4,8 % менше, ніж у січні 2010 р. Перекачка аміаку зросла на 89,3 %. Перекачка нафти скоротилася на 22,1 %, газу – на 2,5 %. Транзит газу зріс на 2,9 %, аміаку – на 62,3 %. Транзит нафти зменшився на 17,9 %.

За січень 2011 р. авіаційним транспортом перевезено 5,9 тис. т вантажів, що на 4,1 % більше, ніж за січень 2010 р. Вантажооборот авіаційного транспорту становив 22,7 млн ткм, що на 14,5 % менше порівняно з січнем 2010 р.

За січень 2011 р. послугами пасажирського транспорту скористалися 549,2 млн пасажирів, виконано пасажирську роботу в обсязі 9,4 млрд пас. км, що відповідно більше на 4,9 % та на 5,6 % від обсягів січня 2010 р.

Залізничним транспортом (враховуючи перевезення міською електричкою) за січень 2011 р. відправлено 32,2 млн пасажирів, що на 0,7 % більше, ніж за січень 2010 р. Відправлення пасажирів зросло на Південно-Західній залізниці на 2,2 %, Одеській – на 0,6 %, Львівській – на 0,5 %, Донецькій та Придніпровській – на 0,1 %, на Південній залізниці залишилося на рівні січня 2010 р. Послугами автомобільного транспорту (враховуючи перевезення фізичними особами–підприємцями) скористалися 304,3 млн пасажирів, що на 1,2 % більше, ніж за січень 2010 р. Перевезення пасажирів автотранспортом фізичних осіб–підприємців зменшилися на 7,9 %. Перевезення пасажирів морським транспортом порівняно з січнем 2010 р. зросли на 17,9 %. Підприємства м. Севастополя, які виконали 92,5 % загальних обсягів морських перевезень пасажирів, збільшили перевезення пасажирів на 16,4 %. Закордонні морські перевезення пасажирів зросли на 33,8 % порівняно з січнем 2010 р. Підприємства Автономної Республіки Крим, які вико-

нують майже всі морські закордонні перевезення (96,1 %), збільшили у січні 2011 р. перевезення пасажирів на 30,5 %. Авіаційним транспортом перевезено 0,4 млн пасажирів, що на 33,7 % більше, ніж за січень 2010 р. За січень 2011 р. міським електротранспортом перевезено 211,9 млн пасажирів, що на 11,4 % більше порівняно з січнем 2010 р. [1].

Транспортно-економічні баланси та їх використання у плануванні та раціоналізації перевезень

Ф. Кене, на прикладі своєї «Економічної таблиці», вказав, яким чином відбувається відшкодування витраченого суспільного капіталу, в натуральній формі і за вартістю [4].

Не можна назвати досить повним і дослідження відтворення капіталу в промисловості, проведене К. Марксом у «Капіталі», хоча він і зробив спробу розглянути обміни капіталу і товарних мас у натурально-речовій формі і за вартістю. Невизначеність його поглядів на освіту вартості і ціни товару не дала йому змоги чітко змодельовати умови процесу відтворення вартості капіталу в промисловості. Каменем спотикання стало тривіальне нерозуміння процесу та умов взаємодії капіталу і процесу праці конкретного виробника [3; 4].

В. Леонт'єв зазначав, що міжгалузевий баланс є методом аналізу відносно стабільних потоків товарів і послуг між елементами економіки, він необхідний для створення статистичної картини системи з метою для маніпулювання економічною теорією [9].

Незважаючи на потребу докладнішої галузевої інформації, її кількість останнім часом суттєво зросла. Виникла необхідність зіставлення сучасної теорії економіки транспорту з наявними фактами.

У найзагальнішому вигляді можна дати таке визначення транспортно-економічного балансу: це система показників, яка відображає певний звітний або плановий період за видами сировини, пального та продукції, або за окремими підприємствами, галузями економіки, економічними районами та країною в цілому [7].

Л. Канторович свого часу вказував на проблему оптимальності: «Оптимальна система перевезень, яка, без сумніву, приносить користь державі, призводить до скорочення цього показника, і, тим самим, погіршує показники роботи організації. Звичайно, можливо вимірювати якість роботи за витратами за наявних тарифів і намагатися, при плануванні перевезень, мінімізувати ці витрати. Однак одразу виникає питання про правильне, науково обґрунтоване нарахування тарифів». Оскільки транспортна задача є приватним випадком задачі лінійного програмування, для

неї ключовим є критерій оптимальності плану. Цей критерій можна сформулювати таким чином: припустимий план перевезень тоді і лише тоді є оптимальним, коли з кожним пунктом виробництва і споживання можна зіставити величину, яка характеризує рівень оцінки продукції в ньому так, що множина цих потенціалів задовольняє таким умовам: а) різниця оцінок пунктів споживання і виробництва, між якими заплановані перевезення, дорівнює витратам із транспортування одиниці продукту між цими пунктами; б) аналогічні різниці для усіх інших пар пунктів не переважають витрат із транспортування.

Л. Канторович також у неявній формі обгрунтовує питання відтворення транспорту: «...споживачеві байдуже, звідки, з яких пунктів виробництва надходить цей продукт, аби він надходив у потрібному обсязі. Однак від того, наскільки раціональним виявиться прикріплення пунктів споживання до пунктів виробництва, суттєво залежить обсяг транспортної роботи. У зв'язку з цим виникає питання про найбільш раціональне прикріплення виробників до споживачів (і навпаки), про правильний напрямок перевезень вантажу, за якого потреби задовольняються, а витрати на транспортування – мінімальні» [2].

Ш. Я. Турецький, який визначав транспортний баланс як зведений шаховий матеріальний баланс, вказує: «Зв'язок між галузями та між підприємствами, між виготовленням матеріальної продукції та виробничим (а також особистим) споживанням цієї продукції досягається за допомогою перевезень. Виявленню цих зв'язків у просторі слугує зведений шаховий матеріальний баланс, побудований у територіальному розрізі. За допомогою цього балансу виявляється кореспонденція вантажів, вантажні потоки при раціональному використанні транспортних засобів» [див. 6; 7]. Однак це лише баланс зв'язків, кінцевий же підсумок транспортно-економічного балансу не зводиться до складання певної таблиці, а є, як і весь балансовий метод планування, інструментом забезпечення пропорцій між розвитком транспорту та інших галузей національної економіки. Гіпотезою розвитку транспортної мережі є прискорена модернізація транспортної мережі за орієнтації на повне використання внутрішніх можливостей наявної транспортної мережі. Ця гіпотеза виходить не тільки з достатності існуючої конфігурації транспортної мережі, а й можливості модернізації та реконструкції стратегічних напрямків у найкоротші терміни. Основний обсяг робіт з модернізації та реконструкції проводиться на першому етапі. Принципових змін конфігурації транспортної мережі країни не намічається, формування нових ши-

ротних магістральних транспортних напрямків на порядку денному постане тільки в другій чверті XXI століття. Оскільки нині на основних залізничних напрямках є значні резерви пропускної і провізної здатності (завантаження на рівні 50–70 %), то з урахуванням можливості їх модернізації вважають, що їхні потужності відповідатимуть попиту на транспортні послуги з боку економіки в цілому. Українська транспортна мережа органічно доповнюватиметься транспортними магістралями країн Центральної та Східної Європи.

20 жовтня 2010 р. Кабінет міністрів України затвердив транспортну стратегію до 2020 р., яка визначає концептуальні засади формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування транспортної галузі. Її реалізація створить умови для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення. Основні напрями розвитку транспортного сектора економіки України на період до 2020 р.: зменшення на 30 % обсягів викидів шкідливих речовин в атмосферу; зменшення на 15–20 % енергоємності транспорту, зокрема автомобільного – з 43,6 до 34,8 грама умовного палива на 1 тоннокілометр, залізничного – з 10,32 до 8,75 грама умовного палива на 1 тоннокілометр; прискорення темпів інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем [5].

Споживачі транспортної продукції водночас є споживачами ресурсів та факторів виробництва, необхідних для створення транспортної послуги.

Транспортна послуга не є кінцевим благом сама по собі. Вона лише сприяє прискоренню процесу обміну товарами та послугами. Однак, своєю чергою, така послуга може розглядатися умовно – як кінцеве благо, або благо віддаленого порядку (за Й. Шумпетером) з погляду залучених до її створення ресурсів та факторів виробництва.

Таким чином, концентруючись на проблемах відтворення транспортно-дорожнього комплексу, можна уявити дві замкнені економічні системи:

1. Макросистема – транспорт є фактором поєднання географічно відокремлених територій для здійснення обміну товарами, послугами та переміщенням факторів виробництва. При цьому транспортний фактор – це органічна ланка, яка поєднує мега-, мета-, макро-, мезо-, мікро- та мінірівні господарської діяльності.

2. Мезо- та мікросистеми. На такому рівні транспортно-шляховий комплекс можна розгля-

дати як окремий суб'єкт, який створює власний Галузевий Транспортний Продукт.

На думку Й. Шумпетера, економічна логіка панує над технічною. Найкращі з економічного погляду і технічно найбільш досконалі комбінації, хоча і не завжди, але усе ж таки достатньо часто не збігаються, до того ж унаслідок пристосування економіки до правильно розпізнаних умов, а не просто через брак знань або інертність [8].

Теорія транспортного відтворення з погляду замкненого циклу

Колобіг – ситуація, яка повторюється з року в рік. Однак колобіг, а не лише його окрема фаза, може змінюватись. Сама зміна відбувається безперервно, тобто кроки цього процесу можуть бути найменшої величини і перебувати завжди в одних і тих самих рамках.

Однак, як пише Й. Шумпетер, існують такі зміни, які відбуваються не безперервно, виходять за межі звичних рамок, змінюють звичний хід і не можуть бути зрозумілими з погляду «колобігу», хоча мають суто економічний – «внутрішньосистемний» характер, як, наприклад, перехід від епохи поштових карет до епохи залізниць.

Як здійснюються такі зміни і які процеси вони породжують?

Розвиток, на думку Й. Шумпетера, – це явище, яке відрізняється на практиці і в свідомості, не зустрічається серед явищ, притаманних колобігу або тенденції до рівноваги, а діє на них лише як зовнішня сила.

Теорія транспортного відтворення з погляду видатків

Транспортні видатки та вигоди можуть бути згруповані у різні групи.

Видатки поділяють за різними ознаками:

– зовнішні, внутрішні та соціальні: внутрішні (приватні) – компенсує споживач транспортної продукції; зовнішні – витрати інших споживачів (нетранспортної продукції); соціальні – сума загальних транспортних видатків суспільства, які мають внутрішній та зовнішній вплив.

– змінні та постійні;

– ринкові та неринкові.

Згідно з дослідженнями Інституту транспортної політики (Вікторія, Канада) [10], близько однієї третини видатків на автомобільному транспорті – зовнішні, і близько чверті – внутрішні, але фіксовані. На інших видах транспорту структура видатків інша. Можуть існувати конфлікти між різними транспортними стратегіями. Наприклад, зменшення заторів на дорогах призводить до погіршення умов пересування пасажирів

Таблиця. Різновиди транспортних витрат

	Змінні	Постійні
Внутрішні (витрати споживача)	Пальне; короткотрокове паркування; час споживача; ризик аварії для споживача	Купівля автотранспортного засобу; реєстрація автотранспортного засобу; оплата страхування; ремонт автотранспортних засобів
Зовнішні	Ремонт автошляхів; послуги при перевезенні; вплив навколишнього середовища; ризик некомпенсованих втрат при настанні аварії	Проектування автодоріг; планування транспортних потоків; світлофори

Джерело: [10].

рів, зменшення шкідливих викидів призведе до збільшення споживчих цін або заторів.

Пропозиції

З метою покращення транспортної забезпеченості необхідно розпочати будівництво приватних автошляхів. Слід визначити термін реалізації комерційного проекту (період окупності). Наприклад, якщо термін реалізації проекту, у тому числі окупності, становитиме 5 років, швидкісні магістралі через 20 років необхідно повернути державі.

Швидкісні автошляхи повинні пройти в обхід населених пунктів, зв'язок з якими здійснюватиметься спеціальними під'їзними шляхами.

Будівництво нових магістралей дасть змогу скоротити час перебування пасажирів у дорозі, поліпшити сполучення з морськими портами та промисловими підприємствами. Окрім того, знизяться втрати від ДТП та з'явиться позатранспортний економічний ефект в інших галузях.

Висновки

Існує невідповідність між теорією і практикою застосування теорії економічного відтворення транспортно-дорожнього комплексу.

Запропонована точка відліку – відсутність ринкових диспропорцій та кордонів – ніде не використовується.

Для оптимальної оцінки ефектів необхідна комбінація різних методик.

Методики самі по собі не є стандартизовані, тому необхідно застосовувати під час аналізу ту

методику непрямих ефектів, яка найбільш адаптована для конкретної моделі (наприклад, модель урбанізації потребує зовсім іншої мето-

дики, ніж модель ринку праці). У разі неможливості моделювання слід застосовувати якісні показники.

1. Економіка України за січень 2011 року [Електронний ресурс] // Урядовий кур'єр. – Режим доступу : <http://www.ukurier.gov.ua/index.php?article=1&id=18567>. – Назва з екрана.
2. Канторович Л. В. Математическое оптимальное программирование в экономике / Л. В. Канторович, А. Б. Горстко. – М. : Наука, 1968. – 231 с.
3. Маркс К. Капитал / Карл Маркс. – М. : ООО «Издательство АСТ», 2001. – Т. 1. – 800 с.
4. Сальвин В. П. Теория и модели общественного воспроизводства / В. П. Сальвин [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.salyvin.com/Salyvin.pdf>. – Назва з екрана.
5. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу : <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>. – Назва з екрана.
6. Турецкий Ш. Я. Планирование и проблемы баланса народного хозяйства / Ш. Я. Турецкий. – М. : Экономиздат, 1961. – 234 с.
7. Шафиркин Б. И. Координация транспорта и планирование грузовых перевозок / Б. И. Шафиркин. – М., 1966. – 232 с.
8. Шумпетер Й. Теория экономического развития (Исследование предпринимательской прибыли, капитала, кредита, процента и цикла конъюнктуры) / Й. Шумпетер ; пер. с англ. – М. : Прогресс, 1982. – 455 с.
9. Leontief W. The structure of American economy, 1919–1929 / W. Leontief. – Cambridge, MA : Harvard University Press, 1941. – 181 p.
10. Litman T. A. Transportation Cost and Benefit Analysis – Techniques, Estimates and Implications / Todd Alexander Litman [Електронний ресурс] // Victoria Transport Policy Institute, 17 May 2007. – Режим доступу : <http://www.vtpi.org/tca/tca01.pdf>. – Назва з екрана.

G. Grygoriev

NATIONAL ECONOMY STRUCTURE AND ECONOMIC REPRODUCTION OF TRANSPORT SECTOR

The article is devoted to the theoretical substantiation of transport - road complex usage in the reproduction of the national economy. Possibility of using transport-economic balance as a method of balancing supply and demand on the transport market was used.

Keywords: economic reproduction, theory of equilibrium, historical development, sectoral dynamics, transport sector.

УДК 330. 477

Кузьменко В. П.

ТЕОРІЯ ЕКОНОМІЧНИХ ЦИКЛІВ І ГЛОБАЛЬНА ФІНАНСОВА КРИЗА

У статті проаналізовано та підтверджено довгострокові прогнози фінансових і соціально-економічних криз, виконані на основі системної теорії економічних циклів. Дано комплексну оцінку процесів реального перетворення регіональних фінансових криз на світову глобальну фінансово-економічну кризу.

Ключові слова: теорія економічних циклів, фінансові та економічні кризи.

Постановка проблеми

Протягом перших років нового тисячоліття людство спостерігає розгортання спочатку соціально-політичної та екологічної, а потім

і фінансової та соціально-економічної глобальної кризи, що дедалі більше набуває системного характеру, всебічно торкаючись різноманітних аспектів людського життя. Взагалі сучасна глобальна соціально-економічна криза виявилась