



УДК 303.322.011

В'юн В.Г., Крайній В.О.

КОМПЛЕКСНИЙ АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ Й РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В РЕГІОНІ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

Розглянуто проблеми транспорту при організації міжнародних перевезень. Вказано важливість та доцільність автомобільних перевезень на сучасному етапі розвитку транспортної сфери. Актуальність дослідження пов'язана з вирішенням завдань розвитку Миколаївщини. Авторами досліджені проблеми інвестування галузі в регіоні, створені відповідні моделі.

The problems of transport in organization of international transportations are considered. Importance and expedience of motor-car transportations on the modern stage of development of transporting sphere is indicated. Research actuality is related to the decision of tasks of development of Mukolayv. Problems of investing of industry in a region are explored by the authors; the proper models are created as well.

Розвиток України потребує вирішення багатьох науково-технічних, економічних та соціальних задач. Такі задачі виникають як на макро-, так і на мікро рівні. Проблеми транспорту є важливою складовою господарського комплексу держави і потребує уваги науковців та фахівців для вирішення науково-прикладних задач які виникають в галузі.

Транспорт, як ніяка інша галузь відображає стан економіки країни в цілому. Україна розташована у центральній частині Європи і займає дуже привабливе геополітичне положення. Вона є природною транзитною країною для усіх видів транспорту, у тому числі автомобільного. Територією України проходять три міжнародні транспортні коридори. Ці фактори створюють необхідні передумови для залучення значних обсягів транзитних вантажів.

Проблемами вдосконалення процесів міжнародних перевезень вантажів займалися такі вчені та фахівці, як Кузьмін О.С., Воротинцев П.П., Артем'єв Б.П., Донський А.Н., Зайончик Л.Г., Срубасовський Т.К., Новіков С.Ф., Авчинкин Д.В. та інші. Але, як правило, в цих роботах розглядалися окремі питання, вирішення яких приводило до поліпшення окремих складових діяльності підприємства. Комплексному розв'язанню питань оптимізації управління міжнародними перевезеннями вантажів та виробничими процесами автотранспортних підприємств за рахунок розробки і реалізації методів моделей і стратегій інвестування на даний час приділялося недостатньо уваги, хоча, цей напрямок наукових досліджень заслуговує значної уваги з боку науковців та має значні перспективи [1].

За січень–липень 2005р. підприємствами транспорту перевезено 457,5 млн.т вантажів, що на 2,5% менше, ніж за січень–липень 2004р. Вантажооборот зменшився на 2,6% і становив 263,4 млрд.ткм.

Перевезення вантажів залізницями порівняно з січнем–липнем 2004р. зменшилося на 4,1%, у тому числі відправлення вантажів – на 3,3%. Зменшення відправлення вантажів спостерігалось на всіх залізницях: на Львівській залізниці – на 6,9%, Донецькій – на 5,5%, Одеській – на 1,5%, Південній – на 1,1%, Придніпровській залізниці на – 0,8% та Південно-Західній – на 0,3%. Збільшилося відправлення основних номенклатурних груп вантажів: зерна

і продуктів перемелу – в 1,3 рази, хімічних і мінеральних добрив – на 16,2%, цементу – на 6,9%, залізної та марганцевої руди – на 1,6%. Середньодобове вивантаження вагонів зменшилося в цілому на 5,0%, у тому числі на Придніпровській залізниці – на 9,7%, Львівській – на 9,6%, Одеській – на 3,1%, Донецькій – на 2,6% та Південній залізниці – на 0,6%. На Південно-Західній залізниці середньодобове вивантаження вагонів зросло на 0,2%. Порівняно з січнем–липнем 2004р. поліпшилися основні показники використання рухомого складу залізниць: середньодобова продуктивність вантажного вагона зросла на 6,6%, середній час обороту вантажного вагона скоротився на 8,9 годин та більш ніж на 4 години зменшився простій вагона під однією вантажною операцією.

Вітчизняний морський та річковий торговельний флот збільшив перевезення вантажів на 4,3%, в цілому замовникам доставлено 11,7 млн.т вантажів. Перевезення вантажів підприємствами річкового транспорту порівняно з січнем–липнем 2004р. зросло на 5,2%, морського транспорту – на 3,1%. Обсяг переробки вантажів у торговельних і рибних портах та на промислових причалах (морських і річкових) збільшився на 5,6% і становив 85,1 млн.т. Переробка експортних вантажів збільшилася на 12,8%, імпорتنих – на 20,0%, внутрішнього сполучення – на 0,6%. Переробка транзитних вантажів скоротилася на 4,9%. Кількість оброблених суден (закордонних та інфракт) зросла на 10,4% і становила 9,1 тис. одиниць.

Підприємствами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) перевезено 67,0 млн.т вантажів, що на 1,3% більше порівняно з січнем–липнем 2004р., та виконано вантажооборот в обсязі 10,7 млрд.ткм, який зріс на 35,7% за рахунок міжміських і міжнародних перевезень [2].

На сучасному етапі розвитку суспільства міжнародні автомобільні перевезення належать до одного з важливих напрямів зовнішньоекономічної діяльності міст та регіонів. При ринкових відносинах міжнародний автомобільний транспорт сприяє розвитку виробничої сфери, культурних зв'язків, туризму і водночас є важливим джерелом валютних надходжень. Як відомо, середні річні доходи від експлуатації одного автопоїзда становлять близько 70 тис. дол. США, а одного автобуса – 90 тис. дол. США.

Підсумки, наведені Державним комітетом статистики України за січень-вересень 2005 р.[3, табл.1,2], підтверджують вибір на користь автомобільного транспорту.

Автомобільний транспорт впевнено лідирує в обсягах перевезень вантажів в Європейському Союзі, частка яких становить 80 % від всіх видів транспорту. Подальший розвиток транспорту в країнах ЄС значною мірою залежить від становлення ринку транспортних послуг в Україні, уніфікації правил і умов міжнародних перевезень.

Історично та за своїм географічним положенням Україна успадкувала порівняно розвинуту інфраструктуру транспорту, можливість прискореної інтеграції до європейської транспортної системи на відміну від інших країн СНД, де міжнародні перевезення формувалися практично заново.

Таблиця 1

Вантажні перевезення (січень – вересень 2005 р.)

	Перевезено вантажів, млн.т		Вантажооборот, млрд.ткм	
	2005р.	у % до 2004р.	2005р.	у % до 2004р.
Всіма видами транспорту	593,2	97,7	334,9	96,3
у тому числі				
залізничним	328,4	96,1	162,5	93,3
автомобільним	92,2	102,5	14,3	134,7

Пасажирські перевезення (січень – вересень 2005 р.)

	Перевезено пасажирів, млн.		Пасажирооборот, млрд.пас.км	
	2005р.	у % до 2004р.	2005р.	у % до 2004р.
Всіма видами транспорту	3205,7	103,6	84,3	105,6
у тому числі				
залізничним	338,6	97,3	40,6	100,2
автомобільним	2853,4	104,4	38,9	110,8

У становленні цивілізованої системи міжнародних перевезень зацікавлені не стільки перевізники західноєвропейських країн, які рік у рік збільшують обсяги перевезень, скільки вітчизняні підприємства. Тим більше, що останнім часом значно зросла конкурентоспроможність товарів, вироблених в Україні, на міжнародних ринках. Крім того, транспортний ринок освоюється вітчизняними перевізниками.

Основним законом при ринкових відносинах є відповідність кількості і якості автомобільного парку попиту в перевезеннях. Якщо попит на перевезення зростає, автомобільний парк повинен відповідно збільшуватись за чисельністю та змінюватись за структурою і навпаки. Якщо така зміна не відбувається, то це стає тягарем для транспортної системи і держави в цілому.

Світова практика діяльності автотранспортних фірм показує, що функціонувати без регулярних і значних інвестиційних вкладень вони просто не можуть. Це потрібно для переходу на нові технології перевезень, для використання нових видів матеріалів, що використовуються рухомих складом, виконання зростаючих екологічних вимог та оптимізації вартості проектування нових моделей автотранспортних засобів і т. ін.

У Миколаївській області функціонує потужна транспортна система, до складу якої входить залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний та трубопровідний. Область з давніх часів є одним із важливих центрів міжнародних економічних та транспортних зв'язків, через яку проходять залізничний, автомобільний, та трубопровідний міжнародні коридори. Автомобільний транспорт відіграє важливу роль у міжміських та регіональних перевезеннях. Через територію області проходять автомобільні шляхи Миколаїв – Одеса – Кишинів, Миколаїв – Сімферополь, Миколаїв – Кіровоград та інші. Довжина автомобільних шляхів загального користування складала на 01.01.2001 року 4801,7 км, з них 4773,7 км – з твердим покриттям (99,4% загальної довжини). Крім того, на балансі підприємств і організацій знаходиться 7556,1 км відомчих доріг, з яких 76,1% – з твердим покриттям. Автотранспортом (понад 24 підприємства) здійснюють міські, приміські, міжміські та міжнародні перевезення. Існує мережа пасажирських автовокзалів і автостанцій[4].

Як зазначено в [5, табл. 3], головним завданням у роботі автомобільного транспорту буде збереження маршрутної мережі пасажирських перевезень, яка охоплює майже 95 відсотків населених пунктів області. До цієї роботи сьогодні залучено на конкурсній основі 15 акціонерних і 17 приватних підприємств. Для повного задоволення попиту населення в пасажирських перевезеннях триває робота по збільшенню кількості рейсів на пасажирських маршрутах.

**Основні показники роботи окремих видів транспорту по м. Миколаєву за
січень – листопад 2004 року.**

	Виконано за січень-серпень 2004 року
Оброблено вантажів, тис. тон.	12919,8
Річкові причали	987,1
Морські причали	11932,7
Перевезено вантажів, тис. тон.	2324,0
Автомобільним транспортом	2031,5
Річковим транспортом	250,5
Морським транспортом	42,0
Вантажооборот, тис. тон. км.	213268,1
Автомобільний транспорт	206569,3
Річковий транспорт	5381,3
Морський транспорт	1317,5
Перевезено пасажирів, тис. пас.	53346,0
Автомобільним транспортом	52577,3
Річковим транспортом	767,2
Морським транспортом	1,5
Пасажирооборот, тис. пас. км.	813043,4
Автомобільний транспорт	810565,0
Річковий транспорт	2429,5
Морський транспорт	48,9
Міським електротранспортом за 11 міс.	61486,4 тис.
Трамваями	4126,0 тис.
Тролейбусами	13360,4 тис.

За січень–вересень 2005 року автомобільним та водним транспортом області перевезено майже 4 млн. тонн вантажів, що на третину менше, ніж за відповідний період минулого року. При цьому вантажооборот зріс на 17% і становив 302,7 млн. тонно-кілометрів. Послугами автомобільного та водного пасажирського транспорту скористалися 79,2 млн. осіб, що на 41,7% більше, ніж за дев'ять місяців 2004 року. Автомобільним транспортом (з урахуванням перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями) перевезено 78,6 млн. осіб, з них лише 21,6% – автотранспортними підприємствами[6].

Поряд з цим будуть вирішуватись питання зміцнення матеріально-технічної бази залізничного та міського електротранспорту, розвитку мережі приміського залізничного сполучення.

Зростання виробництва в матеріальній сфері, збільшення інвестиційної діяльності дасть можливість підвищити використання потенціалу транспортного комплексу області. До 2010 року порівняно з очікуваними у 2000 році передбачається збільшити обсяги перевезень вантажів автомобільним транспортом загального користування на 32,3 відсотка, пасажирів – автобусами загального користування, річковим та авіаційним транспортом – відповідно на 26,8 , 12,4 та 200 відсотків. Перероблення вантажів на водному транспорті збільшиться на 19,2 відсотка.

Інвестування може бути направлене на модернізацію або повне оновлення рухомого складу, організацію нових транспортних маршрутів з рівнем обслуговування за світовими стандартами.

Розробка управлінських, фінансових та економіко-математичних моделей, стратегій і механізмів розвитку підприємств у певних умовах діяльності є однією з важливих задач, яка є актуальною і потребує вирішення[7].

Комплексний аналіз підтверджує актуальність в розробці моделі функціонування транспортного підприємства регіону, що здійснює міжнародні перевезення, яка дозволяє оптимізувати фінансові потоки та використання ресурсів підприємства в залежності від попиту на транспортні послуги і дає можливість збільшити результуючий показник діяльності підприємства – прибуток[8]. Дана модель діяльності дозволяє оптимально управляти діяльністю підприємства, за рахунок раціонального використання трудових, матеріальних і фінансових ресурсів, розробки і ефективної реалізації науково-методичного забезпечення функціонування процесів міжнародних перевезень вантажів за сучасних умов.

Для покращення процесів міжнародних перевезень в регіоні, поставлені та вирішуються такі задачі дослідження:

- визначити основні проблеми та намітити напрями їх вирішення для забезпечення ефективної діяльності транспортних підприємств регіону за сучасних умов;
- сформулювати системний підхід до вдосконалення організації та управління процесами перевезень вантажів в регіоні;
- обґрунтувати найбільш поширені методи дослідження інвестиційної діяльності в реальних умовах функціонування транспортних підприємств в регіоні;
- визначити критерії для оцінки ефективності інвестування процесів перевезень вантажів;
- розробити стратегії інвестування міжнародних перевезень вантажів за сучасних умов господарювання;
- провести порівняльний аналіз застосування різних стратегій інвестування для діяльності автотранспортного підприємства, що здійснює перевезення вантажів у міжнародному сполученні.
- розробити модель і алгоритм планування та прогнозування діяльності підприємства за умов реалізації інвестицій;
- розробити фінансово-економічні механізми діяльності транспортних підприємств регіону;
- запропонувати математичну модель як основу для оптимального використання виробничих ресурсів, та збільшення результативності діяльності підприємства;
- розробити модель оптимального управління процесами міжнародних перевезень вантажів;
- сформулювати організаційно-економічні аспекти інвестування процесів міжнародних перевезень вантажів.

Література

1. Левковець П.Р., Чеп'юк Л.М. Основні напрямки вдосконалення інвестиційної політики перевезення вантажів // Вісник. – К.: УТУ, ТАУ, 2000. – Вип. 4. – С. 244 - 250.
2. <http://mintrans.gov.ua/index.php?m=branch.invest.investments.uzal>
3. http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/tz/vp/vp_u/vp0905_u.html
4. <http://www.mykolayiv-oda.gov.ua/ru/publication/content/295.html>
5. Програма соціально-економічного розвитку Миколаївської області на 2000 - 2010 роки «Миколаївщина - 2010» - Затверджена рішенням Миколаївської обласної Ради від 23.12.99 № 1
6. http://www.stat.nk.ukrpack.net/stat/s_trans.htm
7. http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/printable_article?art_id=32874
8. Чеп'юк Л.М. Стратегії інвестиційної діяльності перевезень // Системні методи керування, технологія та організація виробництва, ремонту і експлуатації автомобілів: 36. наук. пр. – К.: УТУ, ТАУ, 2001. – Вип. 12. – С. 361 - 365.

*Рекомендовано до публікації
д.е.н., проф. Салигою С.Я. 23.06.05*

*Надійшла до редакції
09.06.05*