

УДК 656.2:31

JEL Classification M 21

*Олена Володимирівна Андрєєва, к. е. н., доцент,
(доцент кафедри фінансів, обліку і оподаткування Державного університету
інфраструктури та технологій)*

ОЦІНКА РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У КОНТЕКСТІ ЦИКЛІЧНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ

Економічна та виробнича діяльність залізничної галузі знаходиться під впливом циклу економічного розвитку, коли економічні та фінансові кризи формують особливі умови для проведення основної діяльності залізничного транспорту - здійснення перевізного процесу. Умови сучасної економічної динаміки необхідно сприймати як кореляцію маршруту розвитку залізничної галузі з обов'язковим врахуванням економічних криз у механізмі діяльності. Результативною тенденцією економічного циклу є динаміка валового внутрішнього продукту та індикативні показники ефективності процесу відтворення - обсяги капіталовкладень і вантажоперевезень.

Залізничний транспорт України як ключова складова транспортного сектору країни, що надає транспортні послуги у сфері виробництва, обігу, соціальної сфери, виконує у механізмі циклічності системо утворюючу функцію та у процесі коливань відчувають максимальне навантаження, що ілюструє статистика вантажоперевезень і динаміка валового внутрішнього продукту під час двох великих економічних криз 2008-2009 та 2019-2020 років. Зі зниженням індикативних показників залізнична галузь втрачає доходи від основної діяльності та зацікавленість інвесторів. З врахуванням того, що цикл економічного розвитку – це об'єктивна реальність, а його динаміка це відображення загальної динаміки розвитку сучасного суспільства під впливом науково-технічного прогресу, суб'єкту господарювання потрібно робити кроки на випередження, у фазі піднесення, щоби з мінімальними втратами зустріти та пройти фазу кризи. Відносно залізничної галузі це кроки по вдосконаленню інвестиційної політики з чітко визначеними пріоритетами інвестиційної діяльності, джерелами фінансування інвестиційних програм з урахуванням специфічних особливостей, удосконалення політики управління основним капіталом, формування протидії ризикам інвестування з їх переорієнтуванням під кон'юнктуру ринку, моніторинг ринку та прогноз даних щодо зародження кризових явищ, оперативним реагуванням на кон'юнктурні зміни через механізм інвестиційного контролінгу, застосування в управлінні універсальних методів менеджменту світового рівня. Адаптація роботи залізничного транспорту до умов динамічних економічних циклів відбувається на тлі змін системи економічних цінностей та вимагає від галузі освоєння інноваційних технологій, спрямованих на підвищення ефективності роботи та розширення можливостей на нових ринках.

Ключові слова: залізничний транспорт, економічний цикл, циклічність розвитку економіки, показники діяльності залізничного транспорту.

Постановка проблеми. Залізнична галузь є фактором розвитку для важливих

© Андрєєва О.В., 2022

економічних сфер держави – бюджетної, територіальної, зовнішньоекономічної, валютної тощо.

Частка залізничного транспорту України на ринку транспортних послуг за обсягом вантажоперевезень складає понад 50%, а за обсягом пасажиро перевезень - понад 35%. Саме тому діяльність залізничного транспорту впливає на всі макроекономічні показники національної економіки, а будь-які зміни макроекономічних процесів відображаються на роботі галузі. Економічна та виробнича діяльність залізничної галузі відбувається в умовах не стаціонарної поведінки національної економіки та знаходиться під впливом економічних і фінансових криз, що формує особливі умови для проведення основної діяльності залізничного транспорту - здійснення перевізного процесу.

Сучасна економічна динаміка формує особливі та непрості умови, в яких залізничній галузі необхідно ефективно працювати, проводити інвестиційну діяльність, будувати стратегію подальшого розвитку. У цих умовах необхідно сприймати і враховувати економічну кризу як механізм розвитку, в якому відбувається кореляція маршрут у перспективі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання, що розглянуті у статті, є темою наукового пошуку багатьох вітчизняних і зарубіжних вчених. Аспектам впливу економічного циклу на розвиток економіки країни загалом та на розвиток залізничної галузі зокрема присвячені публікації Г. Д. Ейтутіса, В. П. Ільчука, О. О. Бакаєва, Б. М. Лапідуса та ін. Дослідження особливостей циклів економічного розвитку стало предметом наукового дослідження таких вчених як М. І. Туган-Барановський, М. Д. Кондратьєв, К. Жугляр, Дж. М. Кейнс, П. Самуельсон, К. Дж. Ероу, В. Леонтєв, М. Фрідман, Й. Шумпетер, Бланк І.А. та ін.

Проте, на сьогодні залишаються невирішеними проблеми адаптації діяльності галузі до умов динамізації циклів розвитку економіки.

Метою статті є моніторинг та оцінка діяльності АТ «Укрзалізниця» під впливом змін фаз циклу економічного розвитку з метою пошуку адаптаційних і стабілізаційних методів її роботи в умовах динамічних економічних циклів розвитку економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Залізничний транспорт України – це ключова складова транспортного сектору країни, призначення якої у наданні транспортних послуг у сфері виробництва, обігу, соціальної сфери, а також у забезпеченні міжгалузевих, міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків. Залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо [1].

Ефективне функціонування національної економіки неможливо без розвинутої та сучасної інфраструктури, що зумовлює зростання ролі залізничної галузі, яка забезпечує всі необхідні умови для функціонування виробничої і невиробничої її сфер. Стабільна робота залізничного транспорту це не тільки запорука національної економічної безпеки, але і міцна підтримка України на шляху до європейської інтеграції. Ефективність роботи залізничного транспорту, перш за все, залежить від наявної матеріально-технічної бази, темпів оновлення рухомого складу і тенденцій макроекономічного розвитку, зокрема, динамізації або прискорення циклу економічного розвитку.

Відомо, що економіка країн періодично проходить чотири фази – складові економічного циклу: криза, депресія, поживавлення та піднесення. Економічний цикл супроводжуються коливаннями рівня ділової активності, виробництва, зайнятості, змінами кон'юнктурних і макроекономічних показників. Циклічність охоплює процеси

на всіх рівнях економіки, зачіпає процеси виробництва, розподілу, обміну та споживання товарів і послуг на мікро та макро рівнях [4].

На особливості та тривалість економічного циклу впливають зовнішні та внутрішні фактори. Глобальний і часто непередбачуваний характер мають саме зовнішні фактори: військово-політичні конфлікти, міграція населення, пандемії, революційні наукові відкриття, банківська експансія, масштабні спекуляції на грошовому ринку.

Внутрішні фактори формуються під впливом державних інституцій, від рішення яких залежить економічний розвиток країни. Це монетарна політика Центробанку країни, обсяги фінансування галузей економіки, рівень платоспроможного попиту населення, обсяги споживання населенням товарів і послуг.

Криза має найбільш значиму роль, тому що це кінець старого і початок нового економічного циклу. В цей перехідний період в економіці, з одного боку, відмирає і йде з ринку все не конкурентне і не сучасне, з іншого боку – формується база для економічного прогресу. Застій економічного розвитку з поступовим відновленням економічних зв'язків, що характерно для депресії, передусе початку поживлення. Як тільки економіка досягає передкризового рівня починається перехід до останньої фази економічного циклу - піднесення, а значить темпи економічного зростання прискорюються, створюються нові робочі місця, збільшується платоспроможний попит населення на товари та послуги, але одночасно, через порушення співвідношення між сукупним попитом і пропозицією, закладаються передумови для нової економічної кризи.

Матеріальною основою циклічності відтворювального процесу є фізичне оновлення основних засобів, а галузі які відносяться до їх виробництва виконують у механізмі циклічності системо утворюючу функцію і у процесі коливань відчують максимальне навантаження. Залізнична галузь безпосередньо належить до таких галузей.

Головною результативною тенденцією економічного циклу є динаміка валового внутрішнього продукту (ВВП), але індикаторами також служать показники ефективності процесу відтворення – обсяги капіталовкладень і вантажоперевезень.

Слід зазначити, що у процесі коливань економічного циклу залізнична галузь, яка у механізмі циклічності виконує базисну функцію, отримує максимальне навантаження, що ілюструє статистика вантажоперевезень і динаміка ВВП під час двох останніх великих економічних криз 2008-2009 та 2019-2021 років. ВВП України у доларовому вимірі у кризовому 2009 році скоротився на 34,6% [2].

На залізничному транспорті, під час економічної кризи 2008-2009 років, спостерігалось зниження індикативних показників: вантажообіг у 2009 році знизився до 196 млрд. т-км., що на 24% менше ніж у 2008 році, а перевезення вантажів у 2009 році дорівнювало 391,0 млн. т., що склало 78,5% від рівня 2008 року [3]. Тенденція до зниження показників діяльності на залізничному транспорті зберігається і під час економічної кризи 2019-2021 років, що була спричинена вірусною пандемією світового масштабу. Так, перевезення вантажів залізничним транспортом у 2018 році склало 322,3 млн. т. вантажу, у 2019 році – 312,9 млн. т., у 2020 році – 298,1 млн. т., у 2021 році – 306,8 млн. т. [3] (рис. 1).

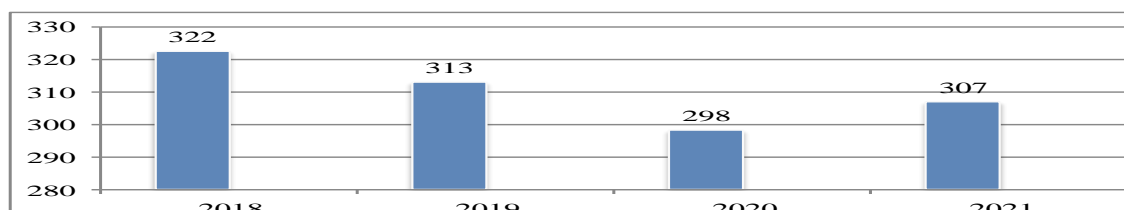


Рис. 1. Динаміка перевезення вантажів залізничним транспортом за період 2018 - 2021 рр., млн. т

Джерело: складено автором за [3]

Щодо пасажирських перевезень то у 2018 році було здійснено перевезень 28614,9 млн. пас. км., у 2019 році – 26356,1 млн. пас. км., у 2020 році – 10696,2 млн. пас. км., у 2021 році – 13315,0 9 млн. пас. км. [3] (рис. 2).

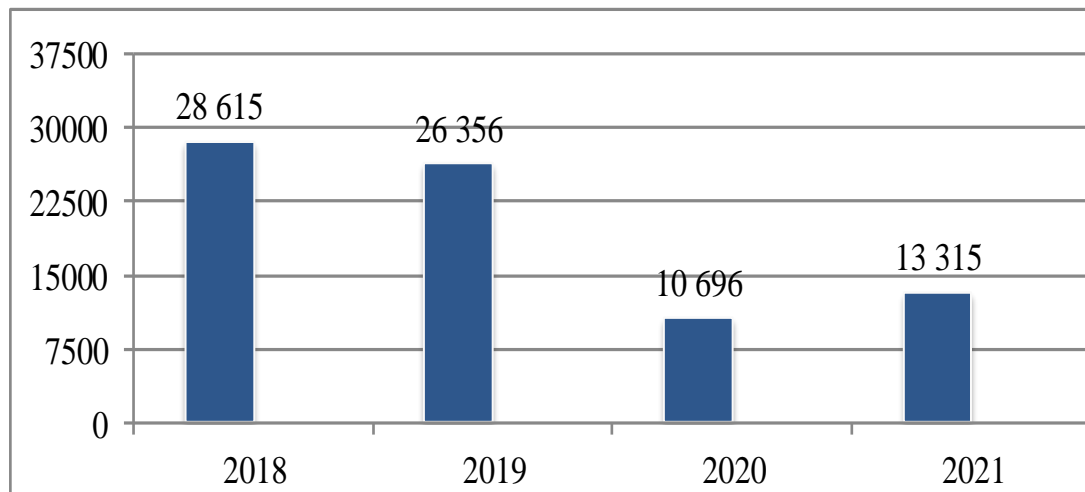


Рис. 2. Динаміка перевезення пасажирів залізничним транспортом за період 2018 - 2021 рр., млн. пас. км

Джерело: складено автором за [3]

Слід зазначити, що зниження індикативних показників вказує на спад діяльності на залізничному транспорті, що у свою чергу, призводить до скорочення прибутків галузі від основної діяльності. З втратою обсягів перевезень у залізничників починаються фінансові проблеми, а інвестори втрачають інтерес до галузі.

Новий підйом кон'юнктури залежить від того, коли відбудеться зростання попиту на продукцію галузі - на перевезення вантажів та пасажирів.

За даними консолідованої фінансової звітності у 2018 році доходи АТ «Укрзалізниця» від вантажних перевезень становили 67,52 млрд. грн., у 2019 році – 72,488 млрд. грн., що на 4,7% більше ніж у 2018 році, у 2020 році доходи склали 65,02 млрд. грн., у 2021 році – 72,288 млрд. грн [3].

Доходи, отримані від перевезення пасажирів і багажу у 2018 році склали 8,479 млрд. грн., у 2019 році – 9,905 млрд. грн., у 2020 році – 4,133 млрд. грн., у 2021 році – 6,23 млрд. грн. [3].

Статистика наявно демонструє, що доходи залізничного транспорту від вантажних перевезень у 2020 році скоротилися на 10%, а доходи від пасажирських перевезень знизилися на 58,3%. Слід зазначити, що у кризовому 2020 році спостерігалось загальне зниження обсягів перевезень залізничним транспортом на 3,3% у порівнянні з 2019 роком. Відповідно до консолідованого звіту за 2020 рік АТ «Укрзалізниця» отримала 11,9 млрд. грн. чистого збитку [3].

Негативна динаміка доходів АТ «Укрзалізниця» від вантажних і від пасажирських перевезень пряме слідство руйнівних соціально-економічних наслідків кризи 2020 року, які спричинили прискорення темпів інфляції до 5%, падіння реального ВВП України на 4% у порівнянні з 2019 роком. До цього слід додати загальне зниження доходів населення та скорочення можливостей у людей вільно пересуватися та подорожувати у 2020 році через умови пандемії.

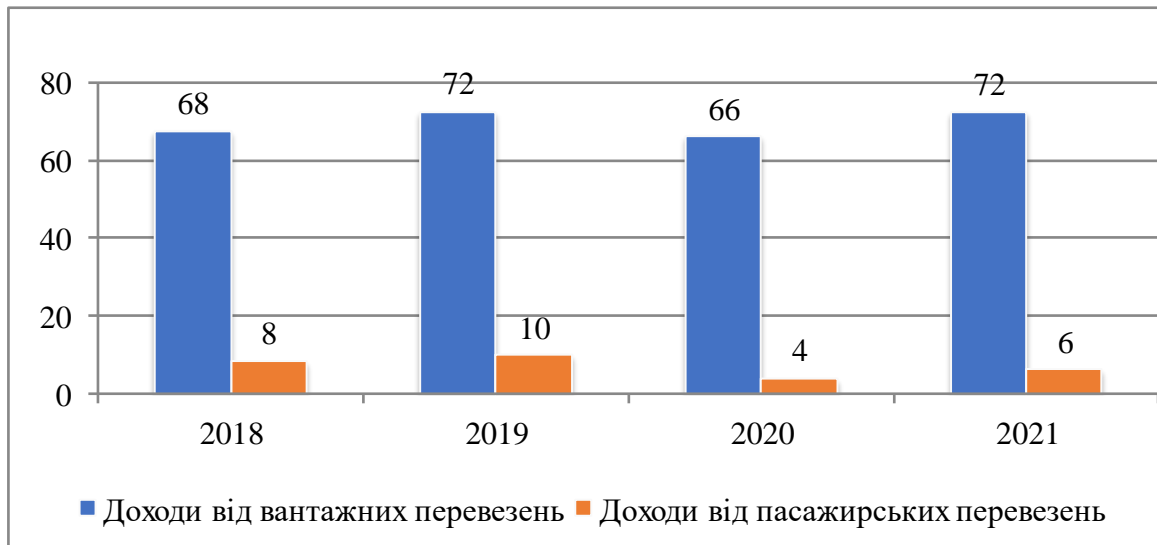


Рис. 3. Доходи від вантажних та пасажирських перевезень АТ «Укрзалізниця» за період 2018 - 2021 рр., млрд. грн.

Джерело: складено автором за [3]

Якщо взяти до уваги, що цикл економічного розвитку – це об'єктивна реальність, а його динаміка це відображення загальної динаміки розвитку сучасного суспільства під впливом науково-технічного прогресу, то суб'єкту господарювання потрібно робити кроки на випередження у фазі піднесення, щоб бути наготові зустріти і пройти кризу з мінімальними втратами.

Стосовно залізничної галузі такими кроками можуть бути:

- вдосконалення інвестиційної політики з чітко визначеними пріоритетами інвестиційної діяльності – модернізацією і оновленням рухомого складу та модернізацією інфраструктури;

- визначення джерел фінансування інвестиційних програм з урахуванням специфічних особливостей, таких як обмеження фінансування за рахунок власних коштів, недосконала політика ціноутворення на тарифи на перевезення, обмежена можливість отримувати довгострокові кредити у банках з урахуванням фактору високої ціни, що вказує на перспективність використання у якості джерела фінансових ресурсів облігаційних позик.

- удосконалення політики управління основним капіталом задля формування достовірного за величиною амортизаційного фонду;

- формування механізму протидії ризикам інвестування, переорієнтування дії ризиків під кон'юнктуру ринку з урахуванням циклічного розвитку економіки;

- застосування в управлінні універсальні методи менеджменту міжнародного рівня;

- постійне проведення моніторингу ринку та прогноз даних щодо зародження кризових явищ;

- на базі інвестиційного контролінгу оперативне реагування на кон'юнктурні зміни.

Робота залізничної галузі буде ефективною лише за умови урахуванням об'єктивної реальності існування циклу економічного розвитку, вірно обраного часу для вкладення капіталу в інвестиційні проекти та з урахуванням кон'юнктурних змін на ринку.

Нарощування доходів у фазі піднесення, при стабільно високій кон'юнктурі, може бути значним, але з огляду на незначну тривалість таких періодів, можливість

отримання довготермінового економічного ефекту обмежена.

Слід зазначити, що існують позитивні та негативні аспекти, пов'язані з циклічністю транспортного ринку, які обов'язково необхідно враховувати при управлінні інвестиціями. При «низькій» кон'юктурі ринку завжди вигідніше реалізовувати процеси інвестування, тому що для інвесторів з'являються можливості здійснити вкладення з відносно невисокими ризиками і сумами. Внаслідок інвестиції в основні засоби у період «низької» кон'юктури, їх доходність виявляється достатньо високою.

Проблеми процесу інвестування у залізничній галузі, що пов'язані з оновленням її основних засобів, та підтримка галузі у фазі «низької» кон'юктури, повинні розглядатись на рівні державної політики, оскільки ефект від такої підтримки поширюватиметься на різні сфери національної економіки та буде набувати синергетичного значення.

У зв'язку з прийняттям логіки змін фаз циклу економічного розвитку та його динаміки, у залізничній галузі доцільно постійно проводити моніторинг ринку та аналіз національних і закордонних спеціальних інформаційних джерел з метою збору та узагальнення прогностичних даних щодо наближення і розвитку кризових явищ у світі, країнах, галузях.

Висновки та пропозиції. В умовах динамічних економічних циклів, які ускладнюють роботу залізничної галузі, необхідно нагадати, що сучасною філософією суб'єкта господарювання стає підприємництво, а головною ціллю роботи - не перерозподіл ресурсів, а їх примноження, що є актуальним в контексті підготовки ефективної економічної політики залізниці.

Адаптація роботи залізничного транспорту до умов динамічних економічних циклів відбувається на тлі змін системи економічних цінностей і потреб, що вимагає від галузі швидкого освоєння інноваційних технологій, спрямованих на підвищення ефективності роботи, конкурентоспроможності та розширення можливостей на нових ринках.

ЛІТЕРАТУРА

1. «Про залізничний транспорт» Закон України від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР зі змінами і доповненнями. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (Дата звернення 14.10.2022)
2. Сайт Міністерства фінансів України. URL: <https://index.minfin.com.ua> (дата звернення: 16.10.2022).
3. Сайт Акціонерного товариства «Українська залізниця». URL: <https://www.uz.gov.ua/> (дата звернення: 15.10.2022).
4. Бланк И. А. Инвестиционный менеджмент: Учебный курс. К: Эльга Ника-Центр, 2001. 448с.

REFERENCES

1. The Verkhovna Rada of Ukraine (1996), The Law of Ukraine «On Railway Transport», available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (Accessed 14 October 2022)
2. The official website of the Minfin, available at: <https://minfin.com.ua/ua/> (Accessed 16 October 2022)
3. The official website of the Ukrainian Zaliznitsa JS, available at: <https://ukrstat.gov.ua/> (Accessed 15 October 2022)
4. Blank I. A. (2001), Investitsionnyy menedzhment: Uchebnyy kurs. [Investment management: textbook]. K: Elga Nika-Tsent, 448 p. [in Russian]

*Olena Andrieieva, Candidate of Economics, Associate Professor,
(Associate Professor of the Department of Finance, Accounting and Taxation, State
University of Infrastructure and Technologies)*

EVALUATION OF THE OPERATION OF RAIL TRANSPORT IN THE CONTEXT OF CYCLICAL DEVELOPMENT OF THE ECONOMY

The economic and production activity of the railway industry is influenced by the cycle of economic development when economic and financial crises create special conditions for the main activity of railway transport - carrying out the transportation process. The conditions of modern economic dynamics must be perceived as a correlation of the route of development of the railway industry, with the obligatory consideration of economic crises in the mechanism of activity. The resulting trend of the economic cycle is the dynamics of the gross domestic product and indicative of the efficiency of the reproduction process – the volume of capital investments and freight transportation. Railway transport of Ukraine, as a key component of the country's transport sector, which provides transport services in the sphere of production, circulation, and social sphere, performs a system-forming function in the cyclical mechanism and experiences the maximum load in the process of fluctuations, which is illustrated by the statistics of freight transportation and the dynamics of the gross domestic product during two major economic crises of 2008-2009 and 2019-2020. With a decrease in indicative indicators, the railway industry loses income from the main activity and the interest of investors. A new economic upswing depends on when the demand for the industry's products – for the transportation of goods and passengers - will increase. Taking into account the fact that the economic development cycle is an objective reality, and its dynamics are a reflection of the general dynamics of the development of modern society under the influence of scientific and technological progress, the economic entity needs to take steps to anticipate, in the phase of elevation, so that with minimal losses meet and pass the crisis phase. Regarding the railway industry, these are steps to improve the investment policy with clearly defined priorities of investment activities, sources of financing investment programs taking into account specific features, improving the policy of fixed capital management, forming countermeasures to investment risks, with their reorientation to the market situation, market monitoring and data forecast regarding the emergence of crisis phenomena, to promptly respond to economic changes through the mechanism of investment control, the use of world-class universal management methods in management. The adaptation of the work of railway transport to the conditions of dynamic economic cycles takes place against the background of changes in the system of economic values and requires the industry to master innovative technologies aimed at increasing the efficiency of work and expanding opportunities in new markets.

Keywords: rail transport, economic cycle, cyclical nature of the economy, performance indicators of railway transport.

Стаття прийнята до друку 21 жовтня 2022 року