



12. Офіційний сайт Державної служби статистики України // [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

Анзин Р.О., аспірант кафедри фінансов Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Использование модели дисконтированных денежных потоков для оценки стоимости компании. В статье было исследовано эффективность использования модели дисконтированных денежных потоков для оценки стоимости компании в процессе выхода на международные рынки капитала. Определение стоимости компании и ее финансового состояния является одним из ключевых факторов при оценке инвестиционной привлекательности компании. На основе финансовой информации Агрохолдинга была построена модель денежных дисконтированных потоков. Полученные результаты были проанализированы и в результате определена действительная стоимость компании. Был сделан вывод, что модель дисконтированных денежных потоков является одним из самых эффективных методов определения и оценки финансового состояния компании.

Ключевые слова: инвестиционная привлекательность; оценка бизнеса; денежные потоки; международные рынки капитала; инвестор; финансовое состояние.

Anzin R.O., Post-graduate student, Finance Department of Taras Shevchenko National University of Kyiv **Company's price estimation using discounting cash flow model.** The article investigates the effectiveness of using a discounted cash flow model to estimate the value of the company in the process of entering the international capital markets. Determining the value of the company and its financial condition is a key factor in assessing investment attractiveness. Based on Agricultural Holding financial information model of discounted cash flows was build. The results were analyzed and the actual value of the company was determined. It was concluded that the discounted cash flow model is one of the most effective methods of identifying and assessing the financial state of the company.

Key words: investment attractiveness; business evaluation; cash flows; international capital markets; investor; financial state.

УДК 338.47(477)(045)

Бабина О.Є.,

канд. екон. наук, доцент, професор кафедри економіки і менеджменту,

Шулярєнко С.М.,

канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри обліку та аудиту Київської державної академії водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

Детермінанти розвитку транспортного потенціалу України

У статті визначено детермінанти розвитку транспортного потенціалу України. Внесок транспорту у формування ВВП проаналізовано за допомогою показника транспортності економіки. Визначено, що його зменшення створює передумови до зростання конкуренції на ринку транспортних перевезень, актуалізує необхідність ефективного управління потенціалом транспортних підприємств. Досліджено динаміку обсягів перевезень за видами транспорту, фінансові показники, рейтинг вітчизняної транспортно-логістичної системи у порівнянні з іншими країнами, визначено основні чинники розвитку транспортного потенціалу України та перешкоди, що його стримують.

Ключові слова: транспортний потенціал, транспортність, транзитний потенціал, індекс ефективності логістики

Постановка проблеми. Важливу роль у функціонуванні та розвитку економіки України відіграє транспортний сектор. Транспорт забезпечує зв'язок виробництва і споживання, є каталізатором активності економіки й руху товарно-матеріальних потоків, підтримує мобільність робочої сили та задовольняє потреби населення у перевезеннях. Найважливішою особливістю транспортної галузі є просторово-мережовий характер розташування її об'єктів, що обумовлює тісний взаємозв'язок з територією, розміщенням виробництва та системою розселення. Серед особливостей продукції транспорту, які обумовлюють стан транспортної галузі, слід виділити наступні: матеріальний характер транспортної продукції

© Бабина О.Є., Шулярєнко С.М., 2015



(полягає у зміні просторового положення перевезених товарів); на транспорті процес виробництва і процес споживання продукції не розділені в часі (продукція транспорту споживається як корисний ефект, а не річ); транспортну продукцію не можна накопичити про запас (підвищення попиту на перевезення потребують використання додаткових провізних можливостей); у процесі роботи транспорту не створюється нової продукції (навпаки, цей процес супроводжується втратою фізичних обсягів вантажів); транспортна продукція викликає додаткові витрати у виробничих галузях (це призводить до розбіжності інтересів економіки в цілому і транспортної галузі).

Крім того, інтеграція в європейську та світову економіку означає інтенсифікацію міжнародних зв'язків та зростання обсягів торгівлі і також висуває підвищені вимоги до стану вітчизняної транспортної галузі.

Показники динаміки роботи транспорту свідчать про загострення проблем, які накопичувались у ній впродовж останніх 20 років і не дозволяють швидко та з мінімальними втратами вийти з кризового стану. Сьогодні ринок транспортних послуг задовольняє лише базові потреби економіки України у перевезеннях. Головною причиною такого стану транспортно-дорожнього комплексу України стало порушення положень економічних законів, які регулюють процеси простого та розширеного відтворення основних виробничих засобів. Як наслідок, створений ще за радянських часів запас технічних ресурсів галузі (інфраструктури, рухомого складу) практично вичерпано й виникла реальна загроза втрати її стійкості [1].

На формування та реалізацію потенціалу вітчизняного транспорту як сукупного потенціалу транспортних підприємств і транспортної галузі в цілому впливають сучасні процеси та тенденції розвитку, що тісно взаємодіють з процесом розвитку світового транспорту та потребують ретельного дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основні методологічні положення розвитку ринку транспортних послуг розглядали вітчизняні економісти: Бакаєв О.О., Бідняк М.Н., Боняр С.М., Буркинський Б.В., Гурнак В.М., Дмитрієв В.А., Загорулько В.М., Зайончик Л.Г., Кібік О.М., Коба В.Г., Котлубай М.І., Котлубай О.М., Кулаєв Ю.Ф., Морозова І.В., Підлісний П.І., Примачов М.Т., Славов М.А., Сич Є.М., Цветов Ю.М., Чекаловець В.Г., Шинкаренко В.Г. та ін. В той же час, тенденції розвитку мають властивість змінюватись, тому виявлення причин та перешкод розвитку транспортного потенціалу України є важливим і актуальним питанням, особливо в умовах євроінтеграційних процесів.

Постановка завдання. Метою даної статті є дослідження динаміки транспортності економіки, визначення детермінант розвитку транспортної системи України, порівняння рейтингу вітчизняної транспортно-логістичної системи з іншими країнами за допомогою міжнародних рейтингів, визначення основних перешкод, що стримують подальший розвиток транспортних підприємств.

Виклад основного матеріалу. Величину та рівень реалізації транспортного потенціалу України можна охарактеризувати оцінюючи абсолютні та відносні показники розвитку транспортної галузі в цілому та її логістичної складової. Для цього слід дослідити динаміку основних показників розвитку транспорту (вантажообігу, пасажирообігу, транспортності, тощо); структуру та структурні зрушення у розвитку транспортної системи за видами транспорту; міжнародні рейтинги з метою порівняння України з іншими країнами за показниками розвитку транспортного ринку; перешкоди, що стримують розвиток вітчизняного транспортно-логістичного обслуговування товарних потоків.

За період 2002-2014 рр. темпи приросту вантажообороту України змінювалися від позитивних до від'ємних значень, проте починаючи з 2012 р. темпи приросту були тільки від'ємними (табл. 1). В 2014 році вантажооборот суттєво зменшився у порівнянні з 2013 р. на 11,6% і не досяг розмірів 2002 р. Пасажирооборот збільшувався з позитивною тенденцією, але з 2009 р. почав поступово зменшуватись і в 2014 році ледве перевищив значення 2004 р., а в порівнянні з 2013 р. знизився на 17,4%. Від'ємні темпи приросту номінального ВВП України в 2009 р. віддзеркалились і на темпах приросту вантажообороту (найбільший від'ємний темп приросту за досліджуваний період – 22,7%), і пасажирообороту (темп приросту – 11,7%). Починаючи з 2010 р. спостерігаємо тенденцію зростання обсягів ВВП і зворотну тенденцію, тобто зменшення, обсягів вантажообороту. Криза в економіці та складна обстановка на сході України негативно позначились на показниках роботи транспортної галузі у 2014 р.



Внесок транспорту у формування ВВП визначено за допомогою показника транспортності економіки, який розраховується як відношення загального вантажообороту до ВВП.

Транспортність економіки України скоротилась за досліджуваний період у 8,5 разів (з 1,76 ткм/грн. у 2002 р. до 0,21 ткм/грн. у 2014 р.), що свідчить про тенденцію до скорочення питомого попиту на вантажні перевезення на фоні зростання обсягів ВВП країни та створює передумови до зростання конкуренції на ринку транспортних перевезень, актуалізує необхідність ефективного управління потенціалом транспортних підприємств. З іншого боку, зниження транспортності економіки може свідчити про покращення структури розміщення виробництва, оптимізацію перевезень, зменшення загальних транспортних витрат.

Таблиця 1.

Динаміка ВВП, вантажо- та пасажирообороту України з 2002 по 2014 роки

Роки	Номінальний ВВП, млн. грн.	Темпи приросту ланцюгові, %	Вантажооборот, млн.ткм	Темпи приросту ланцюгові, %	Пасажирооборот, млн.пас.км	Темпи приросту ланцюгові, %	Транспортність, ткм/грн.	Темпи приросту ланцюгові, %
2002	225810	-	398100	-	89100	-	1,76	-4,4
2003	267344	18,4	450700	13,2	95800	7,5	1,69	-19,3
2004	345113	29,1	469400	4,1	104700	9,3	1,36	-23,3
2005	441452	27,9	460600	-1,9	111400	6,4	1,04	-15,9
2006	544153	23,3	477200	3,6	116300	4,4	0,88	-21,5
2007	720731	32,5	496400	4,0	144400	24,2	0,69	-24,7
2008	948056	31,5	491700	-0,9	147300	2,0	0,52	-19,8
2009	913345	-3,7	380000	-22,7	130100	-11,7	0,42	-10,2
2010	1082569	18,5	404572,9	6,5	129815,3	-0,2	0,37	-13,3
2011	1316600	21,6	426427,7	5,4	134254,0	3,4	0,32	-13,5
2012	1408889	7,0	394648,1	-7,5	132479,7	-1,3	0,28	-7,0
2013	1454931	3,3	379045,0	-4,0	128508,2	-3,0	0,26	-17,9
2014	1566728	7,7	335151,7	-11,6	106147,8	-17,4	0,21	-19,3

Джерело: складено за даними [2, 3]

Статистичні дані про обсяги вантажних перевезень (табл. 2) свідчать про загальне зменшення перевезених вантажів за результатами 2012 р. у порівнянні з 2011 р. та в 2013 р. у порівнянні з 2012 р. При цьому зменшення обсягів перевезених вантажів відбувалось за всіма видами транспорту, крім автомобільного.

Таблиця 2.

Обсяги вантажних перевезень за видами транспорту, млн. тонн

Роки	залізничний	морський	річковий	автомобільний*	авіаційний	трубопровідний	всього
2001	370,2	8,2	7	977,3	0,03	216,4	1579,1
2002	392,6	8,8	7,6	947,3	0,09	201,3	1557,7
2003	445,5	8,9	10	973,3	0,1	216,7	1654,5
2004	462,4	8,8	11,9	1027,4	0,1	220,9	1731,5
2005	450,3	8,6	12,9	1120,7	0,1	212,6	1805,2
2006	478,7	8,7	14,3	1167,2	0,1	203,7	1872,7
2007	514,2	9,1	15,1	1255,2	0,1	196	1989,7
2008	498,5	8,2	11,3	1266,6	0,1	186,8	1971,5
2009	391,5	4,7	5,2	1068,9	0,1	154,6	1625,0
2010	432,9	4,1	7	1168,2	0,09	153,4	1765,7
2011	469,3	4,2	5,7	1252,4	0,09	155	1886,7
2012	457,5	3,5	4,3	1259,7	0,1	128,4	1853,5
2013	443,6	3,4	2,8	1260,8	0,1	125,9	1836,6

* - з урахуванням перевезень, виконаних для власних потреб

Джерело: складено за даними [4]



В структурі вантажних перевезень протягом 2001-2013 років найбільшу питому вагу мали перевезення автомобільним транспортом, починаючи з 2004 р. їх частка зростає із року в рік і в 2013 р. становить 68,65 %. Наступними за питомою вагою є залізничні перевезення, їх питома вага коливається в діапазоні 23–26 %. Найбільша частка цього виду перевезень була в 2003 р. (26,93 %), найменша – в 2001 р. (23,44%). За результатами 2013 р. питома вага перевезень залізницею склала 24,15%. Найменші обсяги вантажних перевезень на Україні здійснюються морським (питома вага 0,19 % у 2013 р.), річковим (0,15%) та авіаційним (0,005 %) транспортом.

Доходи, витрати та фінансовий результат діяльності підприємств транспорту та складського господарства України наведені в таблиці 3.

Таблиця 3.

Динаміка фінансових результатів підприємств транспорту та складського господарства

Показники	2010, млн. грн.	2011, млн. грн.	Темпи прирост у, %	2012, млн. грн.	Темпи прирост у, %	2013, млн. грн.	Темпи прирост у, %
Разом доходи	178744,2	234127,5	31,0	234474,8	0,1	222756	-5,0
Витрати разом	177393,4	231320,5	30,4	231393,9	0,03	222644,2	-3,8
Чистий прибуток (збиток)	1350,8	2807	107,8	3080,9	9,8	111,8	-96,4

Джерело: складено за даними [5]

У 2011–2012 рр. на підприємствах транспорту та складського господарства спостерігалось збільшення загальних доходів (у 2011 р. – на 31% у порівнянні з 2010 р., у 2012 р. – на 0,1% у порівнянні з 2011). Величина загальних витрат підприємств також зростала (у 2011 р. – на 30,4%, у 2012 р. – на 0,03%). Проте чистий прибуток також мав тенденцію до збільшення (у 2011 р. – на 107,8%, у 2012 р. – на 9,8%). В 2013 р. відбулось зменшення загальних чистих доходів на 5%. Не дивлячись на те, що і загальні витрати підприємств транспорту та складського господарства зменшились на 3,8 %, фінансовий результат у формі чистого прибутку також значно зменшився (на 96,4 %). Зазначене вказує на погіршення можливостей підприємств щодо самофінансування розвитку своєї діяльності.

Виявлені тенденції розвитку транспортного сектору України не відповідають наявним потенційним можливостям. Зважаючи на кризу вітчизняної економіки, зменшення платоспроможного попиту, зниження транспортності економіки, основними можливостями для подальшого розвитку транспорту повинні стати транзитні перевезення. Інтеграції в пан-європейську транспортно-логістичну систему, залученню західних інвесторів, збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв'язків з ЄС сприяють наявні чинники розвитку транзитного потенціалу України.

Територією України проходять чотири Критських міжнародних транспортних коридори (Пан-європейський №3, Пан-європейський №5, Пан-європейський №7 Дунайський (водний), Пан-європейський №9), а також коридор Гданськ-Одеса (Балтійське море – Чорне море), коридор Європа-Кавказ-Азія (TRASECA). Цей факт свідчить про те, що наша країна володіє найбільшим показником транзитності в Європі.

Наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвиненої мережі залізниць, що становить понад 22 тис. км залізничних колій (виходять на кордони і взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн, тут функціонує 40 міжнародних залізничних переходів), близько 170 тис. км автомобільних доріг, 33 аеропортів, з яких 17 міжнародних, 18 морських торговельних портів загальною технологічною потужністю понад 170 млн. т, 4 рибні порти, 13 приватних портових пунктів та причалів, понад 42 тис. км нафтогазопроводів у широтних та меридіональних напрямках. Щодоби перевозиться близько 4,8 млн. т вантажів та понад 19 млн. пасажирів [6]. Зазначене вказує на наявність необхідних передумов для ефективного використання Україною її транзитного потенціалу.

За даними табл. 4 в 2012 та 2013 роках спостерігаємо стрімку втрату Україною позицій на ринку транзитних перевезень залізничним (обсяги транзитних перевезень у 2013 р. зменшились на 19,4% у порівнянні з 2012 р.), морським (7,2%), річковим (71,5%) та авіаційним транспортом (74,2%). При цьому збільшились перевезення транзитних вантажів автомобільним транспортом на 15,2% у 2013 р., трубопровідним – на 2,9%, іншим транспортом – на



65%. Зменшення перевезень вантажів екологічно безпечними видами транспорту (залізничним та водним) свідчить про порушення парадигми екологізації перевезень.

Таблиця 4.

Темпи росту обсягів транзитних перевезень вантажів за видами транспорту у % до попереднього року

Транспорт	2006/ 2005	2007/ 2006	2008/ 2009	2009/ 2010	2010/ 2011	2011/ 2012	2012/ 2013	2013/ 2012
залізничний	2,5	33,1	-6,5	-52,0	-0,7	9,3	-15,9	-19,4
морський	-33,2	7,1	29,4	-45,5	92,7	6,9	-58,1	-7,2
річковий	83,0	102,3	99,7	-100,0	0,0	0,0	0,0	-71,5
автомобільний	153,8	178,5	9,2	-31,7	38,6	7,8	-3,2	15,2
авіаційний	-16,4	9,4	20,3	-24,0	35,0	77,8	6,4	-74,2
трубопровідний	12,4	94,7	-20,1	-42,7	-22,3	-6,4	-17,3	2,9
інше	187,4	69,2	137,0	-40,4	44,0	482,3	-9,6	65,0

Джерело: складено за даними [7]

Найбільшими країнами-транзитниками залишаються країни СНД: Російська Федерація, Казахстан, Білорусь та Молдова, які в 2013 році відправили 94,2 % всього транзиту вантажів територією України.

Значний транзитний потенціал України дає змогу розвивати як експортні, так і імпорتنі послуги. За 2013 р. обсяг перевезень вантажів у міжнародному сполученні склав 371,8 млн. т, у т.ч. експортних – 175,6 млн. т (47,2% загального обсягу перевезень), імпорتنих – 76,1 млн. т (20,5%), транзитних – 120,1 млн. т (32,3%). В імпорті та транзиті домінують відповідно трубопровідний (26,8% та 66,0%) і залізничний (44,4% та 27,5%), в експорті – залізничний транспорт (50,8%) [7].

Невід'ємною складовою транспортного процесу є транспортно-логістичні посередники, від яких залежить ефективність діяльності всього транспортного ланцюга. Розвиток ринкових відносин в Україні сприяє збільшенню загальної кількості транспортно-логістичних підприємств та урізноманітнює ознаки їх класифікації. Прихід іноземних логістичних компаній посилив конкуренцію на українському ринку транспортно-логістичних послуг та актуальність проблеми підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу.

Кінцевою метою транспортно-логістичного обслуговування в Україні повинно стати залучення додаткового обсягу перевезень, надання комплексу різних послуг і прискорення доставки вантажів із звільненням вантажовласників та вантажоодержувачів від великого числа операцій по здачі і прийому вантажів до перевезення, оформлення перевізної документації, здійснення розрахунків за перевезення та інших питань по організації перевезення, як це все відбувається в розвинених країнах.

Стан транспортного ринку України проаналізовано за допомогою даних міжнародних логістичних рейтингів (табл. 5).

Таблиця 5.

Порівняльна характеристика країн за показником розвитку транспортного ринку за даними міжнародних рейтингів

Назва рейтингу (ключовий показник)	Рік дослідження	Кількість країн в рейтингу	Місце				
			Україна	Росія	Казахстан	Білорусь	Німеччина
Індекс ефективності логістики (Logistics Performance Index, LPI)	2007	150	73	99	133	74	3
	2010	155	102	94	62	-	1
	2012	155	66	95	86	91	4
	2014	160	61	90	88	99	1
Індекс розвитку ринку логістичних послуг у країнах з економікою, що розвивається (Emerging Market Logistics Index, EMLI)	2010	38	18	5	33	-	-
	2011	39	18	5	30	-	-
	2012	41	24	7	25	-	-
	2013	45	20	7	18	-	-
	2014	45	27	7	16	-	-

Джерело: складено за даними [8, 9]



Значення Індексу ефективності логістики (від 1 до 5 балів) визначається на основі оцінки шести показників: ефективності митного і прикордонного оформлення; якості торгової та транспортної інфраструктури; простоти організації міжнародних перевезень за конкурентоспроможними цінами; якості та компетентності логістичних послуг; можливості відстеження проходження вантажів; своєчасності поставок. Чим вище показник індексу країни, тим більш розвинутою є її логістична система.

За результатами дослідження найбільш розвинутою в логістичному плані країною світу у 2014 році, визнана Німеччина. Підсумкове значення її індексу склало 4,12 бала. Трійку кращих глобального списку доповнили два географічних сусіда лідера рейтингу – Нідерланди (4,05 бала) і Бельгія (4,04). А найбільш несприятливі умови для роботи логістичних та експедиторських компаній створені в політично нестабільних Афганістані (2,07), Демократичній Республіці Конго (1,88) і Сомалі (1,77), що замикають глобальний список. Варто відзначити, що в першій вісімці поточного рейтингу конкуренцію європейським країнам зміг скласти лише Сінгапур (4,00, 5-е місце).

За рівнем ефективності роботи логістичної системи у 2013 році Україна розташувалася на 61-й позиції серед 160 країн світу. На думку експертів, логістична система України незмінно прогресує, що яскраво демонструє динаміка національного індексу ефективності логістики. У 2013 році він досяг позначки в 2,98 бала (рис. 1). Найбільш розвиненим компонентом вітчизняної системи логістики є, за оцінками Світового банку, своєчасність поставок вантажів (3,51), а найменш розвиненим – якість торговельної та транспортної інфраструктури (2,65).



Рис. 1. Динаміка зміни індексу і субіндексів ефективності логістики в Україні
Джерело: побудовано на основі [8]

Індекс розвитку ринку логістичних послуг країнах з економікою, що розвивається, відображає ступінь привабливості ринку логістичних послуг для іноземних інвестицій. Загальний показник визначається на підставі трьох проміжних: розміру та динаміки розвитку ринку; ринкової сумісності; розвитку транспортних комунікацій. Серед 45-ти країн з економікою, що розвивається першими в рейтингу є Китай, Бразилія, Саудівська Аравія, Індія та Індонезія [8]. Вони залишаються фаворитами інвесторів, експортерів, виробників і постачальників логістичних послуг. З країн СНД: Росія входить в першу десятку (вже два роки поспіль займає 7 місце), Казахстан постійно покращує свою позицію (перемістився з 18 місця на 16), а позиція України навпаки змістилася з 20 до 28 місця (табл. 5). Це свідчить про зниження привабливості ринку логістичних послуг для іноземних інвестицій в Україні.

Сьогодні на ринку логістичних послуг України працює значна кількість логістичних компаній і логістичних операторів (у т. ч. як українських, так і закордонних). В Україні переважна більшість компаній є традиційними логістичними операторами, в той час як зарубіжні компанії виконують функції 3PL-та 4PL-провайдерів, що збільшує їх конкурентні переваги по відношенню до вітчизняних.

Найбільшим оператором на ринку логістичних послуг є компанія «Українські вантажні кур'єри» (близько 40%). У сегменті складської логістики достатньо сильні позиції у представництва німецької компанії «Kuehne and Nagel» (15%), транспортної – у голландської «Raben» (10%). У сегменті транспортної логістики на даний момент велика частка належить малим



українським регіональним компаніям. Серед великих логістичних компаній, які працюють на українському ринку, експерти також виділяють французьку «FM Logistics», німецькі «Revival Express» і «Danzas», українські «Комора – С/СAB-сервіс», «Ост-Вест Експрес» і «Укртранс». [10].

Основна кількість логістичних компаній в Україні, що надають саме спеціалізовані послуги, сконцентрована в Києві. Враховуючи досвід розвинутих країн, які досягли успіху в наданні логістичних послуг, необхідно географічно раціонально розташувати логістичних операторів і логістичні компанії для зручності у користуванні їх послугами. Це, безумовно, значно збільшить можливості ефективного впровадження логістики в діяльність вітчизняних підприємств.

На основі аналізу транспортної галузі та розвитку сфери логістичних послуг в Україні систематизовано основні перешкоди, що стримують розвиток транспортно-логістичного обслуговування товарних потоків: дефіцит термінальних, транспортно-логістичних і складських комплексів середнього й високого класу (особливо для контейнерних вантажів, питома вага яких у світовій практиці вже досягає 55%); низька швидкість проходження товарних потоків (низька рейсова швидкість і простої до 40% часу в дорозі); низька пропозиція комплексної транспортно-логістичної послуги для забезпечення міжнародних, міжрегіональних і внутрішньорегіональних перевезень; недостатність інтеграції інформаційних і програмно-обчислювальних комплексів; відсутність координації між видами транспорту й клієнтами при організації мультимодальних і змішаних перевезень вантажів; низька кваліфікація персоналу; відсутність інвестицій; морально та фізично зношені об'єкти основних засобів; зростання конкуренції з боку Російської федерації, Румунії, Молдови, Білорусі щодо залучення на свою територію традиційних для України і нових транзитних потоків.

Висновки та перспективи подальших розвідок. Проведений аналіз транспортного потенціалу України дозволив визначити, що мають місце кризові явища щодо його розвитку. Системними причинами кризи на транспорті є: неможливість залучення для розвитку потенціалу галузі значних довгострокових інвестицій, недовіра ринкових механізмів як основних регуляторів галузі. Слаборозвиненими є механізми конкуренції та самоорганізації транспортних підприємств, а державне регулювання ринку транспортних послуг є недостатньо ефективним, існуюча система управління державними транспортними підприємствами веде до незадовільних результатів їхньої роботи, збитковості, неспроможності забезпечити оновлення власного рухомого складу та відтворення застарілої транспортної інфраструктури на паритетних з державою та приватними інвесторами засадах [1]. Основа транспортної політики країни повинна бути направлена на вирішення основних проблем транспортного сектору та на створення комплексу логістичних центрів по всій країні з організаційно-економічними, фінансовими і нормативно-правовими механізмами для залучення значних інвестицій.

Література

1. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України. – К: НІСД, 2014. – 60 с.
2. Статистична інформація Державної служби статистики «Основні показники соціально-економічного розвитку України» за 2002-2014 рр. – Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2014/mp/op/op_u/op1214_u.htm.
3. Валовой внутренний продукт Украины. – Режим доступу: <http://index.minfin.com.ua/index/gdp/>.
4. Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
5. Транспорт і зв'язок України 2013: Статистичний збірник. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
6. Прейгер Д. Щодо реалізації та розвитку транзитного потенціалу України: аналітична записка [Електронний ресурс] / Д.Прейгер, О.Собкевич, О.Ємельянова. – 2011. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/818/>.
7. Статистичний бюлетень. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2013 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.
8. Дослідження Світового банку стану логістики в країнах [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.worldbank.org/lpi.



9. Офіційний сайт Agylity. A New Logistics Leader – Режим доступу: <http://www.agility.com/EN/About-Us/Pages/AEMLI-2014-Rankings.aspx>.
10. Режим доступу: <http://www.pereviznyk.info/>

Бабина Е.Е., канд. экон. наук, доцент, профессор кафедры экономики и менеджмента, **Шуляренко С.Н.**, канд. экон. наук, доцент, доцент кафедры учета и аудита Киевской государственной академии водного транспорта им. гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного

Анализ факторов развития транспортного потенциала Украины. В статье определены детерминанты развития транспортного потенциала Украины. Вклад транспорта в формирование ВВП проанализировано с помощью показателя транспортоемкости экономики. Определено, что его уменьшение создает предпосылки к росту конкуренции на рынке транспортных перевозок, актуализирует необходимость эффективного управления потенциалом транспортных предприятий. Исследованы динамика объемов перевозок по видам транспорта, финансовые показатели, рейтинг отечественной транспортно-логистической системы по сравнению с другими странами, определены основные факторы развития транспортного потенциала Украины и препятствия, которые его сдерживают.

Ключевые слова: транспортный потенциал, транспортоемкость, транзитный потенциал, индекс эффективности логистики

Babyna O.E., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Economics and Management, **Shulyarenko S.N.**, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Accounting and Audit, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevych-Sahaydachniy

The determinants of Ukraine transport potential development. The authors define the transport potential determinants of Ukraine and analyze the transport contribution to GDP formation with using «economy transport share» index. The index reduction which creates conditions to increasing competition in the transport market is given in the article. As a result, it actualizes the need for effective management of transport companies potential. The authors investigate the dynamics of the various transport modes, financial indicators and national transport and logistics system rating in comparison with other countries. The article identifies the main factors of Ukrainian transport development potential and barriers that restrain it.

Key words: transport potential, share of transport, transit potential, Logistics Performance Index

УДК 351.856.2:63-051](477)(045)

Бесчастна М.В.,

асистент кафедри аграрного консалтингу та сервісу,
Національний університет біоресурсів та природокористування

Державні нагороди як вища форма заохочення працівників сільського господарства

У статті розкриті питання термінологічної визначеності заохочення, як методу управління, що застосовується як для фізичних так і юридичних осіб. Обґрунтовано застосування державних нагород та присвоєння почесних звань як вищої форми заохочення працівників сільського господарства. Визначено перелік державних нагород та почесних звань до яких представляють працівників та діячів сфери сільського господарства. Проаналізовано динаміку кількості вручених державних нагород та присвоєних почесних звань працівникам та діячам сільського господарства. Визначено недоліки застосування даного методу заохочення та зроблено відповідні висновки і пропозиції.

Ключові слова: заохочення, державні нагороди, почесні звання.

Серйозною мотивацією успішного виконання працівників сільського господарства своїх обов'язків є заохочення їх заходами морального і матеріального характеру шляхом