

3. Історія співробітництва України та МВФ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minfin.gov.ua/news/mizhnarodne-spivrobotnictvo/mvf>

4. Бідник Н.Б. Співпраця України з міжнародними фінансовими організаціями як чинник економічного розвитку держави / Н.Б. Бідник // Науковий вісник НЛТУ України. – 2009. – № 19.3. – С. 153-157.

5. Богдан Данилишин Кредит МВФ – причини і наслідки <http://ua.112.ua/statji/kredyt-mvf-ndash-prychyny-i-naslidky-208024.html>

6. Как менялся кредитный рейтинг Украины в течение 2015 года? <http://ru.slovoidilo.ua/2015/10/27/infografika/jekonomika/kak-menyalsya-kreditnyj-rejting-ukrainy-v-techenie-2015-goda>.

7. Місія МВФ схвалила перший перегляд програми EFF для України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/news/2015/07/2/549020/>.

8. Щодо вдосконалення роботи України з МВФ – МБРР». Аналітична записка <http://www.niss.gov.ua/articles/1601/>

Реков Д.О., Коршиков М.В.

студенти;

Уханова І.О.

кандидат економічних наук, доцент,

Одеський національний економічний університет

АНАЛІЗ СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ

На сьогоднішній день розвиток ринку транспортних послуг займає ключове місце в розвитку економіки Одеського регіону, оскільки він безпосередньо пов'язаний з ефективністю функціонування сфери матеріального виробництва і має стратегічне значення не тільки для економічного зростання і переходу економіки до інноваційного шляху розвитку, а й відкриття нових можливостей для міжнародної кооперації.

Одеський регіон відзначається надзвичайно сприятливим транспортно-географічним положенням, що зумовило провідну роль транспорту у його розвитку. На даний час транспортний комплекс є однією з пріоритетних сфер господарства Одещини, з розвитком якої пов'язують економічне зростання як регіону, так і всієї країни [1].

Потужний міжгалузевий транспортний комплекс Одеського регіону представлений усіма видами транспорту – залізничним, автомобільним, водним (морським та річковим), трубопровідним та повітряним.

В нашій роботі ми дамо оцінку загальним показникам динаміки транспортних перевезень Одеської області останніх років за всіма видами транспорту та визначимо основні тенденції та закономірності.

В нашому аналізі ми використаємо показники вантажообороту та пасажирообігу, так як саме ці показники є показовими для оцінки ефективності того чи іншого виду транспорту ніж абсолютні значення перевезень (відправлень) вантажів чи пасажирів.

Ми пропонуємо розглянути показники динаміки вантажообороту та пасажирообороту Одеської області за результатами 2010-2015 та чітко визначити показники та тенденції останніх років (*Таблиця 1*).

Таблиця 1

Показники динаміки пасажирообороту та вантажообороту Одеської області за результатами 2010-2015 років всіма видами транспорту

Рік	Вантажооборот		Пасажирооборот	
	млн. т/км	млн. пас/км	млн. пас/км	у % до попереднього
2010	59072,4	107,2	11655,1	99,4
2011	67563,5	114,4	12603,7	108,1
2012	67267,9	99,6	11974,5	95,0
2013	64499	95,9	11520,1	96,2
2014	65761,6	102	9845	85,5
2015	69484,4	105,7	9850,8	100,1

Джерело: розроблено авторами за даними [2]

Для більшої інформативності ми пропонуємо візуалізувати отримані дані наростаючим підсумком (див. рис. 1).

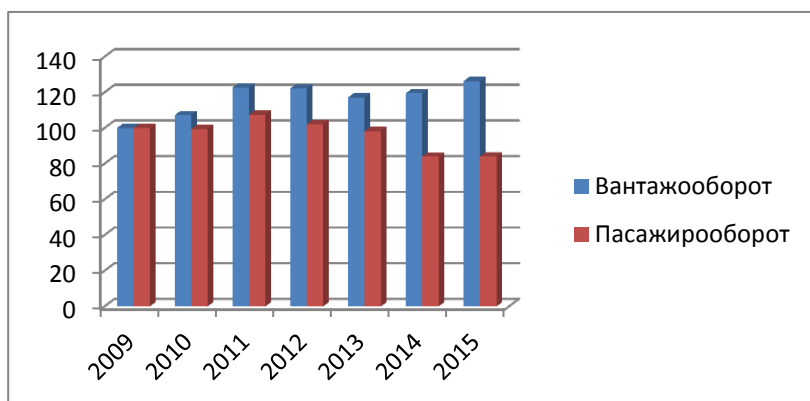


Рис. 1. Показники динаміки пасажирообороту та вантажообороту Одеської області за результатами 2010-2015 років всіма видами транспорту наростаючим підсумком (2009 рік – 100%)

Джерело: розроблено авторами за даними [2]

Так, за результатами останніх семи років починаючи із 2012 року ми бачимо скорочення пасажирообороту в Одеському регіоні. За результатами 2015 року загальний пасажирооборот склав 84% від рівня 2009 року (тобто скоротився на 16% порівняно із 2009 роком). Водночас вантажообіг за усіма видами транспорту в Одеському регіоні, не дивлячись на незначне скорочення у 2012 році стабільно демонстрував позитивну динаміку і за результатами 2015 року він сягнув 126,26% від рівня 2009 року (тобто збільшився на 26,26% порівняно із 2009 роком).

Водночас ми бачимо за необхідне розглянути структуру вантажних та пасажирських перевезень, визначити домінуючі галузі та зміни у структурі перевезень вантажів і пасажирів які відбулися на протязі останніх років.

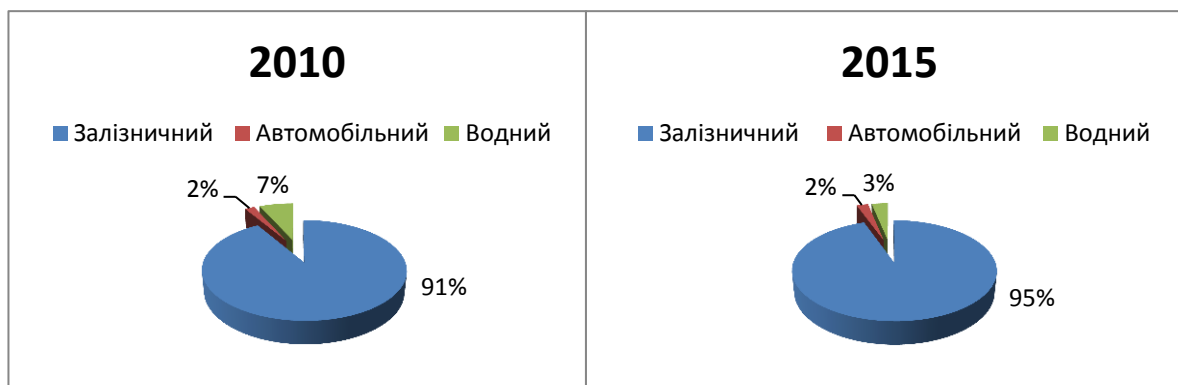


Рис. 2. Структура вантажообігу за видами транспорту в Одеському регіоні за результатами 2010 та 2015 років

Джерело: розроблено авторами за даними [2]

За структурою вантажообігу ми бачимо майже абсолютну залежність Одеського регіону від залізничного транспорту який займає 91% у 2010 р. та 95% у 2015 р. у загальному вантажообігу області.

Не дивлячись на те що Одесу називають морськими воротами України, водний транспорт лише другий за значущістю у вантажообороті області при чому доля якого скоротилася із 7% у 2010 р. до 3% у 2015 р., та третій – Автомобільний транспорт доля якого за останні роки залишилася незмінною 2% як у 2010 році, так і у 2015 році.

Повітряний та трубопровідний транспорт не долучилися до структури вантажообігу області через незначні показники, які не перевищують 1% від загального вантажообігу.

Водночас зовсім інша справа обстоїть із структурою пасажирообігу Одещини (див. рис. 3).

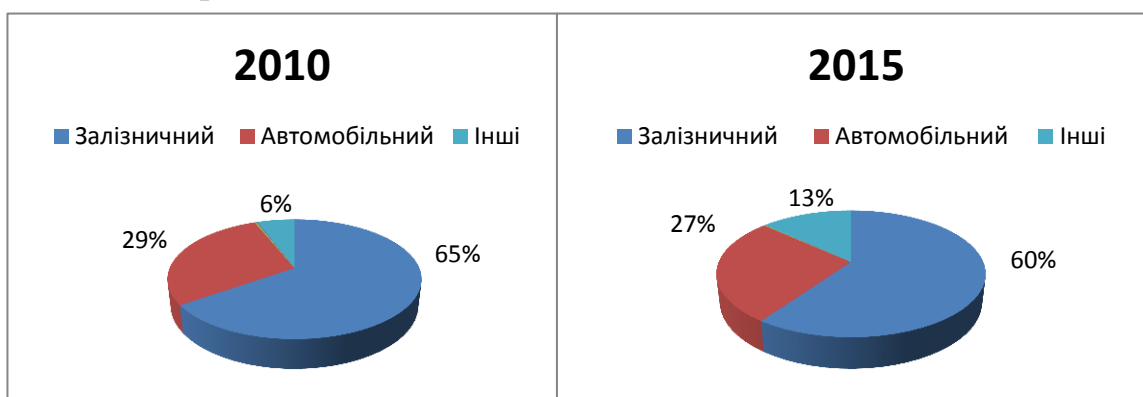


Рис. 3. Структура пасажирообороту за видами транспорту в Одеському регіоні за результатами 2010 та 2015 років

Джерело: розроблено авторами за даними [2]

Ми можемо бачити що структура пасажирообігу Одеського регіону досить диверсифікована. Доля залізничного транспорту зменшилася із 65% у 2010р. до 60% у 2015р. у загальному пасажирообігу області.

Другу позицію займає автомобільний транспорт, доля якого у пасажирообороті дещо скоротилася із 29% у 2010 р. до 27% у 2015 році. Та третя група «інші види транспорту» (в основному трамвайний і

троллейбусний транспорт, вага повітряного і водного транспорту в цій групі досить незначна) наростила свою долю у пасажирообігу Одещини із 6% у 2010 році до 13% у 2015 році.

Отже, за результатами аналізу динаміки пасажиро- та товарооборотів за останні сім років, можна зазначити, що Одеська область демонструє позитивний ріст показників вантажообігу за усіма видами транспорту і в той же час спад у пасажирообороту. Основними причинами падіння показників пасажирообороту ми вважаємо кризу національної економіки України 2014-2015 років, недостатнє та неефективне фінансування транспортної інфраструктури регіону та відсутність реальних реформ державного управління.

Пріоритетними видами транспорту залишаються автомобільний, залізничний та водний. Повітряний та трубопровідний види транспорту залишаються перспективними у розвитку.

До основних пріоритетів розвитку транспортних послуг, вважаємо, слід віднести: створення умов для розвитку малого та середнього бізнесів, створення сучасної мережі автомобільних доріг загального користування, модернізацію та подальшу розбудову портового господарства, орієнтованість транспортної інфраструктури на обслуговування туристських потоків, розвиток транзитного потенціалу.

Список використаних джерел:

1. Додаток до рішення Одеської обласної ради від 21 грудня 2015 року № 32-VII «Стратегія економічного та соціального розвитку Одеської області до 2020 року (актуалізована)», Одеса 2015 – С. 20-24.

2. Експрес випуски Підсумків роботи транспорту за рік Головного управління статистики в Одеській області 2010-2015 років. – Режим доступу: <http://www.od.ukrstat.gov.ua/>