

Гданов И.Р.

УДК 338.47

ПОСЛЕДСТВИЯ ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА НА ЭКОНОМИКУ ТРАНСПОРТА АР КРЫМ

Постановка проблемы. Становление Украины как независимого государства, зависят от её транспортно-географического положения и эффективной, налаженной транспортной системы. Транспортный фактор занимает важнейшее место в теории размещения, региональной экономике, международной экономике и теории внешней торговли. В этой связи уровень развития транспортной системы государства является одним из важнейших признаков её технологического прогресса и цивилизованности. Исходя из этого, транспортная система – одна из составляющих успеха и непеременимых атрибутов современного государства, к которой должны предъявляться высокие требования в отношении качества, регулярности и надежности транспортных связей, сохранности грузов и безопасности перевозки пассажиров, сроков и стоимости доставки.

Автомобильный транспорт Украины занимает значительное место в пассажирских и грузовых перевозках. Так, по объему перевозок грузов он стабильно превосходит железнодорожный транспорт в 4,5-5 раз, а по объему перевозок пассажиров – в 5-6 раз. Автобусным транспортом перевозится практически столько же пассажиров, сколько всеми другими видами транспорта (троллейбусным, трамвайным, железнодорожным, метрополитенным, таксомоторным легковым, морским, речным, авиационным) вместе взятыми. Общая длина дорог и улиц с твердым покрытием Украины, включая длину улиц-набережных в городах и поселках городского типа, превышает четверть миллиона километров.

Автомобильный транспорт доминирует в грузовых перевозках на короткие расстояния (среднее расстояние перевозки 1 т грузов – около 20 км), от двери – к двери, обеспечивая при этом практически полную гарантию сохранности груза, срочность и надежность перевозок. Многочисленные автотранспортные предприятия имеют довольно полно укомплектованную производственную базу и разветвленную сеть инфраструктурных объектов: автовокзалов, автостанций, транспортно-экспедиционных предприятий, терминалов и т.п.

Вместе с тем, автомобильные дороги Украины не отвечают европейским стандартам по многим показателям, в частности таким как: скорость передвижения, нагрузка на ось, обеспеченность современными дорожными знаками и разметкой, необходимым количеством пунктов технической и медицинской помощи, питания и отдыха, заправки топливом и смазочным маслом, телефонной связи и др. Практически отсутствуют дороги I категорий с многорядным движением на высоких скоростях. Значительного улучшения требует материально-техническая база организаций, осуществляющих развитие и обслуживание автомобильной транспортной сети.

В экономической литературе проблемы экономики автотранспорта занимают важное место. Так в статье «Украина и новый мировой порядок – Послезавтра» [1] рассматриваются влияние мирового финансового кризиса на транспортную систему. Сокращается парк автомобилей и расходы на содержание и обслуживание автотранспорта, пересматривается в сторону снижения под влиянием кризиса. Финансово-экономический кризис вынуждает многие страны оптимально использовать свои ресурсы...

В статье «Экономика Украины 1999-2008: потерянное десятилетие» [2] автор в «жанре» государственного доклада на научной секции, пишет о состоянии фирм автотранспорта, которые в начале января-августе 2009 г. перевезли грузов на 30% менее, нежели за предыдущий период...

В статье «Украина разработала Концепцию госпрограммы развития автотранспорта» [3]... автор раскрывает проблемы развития интеграции автотранспорта в Трансевропейские транспортные сети согласно Европейской политике соседства, повышения эффективности использования транзитного потенциала Украины путем модернизации и дальнейшего развития национальной транспортной сети

В указанных работах поднимается вопрос об экономических последствиях мирового финансового кризиса на экономику транспорта и направлениях его дальнейшего развития. Это побудило рассмотреть проблему влияния финансового кризиса на экономику транспорта на примере Автономной Республики Крым.

Постановка цели и задач исследования. Целью исследования является установление фактического влияния мирового финансового кризиса на экономику транспорта АР Крым и определение его финансового состояния 2009 г.

Результаты исследования. В современных статистических сборниках экономическое положение транспорта рассматривается вместе с отраслью связи воедино, как основных обслуживающих инфраструктурных отраслях. В экономическом отношении услуги по перевозке грузов авто- транспортом можно охарактеризовать как деятельность автотранспорта, осуществляемую на заказ по перевозке грузов автотранспортом. Предоставление этих услуг не приводит к созданию самостоятельного товара в материальной форме, а изменяет качество уже имеющегося товара, продукта в материальной форме посредством изменения его местонахождения, обеспечивая его сохранность и неизменность размеров и физико-химических свойств.

В 2009 г экономика транспорта и связи несколько изменила темп роста валовой добавленной стоимости, хотя имела тенденцию ежегодного прироста значительно ниже, чем в среднем по всей экономике АР Крым (рис 1).

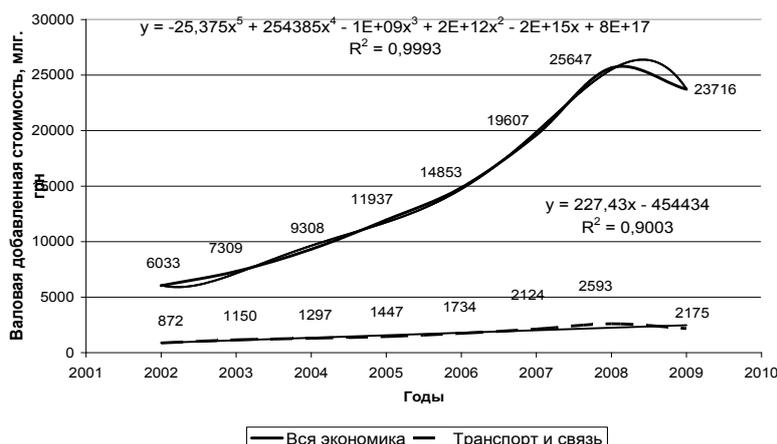


Рис. 1. Тенденция роста валовой добавленной стоимости транспорта и связи АР Крым в сопоставлении с тенденцией изменения по всей экономике

Ежегодный прирост валовой добавленной стоимости (ВДС) транспорта и связи составил 269,6 млн. грн, что намного ниже среднегодового (326,8млн. грн) прироста ВДС всей экономики полуострова. Это привело к снижению удельного веса транспорта и связи в экономике АР Крым с 14,4% и до 10.4%.

Уровень убыточности операционной деятельности автомобильного транспорта в 2009 г. значительно вырос до – 19,2 %, против уровня убыточности за 2008 г. – 13,7 %, и уровня рентабельности за 2007 г +0,5 %. Если в 2007 г. было 30,3% убыточных предприятий транспорта и связи, которые имели 75,4 млн. грн убытка, то в 2008 г. количество убыточных предприятий выросло до 37,2 % и сумма убытка возросла до 238,9 млн. грн. В 2009 г. было столько же убыточных предприятий, но сумма убытка снизилась до 165 млн. грн.

В сопоставлении развития автотранспорта АР Крым с автотранспортом Украины наблюдается снижение его удельного веса грузоперевозок в общем объеме Украины. Если в 1995 г. крымский автотранспорт перевозил 7.3 % объемов грузов страны, то в 2009 г. только -1,9 %.

Анализируя долю разных видов автотранспорта в перевозке грузов в АРК, подчеркнем, что автотранспорт остается доминирующим видом транспорта , что отражено на рис.2.

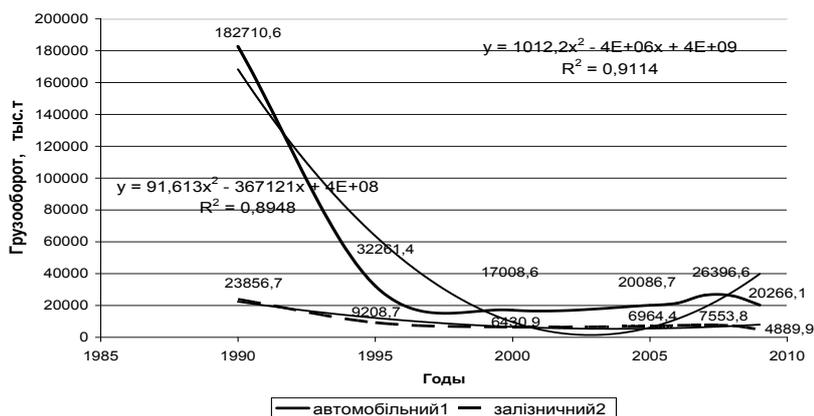


Рис. 2. Динамика грузооборота в АР Крым основных видов транспорта.

После 1998 г наблюдается рост перевозок автотранспортом, однако начавшийся кризис повлиял на уменьшение грузооборота с 26,3 млн т. в 2008 г до 20,2 млн. т. в 2009 г. Другие виды транспорта (морской , трубопроводный, авиационный) значительно уступают указанным на рисунке основным грузоперевозчикам.

Однако, рассматривая объем грузоперевозок в ракурсе такого показателя как тонно-километры перевозок, можно убедиться, что железнодорожный транспорт несколько обогнал автомобильный транспорт (рис 3). Также наблюдается влияние финансового кризиса. Так грузооборот железнодорожного транспорта снизился с 6,8млрд.т/км, до 6,4, а у автотранспорта с 1,28 млрд. т/км до 942 млн.т/км, то есть на 26,5%

ПОСЛЕДСТВИЯ ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА НА ЭКОНОМИКУ ТРАНСПОРТА АР КРЫМ

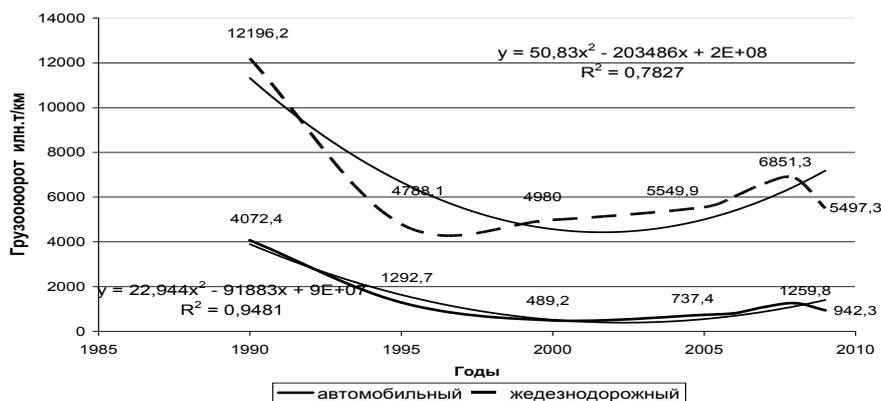


Рис. 3. Грузооборот важнейших видов транспорта в АР Крым, т/км перевозок

Из рисунка видно, что по этому показателю автотранспорт уступил железнодорожному. Однако, когда вопрос касается перевозки пассажиров, то автобусные перевозки по Крыму намного опережают перевозки пассажиров другими видами транспорта, включая железнодорожный транспорт (рис.4).

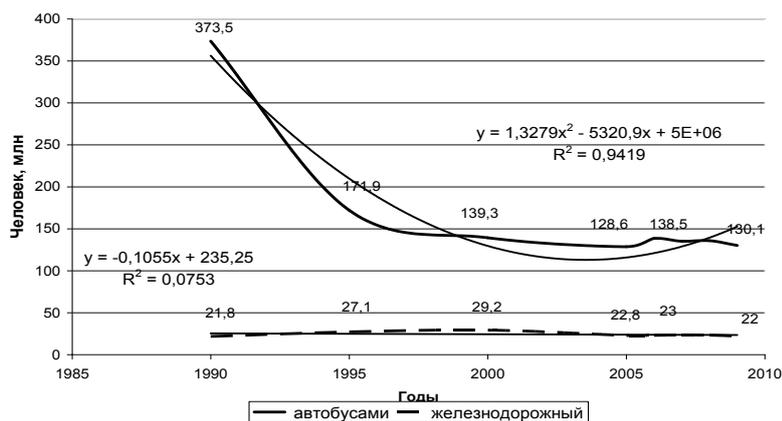


Рис 4. Соотношение перевозок пассажиров основными видами транспорта в АР Крым, 1990-2009 гг.

Из рисунка можно наблюдать как в 2009 г объем перевозок пассажиров автобусами снизился со 135,8 млн. человек до 130 млн. чел, а на железнодорожном транспорте с 23 до 22 млн. человек.

Является важным анализ использования производственного потенциала транспорта и связи, под которым понимается стоимостная совокупность основных и оборотных средств и человеческого капитала. Транспортные услуги создают люди, вооруженные средствами производства. Поэтому, важно соизмерить, как используется производственный капитал (табл. 1).

Таблица 1. Характеристика использования производственного потенциала транспорта и связи АР Крым, 2004-2009 гг.

Показатели	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009 г. в % к 2004 г.
Основные средства, млн.грн	5424,2	6174,7	15974,8	18308,5	36781,1	56777,3	1046,8
Износ основных средств,%	65,8	47,0	42,5	46,3	44,8	46,0	69,9
Оборотные активы, млн.грн	458,8	535,7	680,5	548,7	772,9	907,9	197,9
Численность занятых, тыс.чел	58,1	58,8	60,8	65,9	64,9	62,2	107,0
Человеческий капитал, млн.грн *	7129,5	7215,3	7460,8	8086,6	7963,8	7632,6	107,0
Производственный потенциал, млн. грн.	13012,5	13925,7	24116,1	26943,8	45517,8	65317,8	501,9
Валовая добавленная стоимость,млн грн	1297	1447	1734	2124	2593	2204	183,0
Выход ВДС на 1 грн.потенциала,грн	0,099	0,103	0,0719	0,078	0,056	0,034	36,7

* Оценка одного работника принята как 122710 грн.

Хорошо видно, что за исследуемый период стоимость основных средств выросла в 10 раз. Величина оборотных средств выросла в 1,97 раза, а численность занятых – на 7 %.

Проходил процесс обновления основных средств, о чем свидетельствует показатель их износа.

Однако процесс роста основных средств очевидно произошел из-за роста автотранспортных средств, что видно из таблицы 2.

Из данных таблицы следует, что в целом автотранспорт вырос количественно только на 6,6 %. Больше всех возросло количество автобусов на 13,4 %.

Количество легкового автотранспорта возросло за 9 лет всего на 8,2 %.

Таблица 2. Характеристика изменения автотранспортных средств АР Крым за 2004-2009 гг (млн. грн.).

Показатели	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2009 к 2000г в %
Автомобильный транспорт	3079,43	3158,97	2963,10	2959,77	3110,43	3283,94	106,6
Грузовые автомобили	355,65	392,99	377,21	371,01	386,20	395,90	111,3
Пассажирские автобусы	76,82	99,90	95,38	105,06	104,31	87,14	113,4
Легковые автомобили	2531,80	2610,24	2434,84	2426,71	2566,78	2739,69	108,2
Другие автомобили	115,16	55,84	55,67	56,99	53,14	61,21	53,2

Из таблицы видно, что количество транспортных средств выросло с 2000г всего на 6,6 %, но стоимость основных средств транспорта и связи выросла за этот период в 16,6 раза.

Важно решить еще одну задачу, насколько эффективно использовался производственный потенциал (табл. 1).

Показателем экономической эффективности использования производственного потенциала является валовая добавленная стоимость (ВДС), которая суммирует заинтересованность государства в величине поступлений в бюджет, входящих в нее, заинтересованность работников в зарплате (также являющихся частью ВДС) и заинтересованность предпринимателей в получении прибыли.

Выход валовой добавленной стоимости на одну гривну производственного потенциала отражает эффективность его использования.

К сожалению, экономическая эффективность использования снижалась и прежде всего из-за огромного роста основных средств по данным статистики АР Крым. Кстати говоря, помещенный баланс транспорта и связи, также отражает произошедшие перемены в экономике транспорта и связи.

Сравнительный анализ баланса экономики транспорта и связи 2009 г по отношению к 2007 г не показал ухудшения финансового состояния этой отрасли (табл.3).

Таблица 3. Оценка финансового состояния экономики транспорта и связи АР Крым , 2007-2009гг.

Показатели финансового состояния отрасли	2007		2009	
	на 1.01	на 31.12	на 1.01	на 31.12
Величина собственных оборотных средств, млн. грн.	-229	-332,4	-437	-388,4
Коэффициент обеспечения собственными оборотными средствами	-0,45	-0,60	-0,56	-0,42
Коэффициент покрытия	0,71	0,636	0,65	0,70
Доля оборотных средств в активах, млн.	0,236	0,231	0,262	0,256
Коэффициент концентрации собственного капитала	0,635	0,608	0,561	0,609
Коэффициент зависимости от привлеченного капитала	0,365	0,392	0,439	0,391
Коэффициент финансовой устойчивости	1,57	1,64	1,78	1,64
Коэффициент соотношения привлеченного и собственного капитала	0,574	0,644	0,782	0,644
Коэффициент доли долгосрочных вложений	0,117	0,176	0,221	0,168
Коэффициент левериджа	0,636	0,608	0,561	0,610

Да, действительно не хватает собственных оборотных средств, но коэффициент обеспеченности в 2009 г. несколько возрос. Не ухудшился коэффициент покрытия, отражающий соотношение величины оборотных активов и текущей задолженности. Не изменилась также доля оборотных средств в активах и коэффициент зависимости от заемных средств. Несколько возрос коэффициент финансовой устойчивости и коэффициент долгосрочных вложений, а в целом финансовое состояние в 2009г мало отличалось от докризисного период.

Выводы. За годы финансового кризиса наблюдается снижение объема валовой добавленной стоимости транспорта и связи АР Крым, а также объема грузоперевозок на 26,5%, объема перевозок пассажиров на 5,9 %.

Вместе с тем, в 2009 г. происходило дальнейшее обновление и существенное увеличение стоимости основных средств – в 1,54 раза, что должно способствовать улучшению показателей транспорта и связи в последующие периоды.

Источники и литература:

1. Украина и новый мировой порядок – послезавтра : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.poslezavtra.com.ua/ukraina...novyj-mirovoj-poryadok/>
2. Экономика Украины 1999-2008 : потерянное десятилетие : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.wto-consulting.ru/ekonomika-ukrainy-1999-2008>
3. Украина разработала Концепцию госпрограммы развития автотранспорта... : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.tachosys.com.ua/index.php>