

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ МІСЬКОГО
ГОСПОДАРСТВА ІМЕНІ О. М. БЕКЕТОВА

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДВНЗ ПРИКАРПАТСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАСИЛЯ СТЕФАНИКА

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

КОЗИНА Катерина Геннадіївна

УДК 338.47:332.14:339.13

ДИСЕРТАЦІЯ

ОЦІНЮВАННЯ СТАНУ ТА РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНИХ РИНКІВ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Спеціальність: 08.00.05 – розвиток продуктивних сил
і регіональна економіка

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ К. Г. Козіна

Науковий керівник Пушкар Тетяна Андріївна, кандидат економічних
наук, доцент

Харків – 2020

АНОТАЦІЯ

Козіна К. Г. Оцінювання стану та розвиток регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка. – Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова – ДВНЗ «Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника», Івано-Франківськ, 2020.

В роботі вирішено важливе науково-практичне завдання, пов'язане з теоретико-методичним обґрунтуванням положень і розробкою практичних рекомендацій щодо оцінювання та організації управління розвитком регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень.

Транспортний комплекс є однією з найважливіших складових виробничо-соціальної структури економіки регіонів України. Його гармонійне та ефективне функціонування являє собою обов'язкову умову для стабілізації та розвитку економіки, поліпшення якості та рівня життя населення, а також безпеки і обороноздатності країни у цілому.

На сучасному етапі розвитку держави, який характеризується підвищенням ролі регіонів та активними процесами децентралізації, процеси розвитку ринків автотранспортних послуг потребують активного залучення органів місцевого самоврядування і регіональних органів влади, на яких покладається значна частина функцій із забезпечення ефективної взаємодії всіх учасників ринку. Формування підходів до розвитку регіональних ринків автотранспортних перевезень (РРВАТП) базується на чіткому розмежуванні функцій і повноважень органів центральної влади і місцевого самоврядування.

Формування ефективної довгострокової регіональної політики передбачає поступові зміни у підходах до забезпечення потреб регіонів у послугах автомобільного транспорту із перевезення вантажів, які повинні

враховувати процеси інтеграції України до ЄС і Європейської єдиної транспортної системи. Доведено, що основою розвитку РРВАТП виступає розвиток конкурентних відносин. На рівень конкуренції на РРВАТП значний вплив здійснює рівень насиченості ринку, темпи промислового розвитку і товарообігу у регіоні, ступінь розвитку спеціалізації регіону, а також географічна диверсифікація автотранспортних послуг.

Дано визначення сутності та змісту поняття РРВАТП як відносно самостійної складової регіональної транспортної системи, яка виступає підґрунтям економічних відносин між суб'єктами усіх економіко-організаційних форм господарювання, які здійснюють купівлю-продаж транспортних послуг з вантажних перевезень шляхом реалізації ряду функцій.

Визначено, що розвиток автотранспортних перевезень в регіонах України визначається значним рівнем диференціації.

Незважаючи на те, що в значній кількості регіонів України, автомобільний транспорт залишається майже єдиним видом транспорту, що забезпечує потреби у перевезенні вантажів при забезпеченні регіональних і міжрегіональних зв'язків, зростання обсягів перевезень простежується не в усіх регіонах, що зумовлюється соціально-економічною ситуацією в регіонах і рівнем їх економічного розвитку. Значна диференціація регіонів України за рівнем розвитку РРВАТП ускладнює проведення дослідження процесів функціонування даних ринків. Наявність територіальних диспропорцій в розвитку РРВАТП, а також певні схожі риси в розвитку даних процесів потребують застосування методів розпізнавання об'єктів за ознаками для виокремлення груп регіонів з характерними особливостями. В основу виділення груп регіонів, покладено метод кластерного аналізу, який надає можливості врахувати особливості регіонального розвитку і диференціацію регіонів за розподілом вантажообігу.

Кластеризацію було проведено у три етапи: на першому етапі було здійснено розпізнавання образів за допомогою низки показників, що

характеризують соціально-економічний стан регіону, з тим щоб виконати угруповання подібних регіонів, тобто, адміністративних областей України, які мають схожу спеціалізацію у загальнодержавному поділі праці; на другому етапі було проведено кластерний регіонів з транспортної інфраструктури регіонів за ознаками сумарної довжини доріг, густоти їх розташування, кількісних характеристик перевезень пасажирів та вантажів, завантаженості доріг; на третьому етапі було проведено аналіз відповідності транспортно-економічного потенціалу території рівню її соціально-економічного розвитку, в результаті запропоновано такий розподіл регіонів за кластерами, який дозволяє краще організувати автотранспортні перевезення за рахунок залучення представників різних груп регіонів з різними можливостями транспортних систем і дає змогу усвідомити, що транспорт є важливою складовою інтеграції, спеціалізації та кооперування господарських структур регіонів.

Шляхом проведення кластерного аналізу виділено регіони зі стабільно високим рівнем вантажообігу вантажних автотранспортних підприємств, зі стабільно низьким рівнем і стабільно середнім, а також виокремлено ряд регіонів, в яких відбулися істотні зміни.

Визначено, що на рівень активності та розвитку чинять вплив фактори підприємницької активності регіону, їх характеристикою слугують показники кількості суб'єктів господарювання, показники роздрібного товарообігу та кількості активних підприємств. Фактори інтенсивності економічного розвитку регіонів визначаються показниками валового регіонального продукту і обсягами капітальних інвестицій в регіонах. Група факторів, що визначають купівельну спроможність населення визначаються показниками рівнем доходів населення та обсягами реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання за регіонами.

За результатами кореляційного аналізу доведено, що групи регіонів, які виділені за рівнем розвитку РРВАТП, мають різні рівні взаємозв'язку між факторами впливу, зокрема, показниками розвитку РРВАТП, інтенсивністю

економічного розвитку регіонів і чинниками купівельної здатності населення.

Регіони з високим рівнем розвитку РРВАТП мають високий рівень залежності від факторів впливу. Визначено, що для регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП економічний компонент факторів впливу включає доходи населення, валовий регіональний продукт та обсяг реалізації продукції. Компонент підприємницької активності для даної групи регіонів сформовано показниками кількості активних підприємств. Інші показники цієї категорії для даних регіонів вилучені в процесі моделювання як не значущі.

Визначено, що для регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП склад факторів, що містять дані компоненти відрізняються від інших груп регіонів. До економічного компоненту даної групи регіонів включено показники капітальних інвестицій, валового регіонального продукту, доходи населення та обсяг реалізації продукції. До другого компоненту – підприємницької активності входять показники кількості суб'єктів господарювання та роздрібний товарообіг.

На підставі проведеного аналізу діючих регіональних програм розвитку пов'язаних безпосередньо з роботою РРВАТП встановлено, що процеси їх розробки і реалізації не мають прямого відношення до питань розвитку та регулювання РРВАТП, а лише тільки в деякій мірі стосуються інтересів цих ринків та не враховують інтереси громадськості. Встановлений факт на фоні низької прозорості механізмів прийняття рішень в органах місцевого самоврядування та відсутність чітких механізмів регулювання РРВАТП дає підстави вважати, що однією з найбільш істотних форм участі громадськості у виробленні та реалізації регіональної політики по відношенню до РРВАТП, як на рівні встановлення загальних принципів, так і на рівні прийняття конкретних управлінських рішень є необхідність залучення незалежних експертів або експертних організацій до процесів формування та реалізації функцій управління і регулювання РРВАТП.

Запропоновано організаційний підхід до формування структури

регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень. Пропонована структура передбачає існування на ринку декількох груп учасників, що відрізняються колом повноважень і функцій, а саме, керуючий орган, до складу якого включені професіонали в сфері вантажних автотранспортних перевезень, конкурентний сектор, що представлений вантажними перевізниками всіх видів та форм власності, оператори логістичного сервісу регіону та сектор споживачів послуги вантажних перевезень. Це дало можливість сприяти досягненню прозорості в розрахунках між учасниками ринку.

Запропоновано, ввести в інституційну структуру РРВАТП регулятор ринку, який пропонується сформувати у вигляді регіональної транспортної комісії (РТК), до основних функцій якої відносяться розгляд питань, які пов'язані з регулюванням допуску автоперевізників на ринок, вирішенні питань, які пов'язані зі страхуванням, оподаткуванням, підтримкою автоперевізників вантажів на рівні регіональної влади та місцевого самоврядування, забезпечення прозорості фінансових відносин на ринку. При РТК пропонується створити регіональну експертну раду ринку, до якої ввійдуть представники усіх учасників ринку, а також органів місцевого самоврядування, регіональної влади і галузевих управлінь, що дозволить вирішувати поточні питання, формувати стратегічні плани розвитку РРВАТП із урахування інтересів усіх учасників ринку і регулюючих органів.

Реформування і розвиток РРВАТП має на меті забезпечення розвитку регіональних економічних систем з позиції максимально повного задоволення попиту споживачів і виробників якісними вантажно-транспортними послугами. Визначена мета розвитку РРВАТП реалізується в умовах формування єдиного інформаційного простору з інтеграцією всіх учасників ринку, для забезпечення їх ефективної взаємодії.

Розвинуто теоретико-методичний підхід до прогнозування інтенсивності роботи регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень, який базується на регресійному аналізі інтегрального показника

підприємницької активності у регіоні, що дає змогу виконати розрахунки з позиції прогнозованого попиту на вантажні автотранспортні перевезення.

Розроблено сценарні прогнози розвитку для кожної з визначених у даній роботі груп РРВАТП, а саме базовий, песимістичний та оптимістичний, розробку яких було реалізовано за методом експоненціального згладжування. Всі розроблені сценарії прогнозу розвитку РРВАТП, припускають зростання рівня вантажообігу на всіх типах РРВАТП з високим, середнім та низьким рівнем розвитку, окрім песимістичного сценарію для РРВАТП із середнім рівнем розвитку, який припускає зниження вантажообігу близько 20 відсотків.

Результати прогнозування розвитку РРВАТП для кожної групи регіонів, що об'єднані за типами ринків виконані за трьома варіантами розвитку подій.

Прогноз змін на РРВАТП з високим рівнем розвитку за базовим сценарієм припускає зростання обсягів вантажообігу на ринку у 2021 році на 115,5% від рівня базового року. Песимістичний сценарій прогнозу припускає повільне зростання обсягів вантажообігу на РРВАТП з високим рівнем розвитку у прогнозованому періоді 2021 року до рівня 106,37% від базового періоду. Оптимістичний сценарій прогнозу припускає зростання обсягів вантажообігу на 124,64% до базового періоду.

Прогнозні значення показників на РРВАТП для регіонів з середнім рівнем розвитку за базовим сценарієм припускає зростання обсягів вантажообігу на 105,25% від рівня базового року. Песимістичний сценарій прогнозу припускає зниження обсягів вантажообігу до 80,72% до базисного періоду. Оптимістичний сценарій прогнозу припускає зростання обсягів вантажообігу на 129,77% до базового періоду.

Результати прогнозування дозволяють дійти висновків: що прогнозні значення показників на РРВАТП для регіонів з низьким рівнем розвитку за базовим сценарієм припускають зростання обсягів вантажообігу на 116,92% від рівня базового року. Песимістичний сценарій прогнозу припускає

збільшення обсягів вантажообігу на 109,96% до базового періоду. Оптимістичний сценарій прогнозу припускає зростання обсягів вантажообігу на 124,15% до базового періоду.

Групування регіонів за рівнем розвитку РРВАТП із розробленими прогнозними сценаріями їх розвитку виступає підґрунтям для формування комплексних заходів регіональною транспортною комісією.

Ключові слова: автотранспортний комплекс регіону, регіональні ринки автотранспортних перевезень, організаційна структура ринку автотранспортних перевезень, інтенсивність роботи регіональних ринків вантажних перевезень, підприємницька активність в регіоні.

ABSTRACT

K. H. Kozina Assessment of the state and development of regional freight road transport markets. – Qualifying scientific paper, not for publication.

Thesis for a degree of Ph.D. in Economics in the specialty 08.00.05 – development of productive powers and regional economy. – Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv – Vasyl Stefanyk Precarpathian National University, Ivano-Frankivsk, 2020.

An important scientific and practical task related to the theoretical and methodological substantiation of the provisions and the development of practical guidelines for the assessment and management of regional freight road transport markets' development has been solved in the paper.

The transport system is one of the most important components of the production and social structure of the Ukrainian regions' economy. Its sustainable and efficient functioning is a necessary condition for the stabilisation and development of the economy, improving the living conditions and standards of the population, system security and defence capability of Ukraine as a whole.

At the present stage of Ukraine's development, which is highlighted by an

increasing significance of regions and dynamic decentralization processes, the processes of transport service markets' development require the active involvement of local governments and regional authorities, which are assigned a significant part of the functions to ensure effective interaction of all market players. The formation of approaches to the development of regional freight road transport markets is based on a clear distinction between the functions and powers of the central government and local self-government bodies.

The development of an effective long-term regional policy involves gradual changes in approaches to meeting the needs of regions for road transport services for transportation of goods, which should take into account the processes of Ukraine's integration into the EU and the Single European Transport System. It has been proved that the basis for the growth of regional freight road transport markets is the development of competitive relations. The level of competition in the regional freight road transport markets is significantly affected by the level of market saturation, the pace of industrial growth and trade in a region, the degree of specialisation of a region, as well as geographical diversification of transportation services.

The definition of the essence and content of the regional freight road transport markets' concept as a relatively independent component of the regional transport system, which is the basis of economic relations between entities of all economic and organisational forms of management, which purchase and sell transport services for freight transport by implementing a number of functions, has been presented.

It has been established that the development of road transportation in the Ukrainian regions is determined by a significant level of differentiation.

Despite the fact that road transport remains practically the only mode of transport that meets the needs for cargo transportation while ensuring regional and interregional connections in a significant number of Ukrainian regions, the growth of traffic volumes is observed in not all regions, due to the socio-economic situation in the regions and the level of their economic development. Significant differentiation of the Ukrainian regions by the level of the regional freight road

transport markets' development makes it difficult to conduct research on the functioning of these markets. Territorial disparities in the development of the regional freight road transport markets, as well as certain similarities in the development of these processes, require the use of object recognition methods for identifying groups of regions with characteristic features. The method of cluster analysis is used as the basis for identifying groups of regions, which provides opportunities to consider the peculiarities of regional development and differentiation of regions in the distribution of cargo turnover.

Clustering has been carried out in three stages: the first stage involved the pattern recognition using a number of indicators describing socio-economic condition of a region, in order to perform the grouping of similar regions, i.e., administrative regions of Ukraine, which have similar specialisation in the national division of labour; the second stage involved the cluster analysis of regions in terms of transport infrastructure of the regions according to the total length of roads, density of their location, quantitative characteristics of passengers' and goods' transport, traffic congestion; the third stage involved the analysis of the compliance of transport and economic potential of the territory to the level of its socio-economic development, consequently, the dividing of regions by clusters, which allows to better organise transportation by bringing representatives of various groups of regions with different capacities of transport systems, and allows to be aware that transport is an important component of integration, specialisation and cooperation of business structures of the regions, has been offered.

Through the cluster analysis, the regions with consistently high level of cargo turnover of transport enterprises, and with the consistently low and stable average level have been identified, with a number of regions highlighted, in which significant changes occurred.

It has been determined that the level of activity and development is influenced by factors of business activity in a region, with their characteristics being indicators of the number of business entities, indicators of retail turnover and the number of active enterprises. Factors of economic growth rate of regions are

determined by indicators of the gross regional product and the volume of capital investment in the regions. The group of factors that determine the purchasing power of the population is determined by indicators of the population's level of income and the volume of products (goods, services) sold by economic entities in each region.

The findings of correlation analysis have proved that the groups of regions that are distinguished by the level of the regional freight road transport markets' development have different levels of interaction between factors of influence, in particular, indicators of the regional freight road transport markets' development, the economic growth rate of regions and factors of purchasing power of the population.

Regions with a high level of the regional freight road transport markets' development are highly dependent on impact factors. It has been determined that for regions with a medium level of the regional freight road transport markets' development, the economic component of impact factors includes the population's income, gross regional product and volume of sales. The component of entrepreneurial activity for this group of regions is formed by indicators of the number of active enterprises. Other indicators of this category for these regions have been removed during the modelling process as insignificant ones.

It has been pointed out that for regions with a low level of the regional freight road transport markets' development, the composition of factors containing these components differs from the other groups of regions. The economic component of this group of regions comprises indicators of capital investment, gross regional product, income of the population and the volume of product sales. The second component that is business activity includes indicators of the number of business entities and retail turnover.

Based on the analysis of the existing regional development programs directly related to the operation of the regional freight road transport markets, it has been determined that the processes of their development and implementation are not directly related to the development and regulation of the regional freight

road transport markets, but only to some extent relate to the concerns of these markets and do not take into account public concerns. Established fact due to low transparency of decision-making mechanisms in the local governments and the lack of clear regulatory mechanisms of the regional freight road transport markets gives reason to believe that one of the most significant forms of public participation in the formulation and implementation of regional policy in relation to the regional freight road transport markets, both at the level of establishing general principles and making specific management decisions, is the need to involve independent experts or expert organisations to the processes of formation and implementation of management functions and regulation of the regional freight road transport markets.

An organisational approach to the formation of the regional freight road transport market's structure has been proposed. The proposed structure assumes the existence of several groups of market players that differ in terms of powers and functions, namely, a governing body that includes professionals of freight transport sector, a competitive sector represented by cargo carriers of all types and forms of ownership, regional logistics service operators, and the consumer sector of freight transport services. This enabled to promote transparency in payments between market players.

It has been proposed to introduce a market regulator in the institutional structure of the regional freight road transport markets, to be established as the Regional Transportation Commission, with key functions including consideration of issues related to the regulation of the admission of carriers in the market, solving issues related to insurance, taxation, support of road transport of goods at the level of regional authorities and local self-government bodies, ensure transparency of financial relationships in the market. The Regional Transportation Commission is proposed to have Regional Market Expert Council, which will include representatives of all market players, as well as local authorities, regional authorities and line departments, which will solve current issues, forming strategic

development plans for regional freight road transport markets with the interests of all market players and regulators taken into account.

Reforming and development of the regional freight road transport markets aims to ensure the development of regions from the position of the best possible meeting of consumer and producer demand in high-quality loading and transport services. The defined goal of the regional freight road transport markets' development is implemented in the context of formation of a single information space with integration of all market players to ensure their effective interaction.

A theoretical and methodological approach to forecasting the performance of the regional freight transport markets has been developed, based on a regression analysis of the integral indicator of business activity in a region, which allows to perform calculations from the perspective of projected demand for freight road transportation.

Scenario forecasts of the development for each of the regional freight road transport markets' groups defined in this paper have been developed, namely basic, pessimistic and optimistic, the development of which was implemented using the exponential smoothing method. All the forecast scenarios for the regional freight road transport markets' development suggest the increase in turnover on all types of the regional freight road transport markets with high, medium and low level of development, apart from the pessimistic scenario for the regional freight road transport markets with a medium level of development, which implies a decline in cargo turnover of about 20 percent.

The findings of forecasting the development of the regional freight road transport markets for each group of regions, which are combined by market types, are performed according to three scenarios.

The forecast of changes in the regional freight road transport markets with a high level of development under the basic scenario assumes an increase in cargo turnover on the market in 2021 by 115.5% compared to the level of the reference year. The pessimistic forecast scenario assumes a slow growth in cargo turnover at the high-development regional freight road transport markets in the forecast period

of 2021 to the level of 106.37% compared to the reference period. The optimistic forecast scenario assumes an increase in cargo turnover by 124.64% compared to the reference period.

The forecast values of indicators for the regional freight road transport markets for regions with an average level of development under the basic scenario assumes an increase in cargo turnover by 105.25% compared to the level of the reference year. The pessimistic forecast scenario assumes a decrease in cargo turnover by 80.72% compared to the reference period. The optimistic forecast scenario assumes an increase in cargo turnover by 129.77% compared to the reference period.

The findings of forecasting allow to conclude that forecasting values for regional freight road transport markets for regions with a low level of development under basic scenario assume growth in turnover by 116,92% compared to the level of the reference year. The pessimistic forecast scenario assumes an increase in cargo turnover by 109.96% compared to the reference period. The optimistic forecast scenario assumes an increase in cargo turnover by 124.15% compared to the reference period.

Clustering of regions according to the level of the regional freight road transport markets' development with drafted forecast scenarios of their growth serves as the basis for the development of comprehensive steps by the Regional Transportation Commission.

Keywords: regional road transport system, regional road transport markets, organisational structure of the road transport market, performance of regional freight road transport markets, business activity in the region.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових фахових виданнях, які включено до міжнародних наукометричних баз даних

1. Козіна К. Г. Передумови і цільові орієнтири реформування регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень. *Причорноморські економічні студії*. 2018. Вип. 32. С. 116–120.
2. Козіна К. Г. Концептуальна модель регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень. *Науковий погляд: економіка та управління*. 2018. № 2. С. 108-114.
3. Козіна К. Г. Регіональні особливості розвитку ринків вантажних автотранспортних перевезень. *Бізнес Інформ*. 2019. №12. С. 125–131.

Статті у наукових міжнародних фахових виданнях:

1. Kozina K. Regional markets of freight motor transport transportations as constituent of infrastructural providing of complex development of regions. *Sciences of Europe*. 2019. Vol.2. No 46. P. 22-26.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

1. Козіна К. Г. Діяльність автотранспортних підприємств на ринку міжнародних вантажних перевезень: сучасний стан та перспективи підвищення рівня конкурентоспроможності. *Розвиток національної економіки: теорія і практика* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Івано-Франківськ, 3-4 квітня 2015 р.) / ДВНЗ «Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника». Тернопіль : Крок, 2015. Ч.2. С. 161–163.
2. Козіна К. Г. Сучасні тенденції формування регіональних ринків автотранспортних послуг. *Економічний потенціал країни: наукові підходи та практика реалізації* : матеріали II міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 4 травня 2018 р.) / Одеський національний університет імені І. І. Мечникова. Одеса : ОНУ імені І. І. Мечникова, 2018. С. 106–108.
3. Козіна К. Г. Підходи до визначення розвитку міжрегіональних

зв'язків на прикладі автомобільного вантажного транспорту. *Економічне зростання: стратегія, напрями і пріоритети*: матеріали III міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 12 травня 2018 р.) / Східноукраїнський інститут економіки та управління. Запоріжжя : ГО «СІЕУ», 2018. С. 34–37.

ЗМІСТ

ВСТУП	19
1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ РИНКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	26
1.1. Теоретико-методичні засади функціонування регіональних ринків автотранспортних перевезень	26
1.2. Регіональний ринок вантажних автотранспортних перевезень як економічна категорія	43
1.3. Сучасні тенденції розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень	61
2. МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНЮВАННЯ РОЗВИТКУ РИНКІВ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	82
2.1. Методичні засади визначення рівня диференціації ринків вантажних автотранспортних перевезень	82
2.2. Обґрунтування розподілу регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень за рівнем розвитку	92
2.3. Визначення структури факторів, що впливають на рівень регіонального розвитку вантажних автотранспортних перевезень	103
2.4. Методичний підхід до визначення системи факторів розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень	119
3. ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ РИНКІВ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	142
3.1. Організація розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень	142
3.2. Організаційна модель реформування ринків автотранспортних перевезень	160

3.3. Визначення перспектив розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень	172
ВИСНОВКИ	199
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	202
ДОДАТКИ	221

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Транспорт є важливою складовою національної економіки. Здійснюючи усі види регіональних, міжрегіональних, національних і міжнародних перевезень, транспорт виступає як самостійна галузь, водночас виконуючи дистрибутивну та інтеграційну функції, забезпечує усі види виробничих зв'язків. Імплементация директив ЄС в рамках Угоди про асоціацію, впровадження принципів корпоративного управління та прозорості прийняття рішень, розвиток конкуренції і лібералізація ринків, забезпечення належного фінансування модернізації транспортної інфраструктури, мінімізація впливу на навколишнє середовище, впровадження нових стандартів безпеки руху, підвищення рівня транспортного сервісу, усе перелічене є тими основними завданнями, які висуває перед транспортом Національна транспортна стратегія України до 2030 року.

В умовах переходу України до децентралізації державного управління, підвищення ролі регіонів у вирішенні питань сталого регіонального розвитку, враховуючи все більш зростаючу роль автомобільного транспорту у забезпеченні регіональних, міжрегіональних і міжнародних перевезень, переваги даного виду транспорту перед іншими видами, а також те, що для значної кількості регіонів України на сучасному етапі автомобільний транспорт став майже не єдиним видом транспортного сполучення, актуальною є розробка підходів до вирішення завдань розвитку ринків автотранспортних перевезень на регіональному рівні.

Вирішенню питань визначення конкурентоспроможності автотранспортних послуг присвятили свої роботи такі вітчизняні науковці, як В. Шинкаренко та О. Криворучко. Проблемі формування механізмів ефективного фінансування дорожньої галузі присвятили свої праці С. Шкарлет та В. Ільчук. Питання убезпечення економічної діяльності

автотранспортних підприємств розглядалися в роботах І. Дмитрієва. Однак, проблема оцінювання стану та перспектив розвитку регіональних ринків автотранспортних вантажних перевезень не втрачає злободенності та потребує подальших досліджень, що підтверджує актуальність вибору теми дисертаційної роботи.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана в рамках науково-дослідних робіт Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова кафедри економіки та є складовою частиною держбюджетної теми «Теоретико-методологічні основи формування механізму модернізації економіки регіону» (номер державної реєстрації 0112U004193, 2012-2016 рр.), в межах якої автором обґрунтовано організаційно-економічне забезпечення оцінювання стану та перспектив розвитку регіональних ринків автотранспортних вантажних перевезень.

Мета і завдання дослідження. Мета роботи полягає в удосконаленні теоретичних і розробці методичних підходів до оцінювання стану та визначення перспектив розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень.

Досягнення поставленої мети обумовило вирішення таких завдань:

визначити сутність та зміст поняття «регіональний ринок вантажних автотранспортних перевезень» та окреслити його місце в транспортній системі національної економіки;

проаналізувати основні тенденції, особливості та причини територіальних диспропорцій розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень та провести оцінювання їх стану на основі кластеризації;

визначити структуру факторів, що впливають на рівень розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень із урахуванням територіальних диспропорцій;

систематизувати фактори, які чинять вплив на розвиток регіональних

ринків вантажних автотранспортних перевезень;

удосконалити структуру регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень, яка враховуватиме особливості розвитку ринку як механізму, що забезпечує взаємодію учасників і регулює систему їх взаємовідносин;

обґрунтувати модель розвитку регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень;

розробити методичний підхід до прогнозування стану і розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень із урахуванням їх розподілу за можливими сценаріями.

Об'єктом дослідження є процес функціонування регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методичних та прикладних аспектів оцінювання стану та перспектив розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень.

Методи дослідження. Теоретичною й методологічною основою дисертаційної роботи стали наукові праці вітчизняних і закордонних вчених, що присвячені питанням аналізу, оцінювання стану та прогнозування розвитку регіональних ринків автотранспортних послуг, визначенню ефективності діяльності автотранспортних підприємств, а також наукові доробки провідних фахівців з регіональної економіки.

Інформаційною базою дисертаційної роботи є законодавчі та нормативно-правові акти Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України, укази Президента України, статистичні матеріали Державного комітету статистики України, Головних управлінь статистики у регіонах України, статистична та фінансова звітність автотранспортних підприємств, а також результати розрахунків, які були отримані особисто автором.

Для вирішення завдань дисертаційного дослідження та досягнення його мети було використано систему загальнонаукових і спеціальних методів. З числа загальнонаукових методів використано: метод аналізу та синтезу – у

ході визначення факторів розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень; метод абстракції – для обґрунтування сутності та змісту поняття регіонального ринку автомобільних вантажних перевезень; системний підхід – при обґрунтуванні організаційної структури регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень, визначенні системи факторів впливу на розвиток цих ринків; методи статистичного аналізу – при визначенні тенденцій розвитку регіональних ринків вантажних перевезень.

До спеціальних методів слід віднести: метод таксономії – за його допомогою визначено інтегральні показники стану регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень та підприємницької активності у регіоні; кореляційного аналізу – для обґрунтування ваги та впливовості факторів на розвиток ринків автомобільних вантажних перевезень; метод кластерного аналізу – при систематизації регіонів за рівнем розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень; метод регресійного аналізу – у ході формування моделі для прогнозування активності на ринках автомобільних вантажних перевезень; метод сценарного підходу – при прогнозуванні перспектив розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в обґрунтуванні наукових підходів до оцінювання стану і розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень, зокрема:

удосконалено:

- організаційний підхід до формування структури регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень, яка, на відміну від існуючої, передбачає існування на ринку декількох груп учасників, що відрізняються колом повноважень і функцій, а саме, керуючий орган, до складу якого включені професіонали в сфері вантажних автотранспортних перевезень, конкурентний сектор, що представлений вантажними перевізниками всіх видів та форм власності, оператори логістичного сервісу регіону та сектор споживачів послуги вантажних перевезень, це дає можливість чинити вплив

на ринок з позиції професійного підходу, орієнтуючись на думки експертів та сприяти досягненню прозорості в розрахунках між учасниками ринку;

- методичний підхід до прогнозування розвитку регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень на засадах сценарного підходу, у підґрунті якого покладено показник вантажообігу в регіоні, що дає змогу визначати прогнозні значення для кожної групи регіонів в залежності від рівня розвитку та з урахуванням можливих варіантів сценаріїв (песимістичний, реалістичний і оптимістичний) і територіальних диспропорцій;

- методичний підхід до оцінювання ефективності функціонування регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень, який, на відміну від існуючих, ґрунтується на їх класифікації за рівнем розвитку та групуванні за ознакою активності перевізників, що дає змогу виявлення регіональних диспропорцій та визначення тенденцій їх розвитку;

набули подальшого розвитку:

- визначення сутності та змісту поняття регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень як відносно самостійної складової регіональної транспортної системи, яка виступає підґрунтям економічних відносин між суб'єктами усіх економіко-організаційних форм господарювання, які здійснюють купівлю-продаж транспортних послуг з вантажних перевезень шляхом реалізації системоутворюючої, інтегруючої, конкурентоутворюючої, ціноутворюючої і стимулюючої функцій, які проявляються в процесі взаємодії ринку із зовнішнім середовищем. Це дає можливість коригувати поведінку учасників регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень;

- класифікація факторів впливу на рівень розвитку регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень, яка, на відміну від існуючої, містить ознаки стану ринку вантажних автотранспортних перевезень, інтенсивності економічного розвитку регіонів та купівельної спроможності населення, це дає можливість вибору інструментів впливу та враховувати

зміни у впливі будь-якої з груп факторів на стан ринку;

- теоретико-методичний підхід до прогнозування інтенсивності роботи регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень, який, на відміну від інших, базується на регресійному аналізі інтегрального показника підприємницької активності у регіоні, що дає змогу виконати розрахунки з позиції прогнозованого попиту на вантажні автотранспортні перевезення;

- організаційна модель співпраці органів місцевого самоврядування із основними секторами (споживачі, представники логістичних послуг, конкуренти) регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень, яка передбачає створення регіональної транспортної комісії, до функцій якої пропонується віднести розгляд питань пов'язаних з допуском на ринок вантажних перевізників, їх підтримкою та організацією співпраці, а також забезпечення прозорості економічних відносин у транспортній сфері регіону.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що обґрунтовані науково-методичні підходи щодо оцінювання стану і розвитку регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень можуть бути використані у діяльності органів місцевого самоврядування і регіонального управління при розробці стратегій та довгострокових програм реформування і розвитку автотранспортних комплексів регіону та створенні умов для розвитку конкурентних відносин на ринках транспортних послуг у регіоні.

Наукові результати, що мають прикладний характер, знайшли практичне застосування в діяльності відділу транспорту, зв'язку та телекомунікаційних послуг Сумської міської ради (довідка № 65 від 20 січня 2020 року), Шевченківської районної ради Харківської області (довідка № 135 від 10 квітня 2019 року), а також товариства з обмеженою відповідальністю «Експрес» (довідка № 10 від 15 січня 2020 року).

Методичні та практичні рекомендації щодо оцінювання стану і розвитку регіональних ринків автотранспортних вантажних перевезень використовуються у навчальному процесі кафедри економіки Харківського національного університету міського господарства ім. О. М. Бекетова при

викладанні дисциплін «Регіональна економіка», «Управління розвитком компанії», «Основи наукових досліджень» і для виконання випускних кваліфікаційних робіт бакалаврів та магістерських дипломних робіт магістрів спеціальності 051 – Економіка (довідка № 557 від 28 лютого 2020 року).

Особистий внесок в роботах, що виконані у співавторстві. Дисертаційне дослідження є самостійно виконаною науковою працею. Подані до захисту висновки та рекомендації зроблені автором особисто.

У статті, яка опублікована у співавторстві, автором обґрунтовано відбір факторів розвитку регіональних ринків вантажних перевезень та підхід до оцінювання рівня їх розвитку.

Апробація результатів дисертації. Теоретичні та практичні положення і результати дослідження доповідалися на Міжнародних та Всеукраїнських науково-практичних конференціях: Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи соціально-економічного розвитку країни» (Чернівці, 2014 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Структурні трансформації національних економік в умовах глобалізації» (Миколаїв, 2014 р.); IV Всеукраїнській науково-практичній інтернет-конференції «Сучасна економічна наука: теорія і практика» (Полтава, 2014 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Розвиток національної економіки: теорія і практика» (Івано-Франківськ, 2015 р.); VII Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні тенденції розвитку світової економіки» (Харків, 2015 р.); II Міжнародній науково-практичній конференції «Економічний потенціал країни: наукові підходи та практика реалізації» (Одеса, 2018 р.); III Міжнародній науково-практичній конференції «Економічне зростання: стратегія, напрями і пріоритети» (Запоріжжя, 2018 р.), Міжнародній науково-теоретичній конференції «Місто. Культура. Цивілізація: міжнародний контекст» (Харків, 2019 р.).

Публікації. Основні положення дисертації опубліковано в 16 наукових працях. Загальний обсяг публікацій становить 8 ум. друк. арк., особисто здобувачу належить 7,35 ум. друк. арк.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ РИНКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Теоретико-методичні аспекти функціонування і розвитку регіональних ринків автотранспортних перевезень

Становлення і розвиток міжрегіональних зв'язків базується на формуванні сучасної розвиненої транспортної інфраструктури. Особливої актуальності забезпечення стійких міжрегіональних зв'язків, формування ефективних логістичних міжрегіональних інтегральних систем, подолання диспропорцій у розвитку транспортної інфраструктури набуває в процесі поглиблення інтеграційних процесів в Україні. За таких умов міжрегіональні економічні зв'язки формуються, виходячи за межі національної економіки, охоплюючи міжнародне співробітництво. Так, розвиток транскордонного співробітництва передбачає формування транспортних зв'язків у певному регіоні, який охоплює території декількох країн.

Відмінність ресурсного забезпечення, природних і економічних умов, на базі яких поглиблюється спеціалізація регіонів, призводить до зростання залежності багатьох сторін виробничої діяльності від інших регіонів і ускладнення характеру міжрегіональних зв'язків [1, С. 104]. Сучасний розвиток міжрегіональної взаємодії в Україні характеризується формуванням специфіки функціонування, яка визначається наявністю власних інтересів регіонів, потенціалу, ключових компетенцій, оригінальністю технологій і унікальністю ресурсів [2, С. 165].

Сучасна розвинена транспортна інфраструктура включає не лише якісні шляхи сполучення і наявність усіх необхідних її об'єктів. Достатня кількість перевізників, ефективні логістичні системи, побудова взаємодії на

принципах економічної свободи, конкуренції та соціальної відповідальності є невід’ємною умовою становлення ефективної транспортної інфраструктури регіону.

Транспортний комплекс [74] – одна з найважливіших складових виробничо-соціальної структури економіки України. Його стає та ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації та розвитку економіки, поліпшення умов і рівня життя населення, системної безпеки і обороноздатності країни.

Розширення діяльності транспортних організацій, зростання кількості незалежних підприємців, створення власних транспортних підрозділів у різних підприємницьких структурах, вільне ціноутворення є причиною виникнення та суттєвого зростання конкуренції між суб'єктами, що надають послуги з перевезення вантажів, експедируванню тощо.

Державна політика реформування транспортно-дорожнього комплексу у тій його частині, що стосується автомобільного транспорту, здійснюється на основі принципів, які визначені Транспортній стратегії України на період до 2020 року і передбачає:

- реформування системи управління дорогами загального користування державного і місцевого значення;
- оновлення рухомого складу ;
- підвищення рівня безпеки автомобільних перевезень;
- реалізація комплексних проєктів розвитку дорожньої інфраструктури;
- підвищення якості автомобільних послуг та подальший розвиток конкурентних відносин на автомобільному транспорті [3, С. 12].

Незважаючи на загальний зміст визначених питань, вони чітко виділяють два основних проблемних напрямки розвитку діяльності автомобільного транспорту в Україні:

- стан та відповідність європейським стандартам дорожньої інфраструктури;

- оновлення рухомого складу як база розвитку автомобільних послуг і підвищення їх якості.

Основні причини, що стримують розвиток автомобільного транспорту, визначає В. Кудрявцев, виділяючи:

- нестабільність загальноекономічних і правових умов роботи, відсутність механізму і нерозвиненість регіональної законодавчої бази;
- нестійку економічну ситуацію, інфляцію, ненадійність банків та інших фінансових інститутів;
- недосконалість державного регулювання автотранспортних послуг, відсутність правових гарантій;
- низький рівень правової культури, ділової репутації та відсутність ділової етики у підприємців на автотранспорті;
- нерозвинена матеріально-технічна база автотранспортних підприємств [4, С. 229].

Узагальнюючи вищезазначене, зауважимо, що незначна кількість науковців, що вивчають питання розвитку автомобільного транспорту й автотранспортної інфраструктури, приділяють увагу регіональним аспектам його функціонування, формуванню регіональних структур впливу на автотранспортні комплекси, розробці підходів, що стосувалися би ролі, значенню, принципам взаємодії та повноважень органів регіональної влади та місцевого самоврядування, організаційно-економічних механізмів сприяння створенню сучасної дорожньої інфраструктури та розвитку конкурентних умов на ринку автотранспортних послуг на рівні регіону.

Сучасні реалії все більше підкреслюють той факт, що наявність державних програм, формування механізму реалізації на державному рівні, визначення і декларування пріоритетних напрямків розвитку автомобільного транспорту і дорожньо-транспортної інфраструктури на рівні держави недостатньо.

Результативні заходи повинні впроваджуватися на регіональному рівні,

під контролем регіональних органів влади, місцевого самоврядування, відображаючи інтереси територіальних громад і поєднуючи в єдиний комплекс заходів інструменти державного регулювання та системні дії на рівні регіону.

Незважаючи на те, що при визначенні комплексу дій із забезпечення транспортних послуг існує два основних напрямки, які передбачають визначення транспортної інфраструктури і транспортного комплексу, однозначного визначення даних понять в сучасній економічній науці не існує.

Більшість науковців, визначаючи сутність транспортно-дорожнього комплексу, спираються на визначення Кудрицької Н., як сукупності «шляхів сполучення, перевізних засобів, технічних пристроїв і механізмів, засобів управління та зв'язку, обладнань усіх видів транспорту, складна система економічних, технологічних, технічних, екологічних, інформаційних та правових відносин, основною метою якої є максимальне задоволення потреб національного господарства і населення в перевезенні вантажів та пасажирів відповідно до державних цільових програм та на основі досягнень науково-технічного прогресу» [5].

Такий комплексний підхід поєднує у єдине наявність необхідного обладнання, рухомого складу, відповідної інфраструктури у процес реалізації різних видів відносин, визначаючи основну мету цих відносин – максимальне задоволення національних потреб у перевезенні вантажів і пасажирів. На дане визначення орієнтуються і автори праці [6, С. 4].

Аналогічний підхід до визначення транспортно-дорожнього комплексу надає І. Сидоренко, акцентуючи, що транспортно-дорожній комплекс – це складна поліструктурна система. Як система транспортно-дорожній комплекс поєднує в собі рухомий склад та транспортну інфраструктуру і виконує основне завдання - задоволення інтересів національного господарства та населення в перевезеннях вантажів, пасажирів та готової продукції, забезпечуючи зростання економіки регіону, країни [7, С.42].

М. Бойко, Г. Ефран визначають транспортно-дорожній комплекс як один із системоутворюючих елементів, розвиток якого зумовлює ступінь розвитку економічного потенціалу і промислових структур країни [8, С. 13]. При цьому, на думку авторів, складовими транспортно-дорожнього комплексу є основні види транспорту, шляхове і дорожнє господарство.

Регіональні транспортні комплекси є невід'ємною частиною національної транспортної системи. Транспортний комплекс регіону передбачає транспортну діяльність на рівні регіону за умови, що концептуальні пріоритети його функціонування підпорядковуються визначальним інтересам транспортної системи країни [9, С. 17].

Процеси децентралізації, які останнім часом визначають підходи до функціонування не тільки регіонів як певних територій із завершеними циклами відтворення, але певних сфер діяльності за межами даних територій, зумовлюють формування новітніх підходів до функціонування транспортних комплексів. Створення сприятливих умов для ефективних змін в транспортній інфраструктурі країни потребують значних змін у підходах до управління транспортними системами на національному і регіональних рівнях [10, С. 91].

Транспортна інфраструктура регіону, на думку І. Хорошилової, є певною сукупністю транспортних засобів та відповідної інфраструктури регіону, метою якої є задоволення потреб населення у перевезеннях пасажирів і вантажів. Ці елементи поєднані системою управління, яка діє на певній території на основі логістичного підходу [11, С.7].

Значний рівень розвитку регіональної транспортної інфраструктури уможливорює раціональне здійснення місцевих й транзитних перевезень та інтеграцію з транспортними системами сусідніх держав [12, С.57].

Транспортний комплекс на регіональному рівні виконує ряд функцій, які, вирішуючи ряд соціально-економічних питань розвитку конкретного регіону, забезпечують функціонування транспортної системи країни. До таких функцій відносяться:

1. забезпечення потреб регіону в пасажирських і вантажних перевезеннях в межах регіону;
2. забезпечення міжрегіональних виробничих зв'язків шляхом переміщення факторів виробництва і готових товарів;
3. розвиток міжрегіональної співпраці з питань формування сучасної дорожньо-транспортної інфраструктури;
4. підтримка соціальних потреб регіонів.

Важливою складовою транспортного комплексу регіону виступають регіональні автотранспортні комплекси. Зміни, що відбуваються у структурі транспортних комплексів, для частини регіонів України висунули на перший план автомобільний транспорт. На даному етапі розвитку національної економіки для низки регіонів України транспортний комплекс регіону представлена лише автомобільним транспортом.

Особливістю сучасного етапу розвитку регіональних автотранспортних комплексів є наявність значної кількості протиріч. На думку Т. Пушкар, розширення повноважень регіональних органів влади і місцевого самоуправління у сфері управління соціально-економічними процесами, перенесення акцентів економічного зростання безпосередньо в регіони поєднується із значним посиленням диференціації регіонів України і розривом сталих міжрегіональних зав'язків, що створює додаткові складності в їх діяльності, насамперед становленні ефективних ринків автотранспортних послуг [13, С.149].

На рівні регіону АТК розглядають як відносно самостійну господарську систему, виокремлення автотранспортного комплексу регіону із єдиної регіональної транспортної системи уможливорює зосередження уваги на специфічних проблемних питаннях розвитку автомобільного транспорту на рівні регіону [13, С.153].

Співвідношення попиту і пропозиції на автотранспортні послуги у регіоні визнається специфікою соціально-економічних і природних факторів у регіоні. Основний вплив на формування мезоекономічних структур

автотранспортного комплексу здійснюють дорожні комунікації, розвиненість інфраструктури (активні автотранспортні підприємства, наявність автостанцій, автозаправних станцій тощо), маршрутні мережі вантажних і пасажирських перевезень [14, С.496].

Важливою складовою діяльності автотранспортних комплексів є поступова зміна умов функціонування під впливом процесів європейської інтеграції [15, С.107]. Саме вимоги до безпеки й якості автотранспортних послуг, формування новітніх структур, які забезпечують і сприяють їх виконанню, розвиток механізмів конкурентних відносин на ринках автотранспортних послуг визначають стратегічні пріоритети формування регіональних автотранспортних послуг.

На нашу думку, при визначенні автотранспортного комплексу заслуговує підхід, який запропоновано у праці [13]. Автори виділяють дві системні складові регіональних автотранспортних комплексів: інфраструктурну, яка характеризує стан і розвиток автотранспортної інфраструктури, і виробничу, яка характеризує розвиток автотранспортних послуг у регіоні [13, С. 153].

Виділення інфраструктурної та виробничої складової автотранспортних комплексів чітко окреслює два основних напрямки розвитку діяльності автомобільного транспорту в регіоні:

1. модернізація і розбудова дорожньо-транспортної інфраструктури, яка відповідає вимогам безпеки, екологічності та якості надання автотранспортних послуг;
2. підвищення обсягів виробництва автотранспортних послуг у регіоні належної якості на умовах становлення висококонкурентних ринків перевезень.

Становлення конкурентних автотранспортних ринків у регіоні є умовою розвитку регіональних автотранспортних комплексів і автомобільного транспорту в національному масштабі, що зумовлює активний розвиток певних напрямків наукових досліджень (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Огляд наукових підходів до розвитку регіональних ринків автотранспортних перевезень

№	Напрямок досліджень	Об'єкт досліджень	Основні питання	Джерела
1	Регулювання діяльності автотранспортних перевезень на національному та регіональному рівнях	процеси формування державної та регіональної політики у сфері автомобільного транспорту при подальшій інтеграції у ЄС	1. тенденції розвитку автотранспортних перевезень; 2. економіко-організаційні засади державного регулювання АТК; 3. організаційні засади регулювання розвитку АТК на регіональному рівні; 4. ефективне використання економічних інструментів державного регулювання автотранспортних перевезень; 5. побудова ефективної системи управління автотранспортним комплексом на макро – та мезорівні	6, 12, 16, 17, 18, 19, 20
2	Розвиток конкурентних відносин у сфері автотранспорту	процеси формування ефективної конкурентної політики та забезпечення конкурентних позицій АТК на усіх рівнях	1. формування ефективної конкурентної політики у сфері автомобільного транспорту; 2. побудова конкурентних регіональних ринків автотранспортних перевезень; 3. розвиток нових послуг на ринку автотранспортних перевезень; 4. підходи до забезпечення стійких конкурентних позицій на ринку автотранспортних послуг; 5. методичні засади аналізу й оцінки рівня розвитку конкурентних відносин	21, 22, 23, 24, 25, 26
3	Інтеграція автотранспортної системи у європейську транспортну систему	економіко-організаційні засади інтеграції автотранспортної системи країни в європейську транспортну систему	1. економічні аспекти інтеграції автотранспортного комплексу країни у європейську транспортну систему; 2. формування новітніх підходів до функціонування АТК на засадах здійснення автотранспортних перевезень у країнах ЄС; 3. імплементація новітніх умов допуску до здійснення автотранспортних перевезень і діяльності перевізників на різних рівнях	8, 14, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32

Продовження табл. 1.1

№	Напрямок досліджень	Об'єкт досліджень	Основні питання	Джерела
4	Становлення і розвиток автотранспортних комплексів регіонів	процеси формування і ефективного розвитку регіональних автотранспортних комплексів	1. формування ефективної регіональної транспортної політики; 2. економічні аспекти побудови взаємодії всіх учасників процесу надання автотранспортних послуг у регіоні; 3. економіко-організаційні питання розбудови автотранспортної інфраструктури регіонів; 4. забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів; 5. соціальні аспекти надання автотранспортних послуг; 6. економічна складова безпеки та забезпечення екологічності перевезень на регіональному рівні	7, 9, 12, 31, 33, 34, 35, 36, 37
5	Підвищення ефективності діяльності автотранспортних підприємств і розвиток підприємницької діяльності на автомобільному транспорті	процеси ефективного функціонування та довгострокового сталого розвитку підприємств автотранспорту	1. економіко-організаційний механізм ефективного функціонування підприємств автотранспорту; 2. підвищення ефективності управління підприємствами автомобільного транспорту; 3. забезпечення конкурентних позицій підприємств на ринках автотранспортних перевезень; 4. обґрунтування і розробка стратегій розвитку підприємств автомобільного транспорту; 5. питання економічної безпеки підприємств автомобільного транспорту	38, 39, 40, 41, 42, 43, 44
6.	Розвиток державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту	процеси формування системи державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту	1. економічні й організаційні аспекти розвитку державно-приватного партнерства; 2. економічні основи реалізації проектів у сфері державно-приватного партнерства; 3. розробка стратегії розвитку державно-приватного партнерства у сфері автомобільного транспорту; 4. обґрунтування пріоритетних проектів державно-приватного партнерства у сфері оновлення, модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури	45, 46, 47

Узагальнюючи зазначене у (табл. 1.1), зауважимо, що незначна кількість науковців, що вивчають питання розвитку автомобільного транспорту й автотранспортної інфраструктури, приділяють увагу регіональним аспектам функціонування ринків автотранспортних перевезень, які є невід'ємною частиною діяльності АТКР, формуванню регіональних структур впливу на становлення конкурентного середовища у даній сфері, розробки нормативно-правової бази, що стосувалася б ролі, значенню, принципам взаємодії та повноважень органів регіональної влади та місцевого самоврядування, організаційно-економічних механізмів сприяння створенню сучасної дорожньої інфраструктури та розвитку умов конкуренції на ринку автотранспортних послуг на рівні регіону.

Розглядаючи значну кількість досліджень, які присвячені питанням функціонування автотранспорту (додаток А) зазначимо, що питання формування ефективного економіко-організаційного механізму функціонування ринків автотранспортних послуг на рівні регіонів поряд із значною кількістю досліджень, які визначають наукові підходи до формування транспортних комплексів, а також автотранспортних комплексів, залишають недостатньо дослідженими [48-58]. Серед досліджень превалюють питання діяльності автотранспортних підприємств в умовах трансформації зовнішнього середовища [49, 50, 51], розвитку механізмів державного регулювання автотранспортних перевезень на національному і регіональному рівнях [9, 48, 52], формування ефективних регіональних транспортних систем за участю автомобільного транспорту [53, 56, 57, 58], розвитку міжнародних перевезень [54], становлення ринків автотранспортних послуг [55].

Особливістю формування ринків вантажних перевезень є надання певного товару, яким виступає транспортна послуга. Нерозвиненість даних понять і необхідність закріплення визначення «транспортна послуга», «ринок транспортних послуг» повинні сприяти формуванню новітніх підходів до створення ефективної системи регулювання ринку транспортних

послуг [59, С. 220].

Транспортна послуга, на думку А. Брайковської, визначається як процес переміщення вантажів та пасажирів, а також комплексу супутніх операцій та робіт, що пов'язані з його підготовкою та здійсненням [60, С. 51]. Двуліт З., Л. Кот зазначають, що транспортні послуги є сукупністю послуг, які пов'язані з фізичним переміщенням у просторі пасажирів, багажу та вантажів [61, С. 25]. До основних сегментів ринку транспортних послуг відносять наступні: послуги з вантажних перевезення, управлінські послуги, логістичні та експедиторські послуги [62, С. 8].

Чітке розуміння економічної сутності транспортної послуги, розмежування їх видів, розвиток системного підходу у формуванні комплексу транспортних послуг спрямоване на ефективне виконання їх найвагоміших функцій, зокрема забезпечення підвищення ефективності суспільного виробництва, сталого функціонування економіки [63, С. 98].

На думку Н. М. Потапової, транспортна послуга має певну особливість, яка полягає в тому, що всі стадії відтворення здійснюються одночасно. Транспортна послуга проявляє свою сутність у вираженні наявності споживчої вартості, комплексності діяльності, яка полягає у переміщенні вантажів і пасажирів, навантаженням і розвантаженням, керування рухом, а також існуванням економічних взаємовідносин між суб'єктами [64, С. 347].

Гречка О. В., пропонує розглядати автотранспортну послугу як результат транспортної роботи, яка передбачає переміщення вантажів і пасажирів, а також включає комплекс допоміжних операцій, які доповнюють перевізний процес і виконуються автотранспортом за попередньою заявкою клієнта [55, С. 8].

Ринок як основа розвитку автотранспортних послуг в регіоні визначає систему взаємовідносин між найважливішими його учасниками: споживачами, виробниками, органами місцевої влади і місцевого самоврядування.

Схильність ринків до виникнення ринкових екстерналій (монополізму, підвищення соціальної напруги, ігнорування екологічних проблем та інше) потребує механізмів, які постійно підтримують його у найбільш ефективному стані. Без втручання ззовні, ринок автотранспортних послуг в регіоні з часом вибудовує бар'єри входження для нових виробників автотранспортних послуг, спонукає до створення великих компаній, які витісняють з сфери діяльності у регіоні невеликих автоперевізників. Неконтрольовані ринки автотранспортних послуг, які поступово зміщуються від вільної конкуренції до монополізму, надають можливість автоперевізникам необґрунтовано підвищувати ціни на перевезення, не приділяти достатньої уваги безпеці, екологічності перевезень, якості послуг. Тобто, наявність дієвих механізмів впливу на ринок, обґрунтованих інструментів регулювання, контролю та реформування ринків автотранспортних послуг, є умовою ефективного забезпечення функціонування АТР відповідно до вимог довгострокового стратегічного розвитку регіонів.

В умовах децентралізації і підвищення самостійності регіонів у вирішенні соціально-економічних питань, питання реформування та довгострокового розвитку ринків автотранспортних послуг необхідно системно вирішувати на національному і регіональному рівнях (рис. 1.1).

На національному рівні вплив на процеси реформування регіональних ринків автотранспортних перевезень відбувається за двома формами:

опосередкований вплив, який передбачає безпосередній вплив на формування регіональних політик, розподілу повноважень регіональних органів влади, визначення умов функціонування АТКР на усіх рівнях, принципів розвитку державно-приватного партнерства;

прямий вплив передбачає реалізацію конкурентної політики та стратегічних програм розвитку транспортної інфраструктури і автомобільного транспорту, визначення вимог до роботи конкретних автоперевізників, фінансування стратегічно важливих об'єктів дорожньої

інфраструктури в конкретних регіонах, імплементацію економіко-організаційних умов допуску до діяльності автоперевізників.

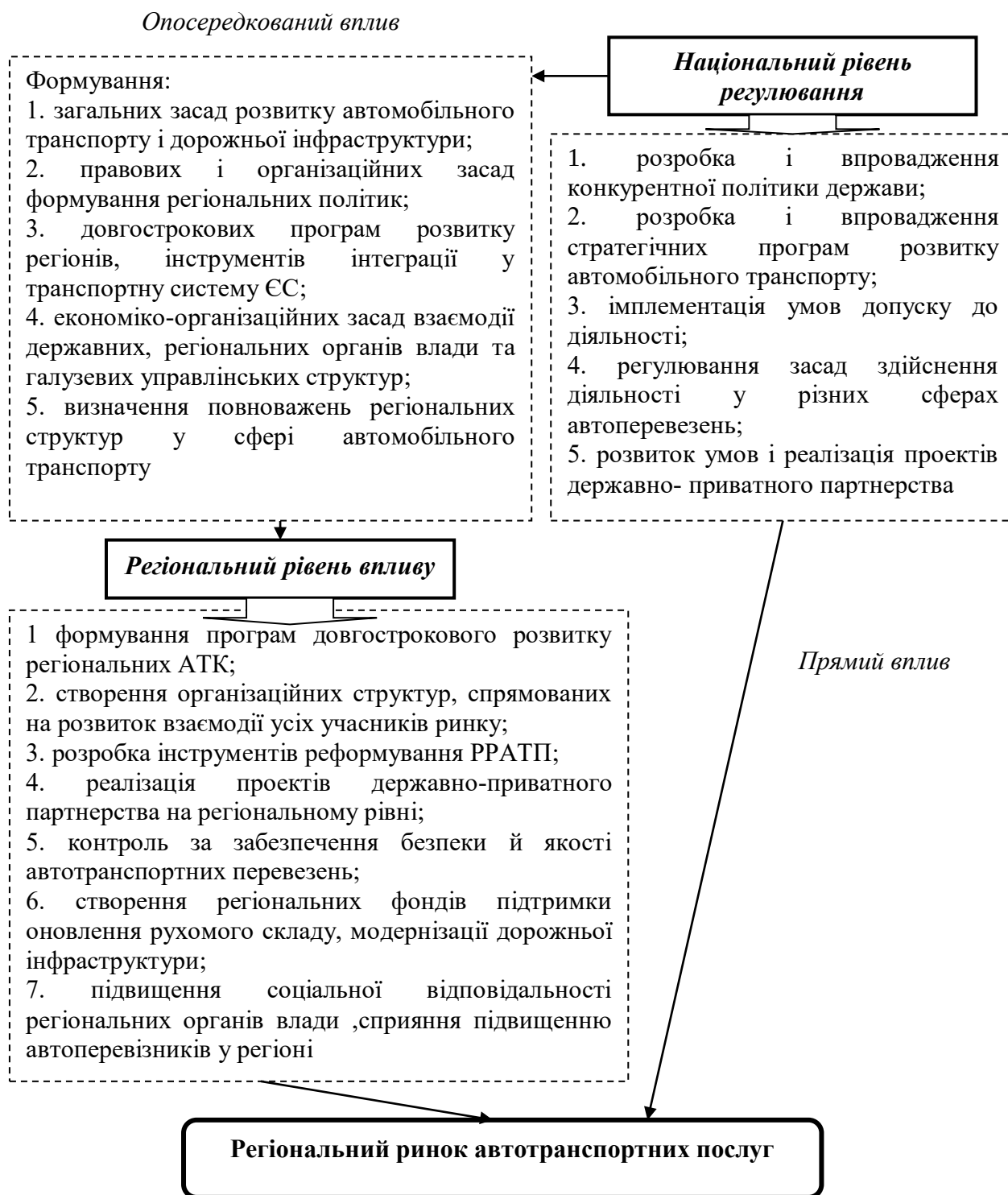


Рис. 1.1 Рівні впливу на РРАТП

Тобто, на національному рівні опосередкований вплив на РРАТП спрямовано на регіональні органи влади та місцевого самоврядування,

регіональну політику і діяльність регіональних недержавних організацій і об'єднань у сфері автоперевезень, а прямий вплив – безпосередньо на РРАТП і їх учасників.

Сучасні реалії соціально-економічного розвитку регіонів підкреслюють той факт, що наявність державних програм розвитку галузевих ринків, формування механізму реалізації конкурентної політики у сфері діяльності автомобільного транспорту на державному рівні, визначення і декларування пріоритетних напрямків розвитку автомобільного транспорту і дорожньо-транспортної інфраструктури на національному рівні недостатньо. Результативні заходи повинні впроваджуватися на регіональному рівні, під контролем регіональних органів влади, місцевого самоврядування, відображаючи інтереси територіальних громад і поєднуючи в єдиний комплекс заходів щодо реформування регіональних ринків автомобільних перевезень інструменти державного регулювання та дії на рівні регіону.

Закон України «Про автомобільний транспорт» містить положення, які спрямовані на формування повноважень регіональних органів влади і місцевого самоврядування, визначаючи розмежування повноважень між державними органами влади та органами місцевого самоврядування. До основних функцій органів місцевого самоврядування згідно Закону України «Про автомобільний транспорт» віднесено:

- формування мережі міських автобусних маршрутів загального користування;
- здійснення у межах своїх повноважень контролю за дотриманням законодавства у сфері автомобільного транспорту на відповідній території;
- запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду та встановлення порядку її функціонування, а також видів, форм носіїв, порядку обігу та реєстрації проїзних документів;
- визначення особи, яка уповноважена здійснювати справляння плати за

транспортні послуги в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду (ст. 6, Закону України «Про автомобільний транспорт» № 3492 – IV від 23.02.2003 р. [65].

На даний момент, ліцензійні умови здійснення автомобільних автоперевезень окреслюють кваліфікаційні, технічні, організаційні та інші вимоги до провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення автомобільним транспортом і є обов'язковими для виконання суб'єктами господарювання, незалежно від організаційно-правових форм та форм власності [66].

Оформлення ліцензій віднесено до компетенції Державної служби України з безпеки на транспорті, яка з метою забезпечення результативності діяльності має систему територіальних органів Укртрансбезпеки. До функцій територіальних органів Укртрансбезпеки віднесено підготовку документів для оформлення і переоформлення ліцензій, видача дублікатів і копій ліцензій, визнання недійсними й анулювання ліцензій, подання документів для оформлення ліцензій на розгляд до компетенції Державної служби України з безпеки на транспорті (Додаток Б).

Але, ліцензійні умови до автотранспортних перевезень, які наразі застосовуються в Україні, не в повному обсязі відбивають положення, які регламентують діяльність автоперевізників у країнах ЄС. Як зазначає ряд українських науковців, ряд нормативних положень ліцензування автоперевезень можуть стати основою упровадження умов допуску до роботи автоперевізників (наприклад, наявність обладнаного місця для зберігання і ремонту автотранспорту, ліцензійні вимоги до компетенції і підготовки водіїв), але ряд спеціальних умов потребують додаткових заходів.

Видана юридичному, або фізичному суб'єкту господарювання ліцензія, яка надає право на надання послуг з міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом, дає право на здійснення внутрішніх перевезень. На кожний транспортний засіб, відповідно до оформленої ліцензії, органом

ліцензування видається ліцензійна картка, яка засвідчує відповідність транспортного засобу ліцензійним вимогам, встановленим для транспортного засобу на провадження господарської діяльності, зазначеної в ліцензії [66].

Також, в основі проведення моніторингу, підтвердження і контролю за виконанням вимог допуску до автоперевезень може бути покладена існуюча структура Державної служби безпеки на транспорті, але на даний момент функцію даної служби і наявність відповідних її підрозділів не враховують новітні для українських автоперевізників вимоги.

Завданнями законодавства [65] з питань перевезень вантажів автомобільним транспортом є:

- визначення основних правових та організаційних основ державного регулювання у сфері перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом;
- установлення вимог до перевізників, водіїв та транспортних засобів щодо забезпечення безпеки перевезень та екологічної безпеки;
- визначення системи державного контролю, прав, обов'язків та відповідальності державних органів виконавчої влади та перевізників за порушення міжнародних договорів та законодавства України [65].

Таким чином законом України повністю регламентовані взаємовідносини між перевізниками, замовниками, власниками транспортних засобів та органами влади. Він же має на меті забезпечення безпеки руху.

Головне завдання державного контролю в галузі автомобільних вантажних перевезень – створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення вантажів, надання додаткових транспортних послуг.

Крім традиційно основних форм державного контролю – перевірки, ревізії та заслуховування звітів, є специфічні форми у галузі здійснення автомобільних перевезень: ліцензування видів господарської діяльності з надання послуг з перевезення вантажів автомобільним транспортом

відповідно до видів робіт, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт» [65]; погодження або надання дозволів на здійснення окремих видів перевезень; державний технічний огляд колісних транспортних засобів; медичний огляд водія.

Особливе місце у структурі регіональних ринків транспортних перевезень посідають недержавні громадські організації і об'єднання. Будучи представниками підприємницького сектору, допомагаючи вирішувати спільні господарські завдання, а також, досить часто, виконуючи представницькі функції представників галузі автотранспорту, такі об'єднання можуть у майбутньому стати гарантами і основою інтеграції у європейську транспортну систему.

Поступова інтеграція до світового співтовариства, курс на євроінтеграцію, який визначає пріоритети макроекономічної та регіональної політики, ряд значних кроків, що спрямовані на повноправне членство у ЄС, висувують як нові вимоги до функціонування безпосередньо автотранспортних підприємств, так і формують новітні умови функціонування регіональних ринків автотранспортних перевезень як складових автотранспортних комплексів регіонів.

Визначальним фактором розвитку ринків при поступовій інтеграції до ЄС стає впровадження ряду превентивних заходів, які забезпечують більш комфортні умови інтеграції АТК до єдиного транспортного комплексу Європи.

Реалії часу вимагають розробки таких підходів, які б визначали перспективи функціонування АТК регіонів і реформування ринків автотранспортних перевезень в умовах адаптації до європейської транспортної системи із урахуванням у подальшому необхідності уніфікації та гармонізації технічних, організаційних умов, принципів управління та формування програм розвитку.

На шляху до формування єдиних принципів функціонування регіональних ринків автотранспортних перевезень (РРАП), формування

єдиних підходів, країни ЄС подолали значний шлях довжиною в декілька десятиліть, отже українських автоперевізників чекають довгі роки адаптації, що потенційно створює певні перепони в їх діяльності і становленні РРАП при подальшій інтеграції країни до ЄС.

1.2. Регіональний ринок вантажних автотранспортних перевезень як економічна категорія

Ринок як ефективний саморегулюючий механізм, який шляхом співвіднесення попиту і пропозиції, сприяє розвитку певних сфер економічної діяльності, підпадає в сучасних умовах розвитку національної економіки і становлення новітніх підходів до формування регіональних господарських комплексів під ряд трансформацій. Особливістю сучасного етапу функціонування регіональних ринків є їх певна незалежність і територіальна концентрація, висока залежність від процесів децентралізації і більш активний розвиток ринкових екстерналій.

Ринкові екстерналії є проявом негативних наслідків функціонування ринку, які у неконтрольованих умовах, призводять до його знищення як ефективного механізму регулювання економічних відносин. До таких екстерналій відносять зростання монопольної влади окремих підприємства, зростання соціальної напруги, погіршення екологічної ситуації, зниження якості товарів і послуг. На ринку автотранспортних перевезень неконтрольовані умови функціонування ринку призводять до появи великих компаній – монополістів, які диктують ціни на перевезення пасажирів і вантажів, зниження безпеки перевезень, ігнорування екологічної ситуації в регіоні, занепад транспортної інфраструктури, відмови від пільгових перевезень. Тобто, для ефективного функціонування ринків автотранспортних перевезень як будь-яких ринків, наявність певного

зовнішнього механізму утримання його в оптимальному стані є об'єктивною умовою. В умовах децентралізації таким механізмом стає не тільки держава, але і органи місцевого самоврядування і регіональної влади, а також наявність інших організаційних структур регіонального ринку, які враховують інтереси усіх його учасників.

Транспортний ринок є системою економічних, технологічних та інших зв'язків [50]:

- між транспортом і його споживачами;
- між видами транспорту й транспортними підприємствами.

Основною формою зв'язків першого типу є купівля-продаж транспортних послуг, а другого – взаємодія та конкуренція [50].

А. Брайковська [60] визначає ринок транспортних послуг як систему відносин між фізичними та юридичними особами – суб'єктами різних типів, форм власності в світовому і внутрішньому економічному просторі щодо організації та купівлі-продажу транспортних послуг на основі дії об'єктивних економічних законів та правових норм [60, С. 51].

Інший, функціональний підхід, демонструють Л. Гурч, А. Ченчик [24], які визначають ринок транспортних послуг як сферу здійснення перевезень пасажирів, вантажів, багажу, технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, допоміжних та інших видів робіт (послуг), які пов'язані із перевезеннями [24, С. 166].

На думку, Н. Гринів, Г. Подвальної [67] ринок транспортних послуг характеризується значною нерівномірністю попиту на такого типу послуги. Це зумовлює формування локальних ринків, які виникають у відповідь на неспроможність великих логістичних операторів охопити значні території [67, С. 30].

Ринки транспортних перевезень класифікуються за різними ознаками:

- за видом транспорту: морських перевезень, повітряних перевезень, автотранспортних перевезень, залізничних перевезень;
- за об'єктом перевезень: ринки вантажних перевезень, ринки

пасажирських перевезень;

- за територіальною ознакою: міжнародні, національні, регіональні, місцеві;
- за розвиненістю певних видів транспорту: моно ринки (превалювання одного виду транспорту), мультитранспортні ринки (розвинені декілька видів транспорту).

Особливості надання транспортних послуг зумовлюють специфіку функціонування ринків транспортних перевезень. Важливим аспектом є об'єкт транспортної операції, оскільки впливає на особливості здійснення перевезень, їх регулювання, ступінь відповідальності перевізників. Для автотранспортних послуг характерні особливості, які відповідають ознакам транспортної послуги відображено на (рис. 1.2).



Рис. 1.2 Класифікація автотранспортних послуг (узагальнено і доопрацьовано автором за [17, С. 51; 24, С. 167; 68, С. 141])

Транспортна послуга з перевезення пасажирів – це діяльність, яка пов’язана із задоволенням потреби населення в перевезеннях. Транспортна послуга із перевезення вантажів – це послуга, що безпосередньо пов’язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпорного, транзитного або іншого вантажу за договором.

Регулярні транспортні послуги надаються за чітко визначеним графіком із дотриманням періодичності та попередньо визначених термінів відправлення пасажирів або вантажів.

Найбільш розвиненими є регулярні перевезення у сфері пасажирських перевезень. Для вантажних перевезень на автомобільному транспорті притаманні нерегулярні перевезення, тобто перевезення за необхідністю, але вид регулярних перевезень також застосовується.

Імпортні перевезення передбачають послуги автомобільного транспорту із ввезення вантажів із-за кордону. Відповідно, експортні автотранспортні послуги – це послуги автомобільного транспорту із вивезення вантажу за межі території України.

Транзитні послуги автомобільного транспорту передбачають, згідно із визначенням митного режиму «транзит» у Митному Кодексу України [69], – це послуги із перевезення вантажів через територію України, без права комерційного використання вантажів на даній території.

Контрактні послуги автомобільного транспорту надаються на контрактній основі із урахуванням вимог ринку. Соціальні послуги передбачають безоплатне надання послуг із перевезення вантажів і пасажирів (або надання послуг, які за певного споживача сплачує держава у вигляді субсидій, субвенцій тощо).

Внутрішньогалузеві послуги автомобільного транспорту включають послуги, які надаються підприємствам транспортної галузі. До зовнішньогалузевих відносять послуги, які надаються будь-яким підприємствам, організаціям, що не відносяться до транспортної галузі, а також фізичним особам.

Внутрішньодержавні перевезення включають послуги автомобільного транспорту, що надаються на території держави. Міжнародні – поза межами держави. Міжнародні послуги розкриваються у експортних, імпорتنих та транзитних послугах.

Ринок, як певне середовище, в якому надаються автотранспортні послуги, є невід’ємною складовою автотранспортного комплексу і транспортної системи в цілому.

З метою кращого розуміння дослідженої сфери економіки регіонів необхідно визначити поняття регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень як економічної категорії. Подальше дослідження базується на припущенні, що від розуміння сутності регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень багато в чому залежить ефективність управління процесами їх реформування і розвитку як складовими елементами функціонування транспортної галузі України. Регіональний ринок вантажних автотранспортних перевезень в ієрархічній структурі транспортної системи країни має чітке підпорядкування як певна складова ринку автотранспортних перевезень (рис. 1.3).

Ефективне функціонування регіонального ринку вантажних автомобільних перевезень (РРВАП) зумовлюється розвитком конкурентних умов. Як будь-який ринок, ринок автотранспортних перевезень, характеризується попитом (споживачі послуг), пропозицією (виробники послуг), умовами конкуренції.

Основними виробниками автотранспортних послуг із вантажних перевезень є автотранспортні підприємства (АТП). Але даний тип виробників не є єдиним. На регіональних ринках вантажних автотранспортних перевезень діють у якості автоперевізників фізичні особи-підприємці, послуги із перевезень вантажів надають неспеціалізовані підприємства, ряд вантажних перевезень здійснюються господарським способом, тобто виробники будь-якої продукції мають відповідні служби або відділи із перевезення вантажів.

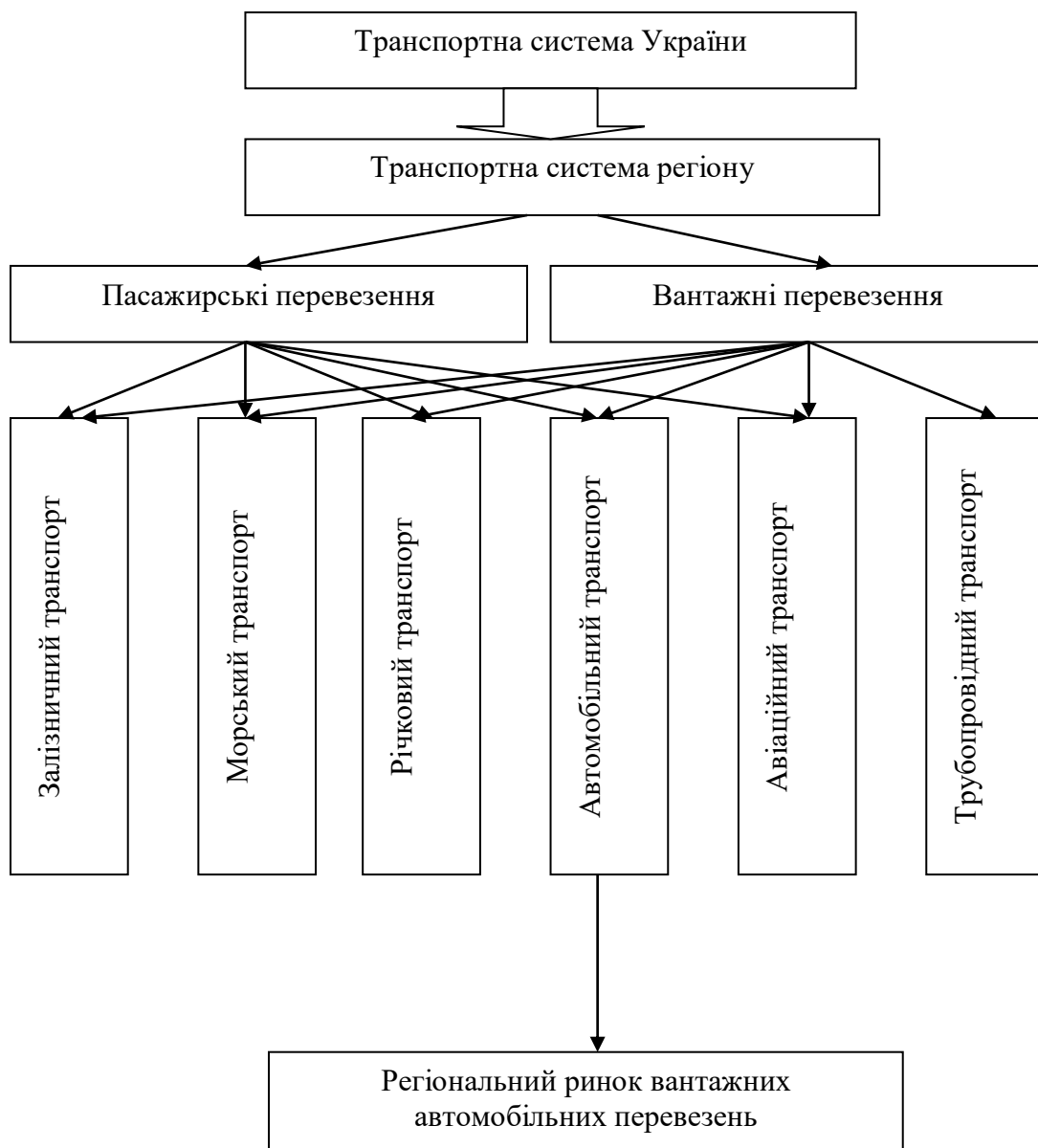


Рис. 1.3 Ієрархічна система транспортної системи України

Але умови конкуренції на ринку визначаються тими перевізниками, які здійснюють перевезення на контрактній основі. АТП, як основні контрактні перевізники, визначають рівень розвитку конкурентних відносин, формують поряд із споживачами рівень цін на автотранспортні послуги, є найбільш гнучкими суб'єктами ринку.

На відміну від ринків, на яких діють інші види перевізників, ринок вантажних автотранспортних перевезень є ринком із розвинутою конкуренцією, а конкурентоспроможність АТП є невід'ємною частиною розвитку ринків.

У загальному розумінні конкурентоспроможність визначають [21] як досягнення встановленої мети у певній конкретній сфері діяльності у процесі суперництва з іншими учасниками ринку або у процесі співпраці та партнерства.

Існують різні підходи до визначення поняття конкурентоспроможність автотранспортного підприємства (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

**Підходи до визначення поняття конкурентоспроможність
автотранспортного підприємства на регіональних ринках транспортних
послуг**

№ п/п	Автор	Визначення поняття	Посилання
1	Дяченко Т. О.	Конкурентоспроможність автотранспортних підприємств – здатність АТП прибутково завойовувати та утримуватись у відповідному сегменті ринку транспортних послуг	[70, С. 6]
2	Абалонін С. М.	Конкурентоспроможність АТП – комплекс споживчих, якісних та вартісних характеристик послуг АТП, які забезпечують перевагу саме цих послуг над пропонованими конкурентами, і визначають успіх АТП на ринку в заданий проміжок часу	[71]
3	Сафонова Н. А.	Конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг – здатність АТП в найбільшій мірі задовольнити потреби клієнта, основними з яких можна вважати швидкість доставки і вартість перевезення	[72]
4	Пеньшин Н. В.	Конкурентоспроможність АТП – відносна оцінка переваг господарюючих суб'єктів автомобільного транспорту, яка дозволяє їм з більшою ефективністю задовольняти потреби ринку автотранспортних послуг	[73]

Отже, узагальнюючи погляди вчених можна погодитись із визначенням Т. Дяченко [70], що конкурентоспроможність АТП – це системна здатність АТП доцільно використовувати свої конкурентні переваги на конкретному ринку, що забезпечує задоволення платоспроможного попиту споживачів з максимально корисним ефектом, продуктивне функціонування підприємства порівняно з конкурентами та

його усталений розвиток [70, С. 80].

Конкурентоспроможність автотранспортного підприємства відображає продуктивність та ефективність економічного суб'єкта відносно конкурентів, посередників та споживачів [74, С. 80].

Продуктивність АТП [74] пов'язана з якістю надаваних послуг, доходністю та часткою ринку, що займає підприємство. Ефективність – з економією затрат. Продуктивність і ефективність АТП залежать від конкурентної раціональності фірми, тобто сили її конкурентної позиції, та здатності реалізовувати свої конкурентні переваги [74].

Конкурентна боротьба на регіональних ринках вантажних автотранспортних перевезень, прагнення виробників даного виду транспортних послуг до забезпечення стійких конкурентних переваг є дієвим механізмом регулювання цін, підвищення якості і безпеки автоперевезень.

Важливими елементами конкурентної боротьби на ринку послуг автоперевезень стає створення позитивного іміджу та підвищення соціальної відповідальності.

Розвинені умови конкуренції спонукають автоперевізників в умовах досконалої конкуренції шукати новітні підходи до забезпечення своїх конкурентних позицій.

Основними чинниками, що впливають на розвиток конкурентного середовища на РРВАТП є внутрішні та зовнішні чинники.

До зовнішніх чинників можна віднести:

- зміна структури попиту у напрямі підвищення якості автотранспортних послуг;
- розвиток автотранспортної інфраструктури;
- зростання зацікавленості великих інвестиційних та промислових компаній в розширенні своєї присутності на ринку автотранспортних послуг;
- державне регулювання тарифікації;

- відсутність державної підтримки вітчизняних автотранспортних компаній;
- децентралізація управління соціально-економічним розвитком;
- розширення можливостей фінансування розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури за рахунок місцевих бюджетів;
- розвиток державно-приватного партнерства сфері модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури регіонів.

До внутрішніх чинників можна віднести:

- темпи зростання ринку в умовах пожвавлення економіки і зростання споживчого попиту;
- нерівномірність розвитку окремих сегментів ринку;
- зростання географічної диверсифікації автотранспортних послуг;
- тенденція до формування великих транспортно-логістичних компаній, характерних для початку консолідації ринку;
- зростання спеціалізації і диференціації регіонів [24, С. 169].

Особливістю конкурентних відносин на РРВАТП є ступінь насиченості ринку.

Ненасичений ринок, тобто ринок, який не в повному обсязі забезпечений пропозицією, вимагає від підприємства чіткої системи маркетингових досліджень, створення мережі постачальників, які можуть оперативно і якісно реагувати на зміни ринкової ситуації. Відносна відкритість ненасиченого ринку зумовлює одержання достовірної інформації про характер діяльності конкурентів, способах формування стратегій виходу на ринок.

Для насиченого ринку (ринку, що в достатній мірі забезпечений пропозицією) автотранспортних перевезень характерно сприятливість змінам в конкурентному середовищі підприємства, що вимагають прийняття агресивних заходів щодо збереження конкурентоспроможності автоперевізників.

Застійний ринок функціонує в умовах послаблення попиту і зниження рентабельності автотранспортних послуг. Ефективність функціонування такого виду ринку як механізму регулювання економічних відносин значно падає і потребує втручання ззовні.

Базуючись на розробках ряду науковців, основними ознаками розвитку конкуренції на РРВАТП є наступні:

- релевантність конкурентних відносин – відповідність їх до умов ринку;
- динамічність конкурентних відносин – активний розвиток середовища, в якому функціонують суб'єкти ринку, здійснює значний вплив на умови конкуренції і потребує постійних коригувань;
- урегульованість конкурентних відносин – наявність розвинених механізмів регулювання ринку на різних рівнях (міжнародному, національному, регіональному, галузевому);
- розвиненість конкурентних відносин – скорочення бар'єрів для доступу до ринку, високий рівень конкуренції, що визначає ринок як наближений до досконалого ринку із вільною конкуренцією.

До основних факторів розвитку конкуренції на РРВАТП належать:

- досягнення високих темпів регіонального соціально-економічного зростання;
- зростання обсягів зовнішньої торгівлі товарами і послугами;
- позитивна динаміка промислового виробництва у регіонах;
- зрушення у структурі попиту на автотранспортні послуги у регіонах;
- стан, модернізація і розвиток дорожньо-транспортної інфраструктури у регіонах;
- вільне ціноутворення як важливий елемент конкуренції та головний регулюючий механізм ринку;
- дієве антимонопольне законодавство у сфері транспорту;
- інформатизація РРВАТП та управління автоперевізниками;
- впровадження інноваційних технологій як елемента зростання споживчої

вартості послуг, що надаються (адаптовано і узагальнено автором за [17, С. 52; 24, с.171]).

Транспортні ринки характеризуються значною кількістю суб'єктів – учасників ринку, а також розгалуженою системою взаємовідносин.

Попит на автотранспортні послуги, на думку Г. Подвальної, визначається окресленими відносинами між підприємством, яке пропонує послуг з однієї сторони та потенційними їх «споживачами» з іншої, які схильні до їх «споживання» у визначеному часовому терміні, певному місці та при певних фінансових умовах [75, С. 43].

Ринок транспортних послуг характеризується значною нерівномірністю попиту. Це зумовлює активне формування регіональних ринків, які виникають у відповідь на неспроможність або небажання великих логістичних операторів охопити значні території [67, С. 30].

Особливості поведінки і формування переваг споживачів послуг з перевезення вантажів автомобільним транспортом визначають ряд критеріїв (рис. 1.4).

Поведінка споживача на РРВАТП окреслює його переваги та кроки щодо вибору постачальника автотранспортних послуг, а критерії, що її визначають, характеризують вибір.

Важливими критеріями є наявність альтернатив у виборі транспорту для перевезення. Якщо частина регіонів не має можливостей активно застосовувати повітряний і автомобільний транспорт, то навіть при здійсненні складних мультимодальних перевезень сфера їх інтересів буде полягати на ринку автотранспортних або послуг залізничного транспорту.

Значне зростання тарифів на залізничні перевезення, здійснення політики у сфері залізничного транспорту, яка спрямовано на поступове їх підвищення, значно змістило акценти інтересів споживачів транспортних послуг із вантажних перевезень на ринки автомобільних перевезень.

Важливим аспектом, який зумовлює поведінку споживачів, є наявність спеціалізованого рухомого складу.

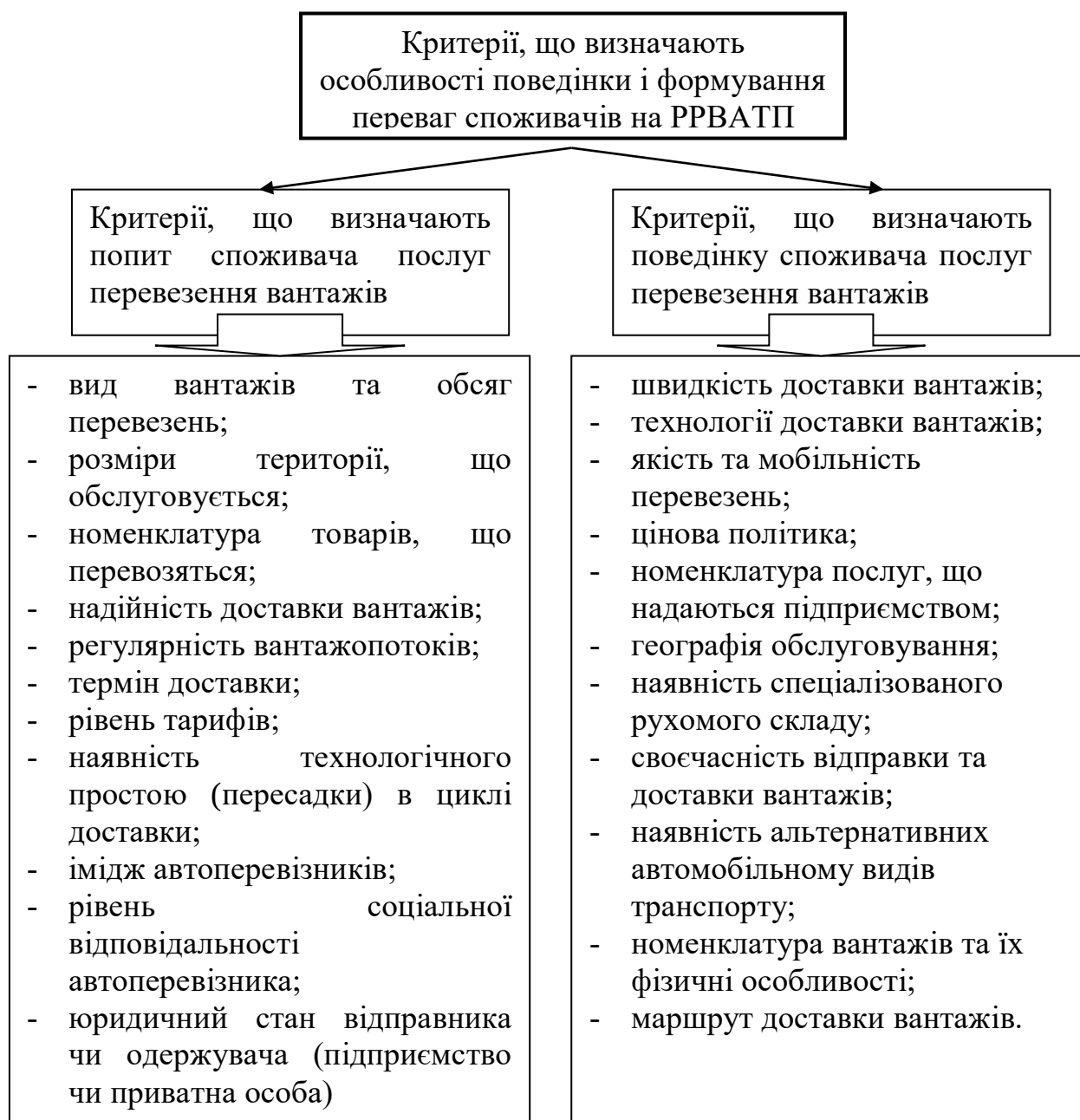


Рис. 1.4. Особливості формування переваг та поведінки споживачів на РРВАТП (узагальнено і доопрацьовано авторів за [24, С 168; 75, С. 44; 76; 77, С. 25])

При необхідності здійснення перевезень вантажів, що потребують спеціалізованого рухомого складу, даний критерій є визначальним.

Цінова політика, тарифи, номенклатура послуг, що надаються підприємства відіграють другорядну роль, оскільки поведінку споживача визначають технологічні вимоги та вимоги безпеки до перевезення вантажів.

Критерії, що визначають попит споживача на ринку, набувають актуальності, коли споживач здійснив свій вибір, тобто за критеріями поведінки, споживач все вибрав автомобільний транспорт.

Найбільш вагомими критеріями є рівень тарифів, надійність доставки, довжина доріг, що обслуговується, номенклатура товарів.

Отже, виробники автотранспортних послуг із перевезення вантажів і споживачі даних послуг при певних умовах конкуренції є структуроутворюючими складовими РРВАТП.

Н. Іщенко до структури транспортного ринку відносить двох головних взаємодіючих суб'єктів: транспортну систему і споживачів транспортної продукції – вантажовідправника і вантажоодержувача [76, С. 17].

Але більшість сучасних науковців виділяють значну кількість учасників ринку автотранспортних перевезень. Так, А. Брайковська, у якості суб'єктів ринку транспортних послуг виділяє: виробники, замовники, покупці продукції, транспортні підприємства, посередники, що вступають в складні економічні та комерційно-правові взаємовідносини, які визначені різноманітними нормативними актами, регульовані національним законодавством, міжнародними правовими нормами та традиціями [60, С. 51].

На думку, А. Матвєєвої, окреме місце на ринку автотранспортних послуг посідає держава. Держава виступає як прямим учасником ринку, так і опосередкованим. В особі підприємств, заснованих на державній власності держава виступає виробником або споживачем послуг із перевезення вантажів. Опосередкована участь держави полягає у тому, що в особі уповноважених осіб здійснюється функції контролю і регулювання ринку [68, С. 141].

Державна політика, яка спрямована на розвиток автотранспорту, поєднує цілі у різноманітних сферах функціонування даного виду транспорту, оскільки вирішення питань становлення ефективних ринків автотранспортних послуг невід'ємно пов'язано із розвитком підприємництва

на транспорті, розвитку державно-приватного партнерства, забезпечення економічної безпеки. Важливими причинами розвитку підприємництва на ринках автотранспортних послуг є нерозвиненість маркетингової інфраструктури, відсутність інформаційно-консультаційної системи, нерозвинена система взаємодії учасників, що діють на ринку [4, С. 229].

Важливо зазначити, що підхід до державного регулювання функціонування транспортних ринків де в чому відрізняється від підходів до регулювання товарних ринків. На думку, С. А. Матійко [78], основними доктринами державної політики на транспорті повинні бути:

основні операції на транспорті необхідно регулювати не тільки на користь суспільної безпеки (соціальної, екологічної тощо), але і з врахуванням потреб національної безпеки;

значна частина транспорту відноситься до природних монополій, які розглядаються як частина єдиного економічного простору;

сфера транспортних послуг схильна до посилення конкурентної боротьби, але наявність єдиного економічного простору країни, регіону, і відповідно транспортного ринку ускладнює формування конкурентного середовища;

транспорт виступає базовим елементом міжнародної взаємодії, що потрібно враховувати при формуванні підходів до розвитку транспортних ринків [78].

Дані положення у повній мірі співвідносяться із автомобільним транспортом, але саме автомобільний транспорт не підпадає до поняття «природної монополії». Відповідно, ринки автотранспортних послуг мають усі умови для створення сприятливого конкурентного середовища.

Виходячи із запропонованих О. Доценко підходів до адміністративного регулювання автотранспортних перевезень, забезпечення умов розвитку ринків автотранспортних послуг передбачає забезпечувальний, упорядкований, цілеспрямований вплив держави та інших суб'єктів (рад, громад, громадських об'єднань тощо) на суспільні відносини

у сфері організації та здійснення перевезень автомобільним транспортом, межі та сутність якого зумовлені галузевими особливостями та полягають в ефективній організації усіх учасників ринку [79, С. 79].

Серед основних напрямків удосконалення системи управління автомобільним транспортом все більше акцентів робиться на розвитку функцій і повноважень регіональних органів влади і місцевого самоуправління.

Серед таких напрямків виділяють:

контроль дотримання чинного законодавства у транспортній сфері економіки регіону;

удосконалення управління автомобільним транспортом на рівні регіону, міст державного та обласного підпорядкування шляхом створення відповідних диспетчерських служб;

сприяння розширенню транспортних послуг на рівні регіону з метою скорочення витрат на перевезення та підвищення якості та безпеки автотранспортних послуг;

упровадження дієвих регіональних програм забезпечення безпеки руху та зменшення рівня дорожньо-транспортних пригод;

сприяння залучення вітчизняних та іноземних інвестицій у транспортно-дорожній комплекс регіону, фінансування автотранспортних послуг, що надаються незахищеним верствам населення, забезпечення підприємств і організацій регіону державної і комунальної форми власності автотранспортними послугами;

удосконалення регулювання регіональних ринків автотранспортних послуг, уникаючи дискримінаційних заходів як щодо автоперевізників, так і споживачів послуг (узагальнено автором на основі [80, С. 110, 17, С. 81]).

Отже, розвиток РРВАТІП при подальшому розвитку процесів децентралізації у вирішенні соціально-економічних питань, вимагає активного залучення органів місцевого самоврядування і регіональної влади. Підходи, які зумовлюють дані процеси, повинні базуватися на системі

певних принципів, які забезпечать досяжність цілей, результативність і ефективність реалізації (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

**Загальні принципи реформування регіональних ринків вантажних
автотранспортних перевезень (узагальнено автором) [61; 70; 77, С. 24]**

№	Принцип	Зміст принципу
1	2	3
1	Єдність теорії і практики функціонування ринків	Будь-яке рішення щодо реформування не повинне протирічити принципам і методам регулювання ринків і вирішувати принаймні одну з поставлених практичних задач
2	Системність	Аналіз та дослідження РРВАТП як системи
3	Наукова обґрунтованість управління	Врахування законів і закономірностей функціонування ринків в системі регулювання ними, застосування наукових підходів та економіко-математичних методів, що сприяють підвищенню продуктивності функціонування ринкових механізмів
4	Розподіл об'єктів управління за їх вагомістю та важливістю	Визначення значимості, рангу об'єктів та чинників за їх ефективністю, продуктивністю, вагомістю.
5	Багатоваріантність	Розробка альтернативних напрямків та варіантів реформування та розвитку ринків
6	Альтернативність рішень	Альтернативні напрямки та варіанти реформування відображають сумарні результати: реалістичність та тривалість втілення, якість реалізації, співвідношення наявних ресурсів отриманому результату, ступінь ризику тощо
7	Підтримання та розвиток конкурентних відносин	Виявлення сильних та слабких сторін, на основі яких формується ефективна конкурентна стратегія розвитку та загроз і можливостей ринку, що дозволяє підвищити ефективність функціонування ринку
8	Ринкова орієнтація	Розвиток конкретного автоперевізника визначає середовище його діяльності, а саме розвиток та співвідношення попиту та пропозиції на ринку
9	Цільова спрямованість	Відповідність напрямків і підходів реформування РРВАТП цілям і завданням регіональної політики та стратегії розвитку певного регіону
10	Комплексність	Врахування всіх складових потенціалу підвищення конкурентоспроможності АТП, які відповідають всім функціональним сферам діяльності підприємства
11	Гнучкість	Стратегічна пристосовність ринку до мінливих умов зовнішнього середовища (наприклад, в разі кардинальної зміни його параметрів, появи нових можливостей чи загроз для діяльності підприємства)
12	Етапність	Процес розробки, реалізації та контролю результативності реформування РРВАТП має бути впорядкований та врегульований процедурно та в часі

Поняття ринку автотранспортних послуг передусім визначається мірою свободи певних учасників (власників вантажу і автоперевізників) при виборі партнерів та укладанні ними взаємовигідних угод [70].

На думку А. Павлюка [17], ринок вантажних автотранспортних послуг включає наступні складові:

1. склад вантажів (товари споживання, сировина, матеріали);
2. системи автотранспортних засобів регіону;
3. маршрутну мережу перевезень;
4. сукупність споживачів [17, С. 79].

Але, спираючись на вище визначене, РРВАТП має значно більшу кількість суб'єктів, оскільки специфіка його організації передбачає участь держави і регіональних органів влади не тільки як зовнішніх регуляторів, але і як активних споживачів і постачальників автотранспортних послуг. На ринку діє велика кількість підприємств і організацій, що надають логістичні та транспортно-експедиторські послуги, ринок активно залучає до забезпечення додаткових послуг страхові компанії та інших можливих посередників.

Отже, РРВАТП мають важливі особливості, які визначають його сутність і зумовлюють підходи до оцінки і розвитку (рис. 1.5).



Рис. 1.5 Особливості формування РРВАТП [77, С. 25]

Науковий підхід, який пропонується, надає можливість визначити регіональний ринок вантажних автотранспортних перевезень як невід'ємну підсистему регіональної транспортної системи, яку цілеспрямовано на формування економічних відносин між учасниками ринку – суб'єктами різних економіко-організаційних форм власності та господарювання, в регіональному економічному просторі щодо організації та купівлі-продажу транспортних послуг на основі дії об'єктивних економічних законів шляхом реалізації системоутворюючої, інтегруючої, конкурентоутворюючої і ціноутворюючої функцій, які проявляються в процесі взаємодії ринку із зовнішнім середовищем [77, С. 25].

Як будь-який ринок, РРВАТП виконує ряд важливих функцій, основними серед яких є:

1 системоутворююча – ринок виступає як система взаємовідносин споживачів і виробників, а також інших суб'єктів, які спрямовані на забезпечення їх економічних інтересів;

2. інтегруюча – ринок виступає механізмом інтеграції економічних та суспільних інтересів суб'єктів господарської діяльності, держави, органів місцевого самоврядування і регіональної влади;

3. конкурентоутворююча – ринок, функціонуючи в умовах конкуренції, виступає механізмом сприяння розвитку конкурентних відносин;

4. ціноутворююча – ринок виступає механізмом коригування поведінки економічних суб'єктів співвіднесення попиту та пропозиції.

Отже, забезпечення ефективного функціонування РРВАТП в умовах активної інтеграції України до ЄС, поглиблення ролі та значення регіонів у вирішенні соціально-економічних питань, запровадження новітніх умов господарювання на автомобільному транспорті передбачає визначення ряду актуальних питань щодо їх подальшого розвитку. Це передбачає необхідність чіткого визначення теоретичних засад розвитку РРВАТП, що включає окреслення даного поняття як економічної категорії, враховуючи особливості здійснення автоперевезень вантажів. Важливою умовою

результативного розвитку РРВАТП є створення такої організаційної структури регіонального ринку, яка б враховувала економічні інтереси усіх його учасників, сприяючи побудові їх ефективної взаємодії. Подальшими кроками у розвитку РРВАТП є обґрунтування системи заходів, щодо реформування РРВАТП із врахуванням особливостей вантажних перевезень автомобільним транспортом у регіонах України, удосконалення методичних основ оцінки ефективності їх роботи, визначення теоретичних засад і практичних рекомендацій із підвищення рівня конкурентоспроможності автотранспортних підприємств на регіональних ринках вантажних автотранспортних перевезень [77, С. 25-26].

1.3. Сучасні тенденції розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень

Стабільне функціонування економічних систем будь-якого рівня як розвиненої інфраструктури, яка забезпечує логістичні зв'язки, так і створення зовнішніх і внутрішніх умов для їх ефективного розвитку. Транспорт, виступаючи основною галуззю національної економіки, яка забезпечує переміщення матеріальних, виробничих, людських потоків, функціонує в умовах, коли соціально-політична, макроекономічна ситуація у країні, проголошений курс на інтеграцію до Європейського Союзу та світового співтовариства висуває нові вимоги до функціонування регіональних ринків транспортних послуг. Важливим аспектом виступає розвиток транспортної інфраструктури, зокрема автомобільних шляхів сполучення, і приведення їх до світових стандартів забезпечення безпеки якості та безпеки перевезень, розвиток нормативної бази, створення ефективних економіко-організаційних механізмів забезпечення доступу до ринків вантажних перевезень та розвитку конкурентних відносин.

Щорічно більше 1 млн. одиниць вантажного автомобільного транспорту перетинає кордон України [81]. Найбільша щільність експортних та імпорتنих вантажних перевезень спостерігається на польській, російській та молдавській ділянках державного кордону, транзитних – з російської та білоруської ділянок в Європу [81].

Найбільші обсяги перевезення вантажів в Україні відбувалися у 2005-2013 рр. роках. Значний спад у 2014 та 2015 роках відбувається внаслідок соціально-політичної ситуації (рис. 1.6).

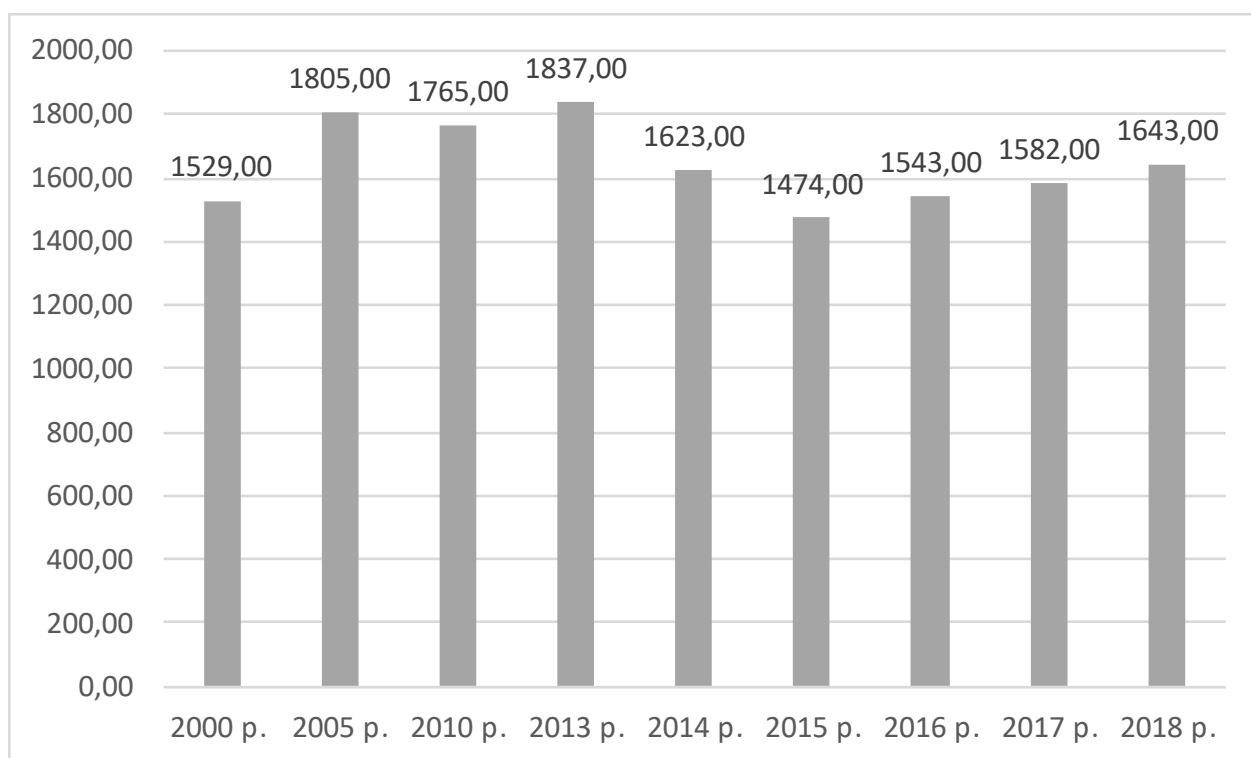


Рис. 1.6 Перевезення вантажів видами транспорту (за даними [82-85])

Слід зазначити, що у цей період статистичні дані, що визначають обсяги перевезення вантажів, не відображають частини Донецької та Луганської областей та Автономної республіки Крим. Тобто, номінальні показники обсягів перевезень вантажів 2014 р. та подальших років не доцільно порівнювати з минулими роками, оскільки це не надає об'єктивної картини.

На відміну, починаючи з 2016 р., значне пожвавлення в економічному житті країни, призводить до зростання обсягів перевезення вантажів у 2016 -

2017 роках, порівняно з 2014 роком.

В структурі перевезення вантажів за видами транспорту зростання обсягів перевезення вантажів простежується лише у автомобільного та трубопровідного транспорту (табл. 1.4).

Таблиця 1.4

Перевезення вантажів за видами транспорту, 2014-2018 рр. (за даними [83, 84, 85])

Вид транспорту	2014р.	2015р.	2016р.	2017р.	2018р.
залізничний	386,0	350,0	343,0	339,0	322,0
морський	3,0	3,0	3,0	2,0	2,0
річковий	3,0	3,0	4,0	4,0	4,0
автомобільний – усього	1131,0	1021,0	1086,0	1122,0	1206,0
у т.ч. автопідприємства	131,0	109,0	123,0	126,0	134,0
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
трубопровідний	100,0	97,0	107,0	115,0	109,0

Значний вплив на зростання обсягів перевезення вантажів автомобільним транспортом здійснюють зміни у перевезеннях вантажів залізничним транспортом, який виступає основним конкурентом.

Динаміка змін у обсягах перевезення вантажів простежується лише у залізничного, автомобільного транспорту. Усі інші види транспорту характеризуються стійкими показниками обсягів перевезення вантажів, які залишаються незмінними протягом значного терміну.

Розрив певних залізничних сполучень призвів до того, що в ряді регіонів України, перевезення вантажів, а також пасажирів здійснює лише автомобільний транспорт. На скорочення обсягів перевезення вантажів залізничним транспортом відбивається значне зростання цін на даний вид перевезень.

На зростанні частки автомобільного транспорту у структурі вантажообігу значно позначилося зростання середньої відстані перевезення вантажів (табл. 1.5).

Таблиця 1.5

Середня відстань перевезення однієї тони вантажів окремими видами транспорту за 2014-2018 рр., км (за даними [83, 84, 85])

Вид транспорту	2014 рік	2015 рік	2016 рік	2017 рік	2018 рік
Залізничний	544	557	546	565	578
Морський	1452	1173	837	1264	963
-у міжнародному сполученні	1616	1666	1165	1687	1306
Річковий	432	498	402	391	417
-у міжнародному сполученні	955	1083	885	949	942
Автомобільний ¹	49	52	53	56	60
Авіаційний	3044	3053	3048	3325	3428
-у міжнародному сполученні	3060	3066	3053	3334	3437
Трубопровідний	821	830	884	918	907

Підвищення ролі автомобільного транспорту, на думку автора, зумовлено припиненням частини залізничного сполучення і ускладненням маршрутів залізничного транспорту у зв'язку із соціально-політичною ситуацією в країні, припиненням руху залізничного транспорту за певними напрямками, а також певними особливостями здійснення перевезень автомобільними транспортом.

До переваг автомобільного транспорту найчастіше сучасні науковці відносять маневреність, швидкість, більш високий рівень безпеки вантажу, доставка за принципом «від дверей до дверей» [86, С. 18].

Узагальнюючи існуючі підходи, перевагами автомобільного транспорту, які багато у чому визначають зростання його обсягів у перевезенні вантажів, є наступні:

1. мобільність – можливість відправлення вантажів у будь-який час за будь-яким графіком руху;
2. доступність – можливість доставки вантажів у будь-яке місце (за принципом «від дверей до дверей»);

3. енергоефективність – можливість переорієнтації на інші види палива або використання автомобілів на альтернативних видах палива;
4. мультимодальність – активна участь автомобільного транспорту у мультимодальних перевезеннях у якості додаткового.

Аналогічна тенденція простежується і в перевезеннях вантажів в середньому за добу. Значний спад у перевезеннях у 2014 і 2015 рр., на разі, змінюється тенденцією до зростання перевезення вантажів в середньому за добу усіма видами транспорту в цілому (рис. 1.7).

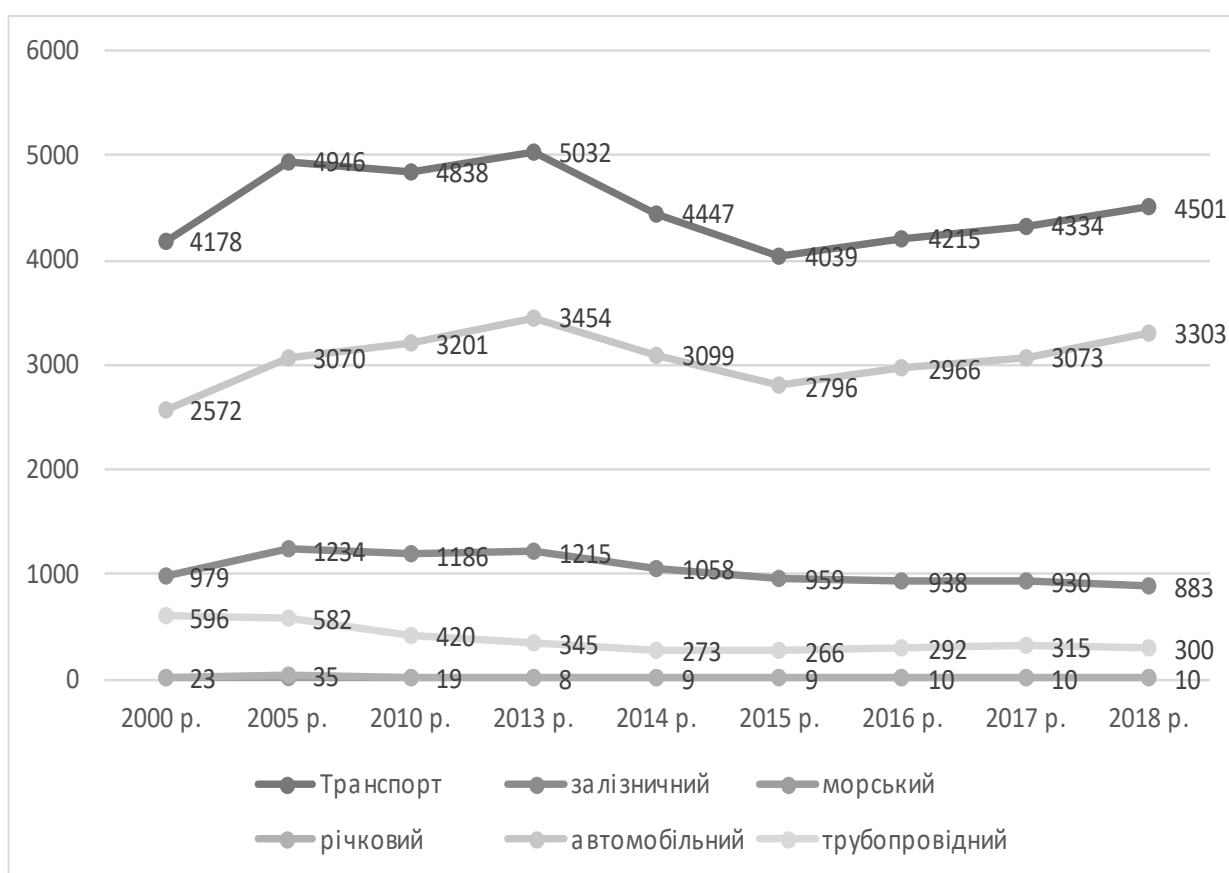


Рис. 1.7 Перевезення вантажів в середньому за добу, тис. т. (за даними [85, С. 53])

Зростання обсягів перевезень вантажів у середньому за добу у період 2015-2018 рр. відбувається в основному за рахунок зростання обсягів перевезення вантажів автомобільним транспортом (табл. 1.6).

Таблиця 1.6

Індекси перевезення вантажів в середньому за добу 2014-2018 рр.**(розраховано автором за [85, С. 53])**

Вид транспорту	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Транспорт	1,06	0,97	1,01	1,04	1,08
залізничний	1,08	0,98	0,96	0,95	0,90
морський	0,47	0,53	0,47	0,35	0,29
річковий	0,39	0,39	0,43	0,43	0,43
автомобільний	1,20	1,09	1,15	1,19	1,28
трубопровідний	0,46	0,45	0,49	0,53	0,50

У зовнішньоекономічній діяльності автомобільного транспорту відбуваються суттєві зміни. За останні роки значно знижується експорт та імпорт послуг автомобільного транспорту (табл. 1.7).

Таблиця 1.7

Показники зовнішньоекономічної діяльності автомобільного**транспорту 2014-2018 рр. [87, 88, С. 128, 131]**

Показник	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Експорт послуг автомобільного транспорту, тис. дол. США	459623,7	249071,0	237949,1	273773,7	304438,0
Імпорт послуг автомобільного транспорту, тис. дол. США	189804,7	91845,4	114860,7	132793,4	142892,5
Сальдо послуг автомобільного транспорту, тис. дол. США	269819,0	157225,60	123088,4	140980,3	161545,5
Покриття експортом імпорту автомобільних послуг, %	242,2	271,2	207,7	206,2	213,1

Сальдо послуг автомобільного транспорту лишається позитивним, тобто експорт автомобільних послуг перевищує їх імпорт. Покриття експортом імпорту автомобільних послуг характеризує перевищення обсягів імпорту над експортом, яке є значним.

В структурі вантажообігу країни автомобільний транспорт має найбільшу частку (рис. 1.8).

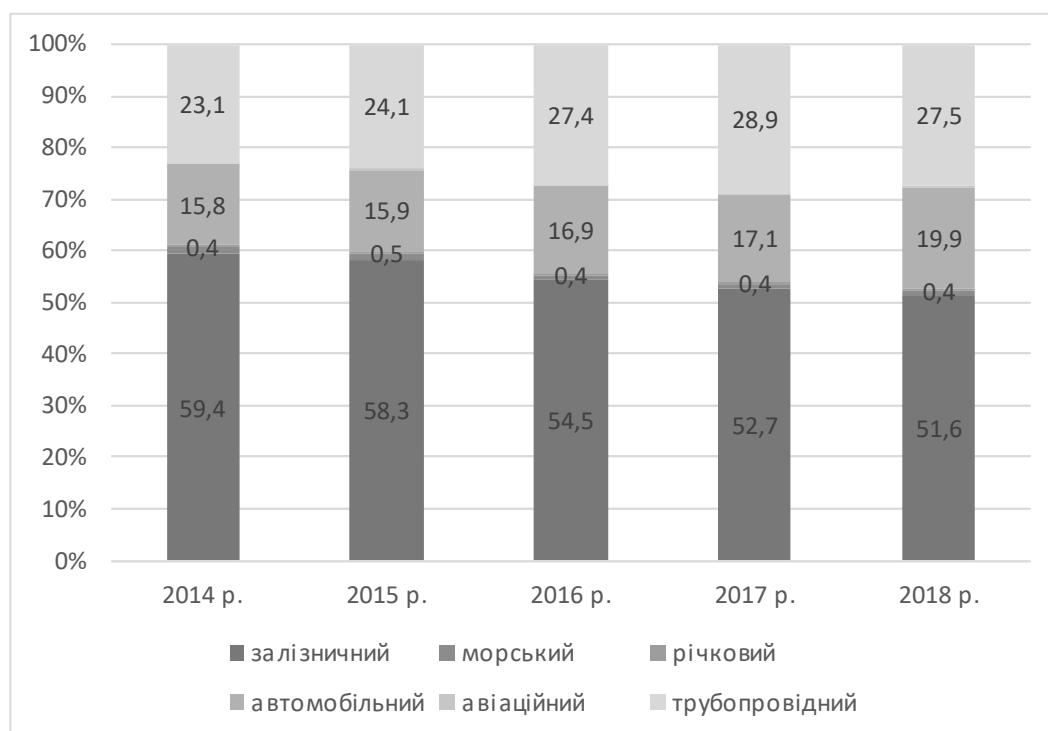


Рис. 1.8 Частка видів транспорту у вантажообігу країни (за даними [83, 84, 85])

Важливо відмітити, що незважаючи на незначний спад в обсягах вантажообігу автомобільного транспорту у 2014-2015 рр., автомобільний транспорт є тим видом, діяльність якого характеризують стійким за цим показником (табл. 1.8).

Таблиця 1.8

Вантажообіг за видами транспорту, млн.ткм (за даними [77, 78, 79])

Вид транспорту	2013	2014	2015	2016	2017
Транспорт	399,6	353,6	334,7	344,2	364,2
залізничний ¹	224,4	210,2	195,1	187,6	191,9
морський	3,2	4,1	3,9	2,5	2,9
річковий	1,4	1,3	1,6	1,5	1,4
автомобільний – усього ¹	58,7	56	53,3	58,0	62,3
у т.ч. автопідприємства	20,5	20,7	20,2	21,8	23,8
авіаційний ¹	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3
трубопровідний	111,6	81,8	80,7	94,4	105,4

¹ За даними Акціонерного товариства «Українська залізниця».

² З урахуванням перевезень, виконаних для власних потреб.

У 2016 р. вантажообіг автомобільного транспорту вийшов на рівень 2013 р. і утримує стійку тенденції до зростання. Порівняно із 2015 р. темпи зростання вантажообігу у 2017 р. склали 166,88%.

У регіональному розрізі питома вага послуг з вантажних перевезень у формуванні валового регіонального продукту коливається від 0,094 % до 3,647 %. Найбільшою частка вантажних перевезень у ВРП є у Полтавській, Дніпропетровській, Донецькій, Житомирській, Кіровоградській, Луганській, Черкаських областях (за даними [89])

Найменшою частка вантажних перевезень у ВРП у 2016 р. була у Львівській, Одеській, Харківській областях і м. Київ. Але, оцінювати вагомість вантажних перевезень лише за їх внеском у формування ВРП не є доцільним, оскільки для автомобільного транспорту найважливішим показником є не внесок у ВРП, а задоволення потреб у даному виді перевезень і забезпечення у повному обсязі потреб господарських комплексів регіонів у переміщенні готових товарів, сировини, матеріалів тощо.

Питома вага перевезення вантажів автомобільним транспортом за регіонами України також вагомо різниться (табл. 1.9).

Таблиця 1.9

Питома вага перевезення вантажів автомобільним транспортом у загальній кількості перевезень 2014-2018 рр. за регіонами (за даними [89-91])

Регіон	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
1	2	3	4	5	6
Україна	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Автономна Республіка Крим					
Вінницька	2,90	2,94	2,66	2,5	2,4
Волинська	0,89	1,04	1,15	1,2	1,1
Дніпропетровська	31,97	29,43	26,18	29,2	26,9
Донецька	6,01	7,54	10,92	9,4	9,3
Житомирська	4,16	5,10	3,68	3,9	3,6
Закарпатська	0,79	0,89	0,85	0,8	0,7
Запорізька	2,78	2,79	2,67	2,7	2,5
Івано-Франківська	0,95	1,40	1,45	1,8	1,0

Продовження табл. 1.9

1	2	3	4	5	6
Київська	3,26	3,98	4,44	4,4	4,7
Кіровоградська	4,04	4,29	3,57	4,1	4,1
Луганська	2,38	2,67	1,48	0,4	0,4
Львівська	1,85	2,02	1,98	2,1	2,1
Миколаївська	1,71	1,91	2,12	1,8	1,8
Одеська	1,86	2,18	2,08	2,1	2,4
Полтавська	18,90	15,81	17,78	15,4	14,3
Рівненська	1,08	1,22	1,36	1,7	1,4
Сумська	1,08	1,14	1,07	1,1	1,1
Тернопільська	1,53	1,35	1,35	1,5	1,5
Харківська	2,57	2,77	2,74	2,9	2,7
Херсонська	1,01	1,07	1,02	1,2	1,2
Хмельницька	2,29	2,70	2,74	2,9	2,8
Черкаська	2,86	2,45	2,94	2,7	3,5
Чернівецька	0,45	0,46	0,49	0,6	0,6
Чернігівська	1,03	1,01	1,10	1,0	1,0
Київ	1,66	1,81	2,19	2,6	2,4
Севастополь	-	-	-	-	-

* усі дані за 2014 - 2018 рр. представлено без урахування АРКрим і частини територій Донецької та Луганської областей.

Лідерами за часткою перевезень вантажів автомобільним транспортом протягом останніх років лишаються Полтавська, Дніпропетровська, Донецька області. Зазначимо, що на даний показник не впливає наявність інших видів транспорту.

Вагома частка перевезень вантажів автомобільним транспортом у загальній кількості за регіонами є у Житомирській, Київській, Кіровоградській, Запорізькій, Харківській, Черкаській областях і місті Києві.

Розраховані автором на основі даних про обсяги перевезення вантажів (додаток В) індекси перевезення вантажів виходячи із даних регіональної статистики свідчать про падіння перевезень у Дніпропетровській області, у 2015 р. (табл. 1.10).

Зростання обсягів перевезення вантажів протягом останніх п'яти років простежується в Волинській, Житомирській, Івано-Франківській,

Таблиця 1.10

Індекси перевезення вантажів за 2014-2018 рр. (розраховано автором на основі даних [83-85])

Регіон	Індекси перевезення вантажів (у відсотках до 2010 р)				
	2014	2015	2016	2017	2018
Україна	96,84	87,37	92,94	96,02	103,19
Автономна республіка Крим	-*	-*	-*		
Вінницька	108,97	99,67	96,01	92,36	97,01
Волинська	100,00	104,95	123,76	128,71	132,67
Дніпропетровська	100,70	83,63	79,12	91,34	90,31
Донецька	45,39	51,40	79,17	70,16	75,23
Житомирська	117,46	129,93	99,50	108,23	107,98
Закарпатська	74,79	76,47	77,31	73,11	73,95
Запорізька	48,38	43,91	44,68	46,84	47,30
Івано-Франківська	117,58	157,14	172,53	221,98	131,87
Київська	90,00	99,02	117,56	119,27	137,32
Кіровоградська	162,63	155,87	138,08	162,99	175,09
Луганська	110,70	112,35	66,26	20,16	19,34
Львівська	107,18	105,64	110,26	118,97	132,31
Миколаївська	88,58	89,04	105,02	93,61	97,26
Одеська	79,85	84,41	85,93	91,63	110,27
Полтавська	150,46	113,58	135,82	121,75	120,90
Рівненська	89,05	91,24	108,03	140,15	124,82
Сумська	112,96	107,41	107,41	116,67	117,59
Тернопільська	180,21	143,75	153,13	173,96	191,67
Харківська	101,04	98,26	103,13	112,50	113,89
Херсонська	83,82	80,15	81,62	98,53	102,94
Хмельницька	121,03	128,97	138,79	150,47	156,54
Черкаська	134,02	103,73	132,37	124,90	177,18
Чернівецька	70,83	65,28	73,61	95,83	97,22
Чернігівська	94,35	83,06	95,97	94,35	95,97
м. Київ	98,95	97,37	125,26	154,74	435,79
м. Севастополь	-*	-*	-*		

* усі дані за 2014 - 2018 рр. представлено без урахування АРКрим і частини території Донецької та Луганської областей.

Кіровоградській, Львівській, Полтавській, Тернопільській, Хмельницькій областях.

Відповідно, у більшості регіонів України відбувається скорочення загального пробігу вантажного автомобільного транспорту (табл. 1.11).

Таблиця 1.11

Загальний пробіг вантажних автомобілей за регіонами України 2014-2018 рр. (за даними [85, С. 85])

Регіон	Загальний пробіг, тис. км				
	2014	2015	2016	2017	2018
Автономна республіка Крим	*	*	*	*	
Вінницька	207791,7	179522	198006,1	1893398,5	195057,9
Волинська	163736,2	171657,9	181672,2	251399,9	227987,8
Дніпропетровська	560689,6	544375,4	576660,8	589377,0	641489,0
Донецька	767397,0	223767,4	170825,3	194069,8	158320,7
Житомирська	168973,6	147124,3	144780,3	147983,9	148284,7
Закарпатська	126874,7	115315,7	148407,9	163113,5	165390,2
Запорізька	218446,6	198255,8	218504,4	219602,5	223279,4
Івано-Франківська	208327,9	190866,6	210851,2	173348,4	163860,4
Київська	343248,5	326681,3	406206,2	365960,1	436068,8
Кіровоградська	156192,0	152851,3	140641,2	146348,5	200810,6
Луганська	59062,5	78310,4	55561,5	53579,0	55871,2
Львівська	451798,3	418320,6	456568,3	473409,0	521522,5
Миколаївська	129321,1	128080,6	131881,5	139548,3	148242,4
Одеська	283593,3	265660,8	310522,2	345847,4	389952,6
Полтавська	279172,5	256019,8	267706,2	279906,7	292356,0
Рівненська	169985,3	162641,4	169712,3	171931,6	173132,9
Сумська	124401,9	108427	112734,4	118184,4	119947,2
Тернопільська	159936,4	146946	146714,4	144837,7	140826,2
Харківська	348432,8	374949	412249,7	446159,4	466878,3
Херсонська	113096,2	95607,9	101722,4	116937,8	114927,0
Хмельницька	219181,1	192404,9	194383,5	205490,0	195908,3
Черкаська	186765,3	169185,4	168051,2	168621,5	186965,3
Чернівецька	67264,3	64392,3	80176,2	170360,9	91473,8
Чернігівська	146973,0	133946,7	133735,1	139817,1	142840,1
м. Київ	440243,0	534837	581033,3	616042,5	816357,5
м. Севастополь	*	*	*	*	*

* усі дані за 2014 - 2018 рр представлено без урахування АРКрим і частини територій Донецької та Луганської областей

Виключенням за даним показником у 2015 р. стали лише Вінницька, Харківська області та м. Київ, в яких, порівняно із попередніми роками загальний пробіг вантажного автомобільного транспорту зростав [82].

Середня відстань перевезень характеризує відношення вантажообігу

до обсягів перевезеного вантажу. Найбільший показник середньої відстані перевезення вантажів демонструє Закарпатська область, в якій даний показник склав у 2017 р. 604 км. В цілому по Україні у період 2014-2018 рр. даний показник коливався у межах 46-56 км. (табл. 1.12).

Таблиця 1.12

Середня відстань перевезення однієї тони вантажів автомобільним транспортом за регіонами України 2014-2018 рр.

Регіон	2014	2015	2016	2017	2018
1	4	5	6	7	6
Україна	49	52	53	56	60
Автономна Республіка Крим	...	...	...		
області					
Вінницька	58	55	63	60	61
Волинська	160	174	168	185	206
Дніпропетровська	11	12	16	15	16
Донецька	61	29	19	23	19
Житомирська	23	19	26	23	26
Закарпатська	494	516	526	604	580
Запорізька	45	45	48	50	49
Івано-Франківська	140	105	105	84	124
Київська	86	84	80	86	113
Кіровоградська	45	40	31	32	32
Луганська	66	44	54	98	103
Львівська	218	211	210	198	207
Миколаївська	68	65	61	72	78
Одеська	129	125	124	120	132
Полтавська	12	20	18	15	16
Рівненська	107	100	117	118	126
Сумська	62	56	57	61	70
Тернопільська	80	82	90	79	75
Харківська	93	94	127	138	139
Херсонська	126	116	114	101	98
Хмельницька	90	85	75	67	63
Черкаська	72	104	63	102	81
Чернівецька	206	221	213	185	202
Чернігівська	70	70	91	100	107
м. Київ	199	210	216	205	127
м. Севастополь	...	...	...		

* усі дані за 2014 - 2018 рр представлено без урахування АРКрим і частини територій Донецької та Луганської областей

Відповідно, середня відстань перевезення однієї тони вантажів протягом 2014-2018 рр. найбільшою була в Закарпатській області. В середньому по Україні в період 2014-2018 рр. даний показник складав 106, 90 км (табл. 1.13). Але у значної кількості регіонів України (Вінницькій, Донецькій, Житомирській, Запорізькій, Івано-Франківській, Кіровоградській,) простежується скорочення даного показника.

Зростання середньої відстані перевезення однієї тони вантажів простежується у групах регіонів, в яких автомобільний транспорт залишився основним видом транспорту, а також (наприклад, Закарпатська область) у прикордонних регіонах і регіонах, що входять до складу транскордонних регіонів.

Розвиток автотранспортного комплексу, окрім виробничої складової, яка характеризує обсяги надання транспортних послуг і наявність виробничих потужностей для їх виробництва, характеризують наявністю транспортно-дорожньої інфраструктури, яка повинна забезпечувати можливість здійснення автотранспортних перевезень.

Частина доріг з твердим покриттям державного призначення I – II категорії активно задіяні у транзитних автомобільних перевезеннях, зокрема є складовою Пан'європейських міжнародних транспортних коридорів. Територією України проходять чотири Пан'європейських міжнародних транспортних коридорів, один із них є суто водний:

Коридор № 7: Дунайський водний (Австрія, Угорщина, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна)

Коридор № 3: Брюссель – Ахен – Кельн – Дрезден/Берлін – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ;

Коридор № 5: Венеція – Трієст/Конер – Любляна – Марибор – Будапешт – Ужгород – Львів – Київ;

Коридор № 9: Гельсінкі – Выборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калінінград – Київ – Любашівка/ Роздільна – Кишинів – Бухарест – Дмитровград – Александруполіс [81, С. 71].

Наявність Пан'європейських міжнародних транспортних коридорів, які проходять через територію України є важливою складовою реалізації транспортного потенціалу країни і частиною процесу інтеграції автотранспортного комплексу країни у єдину європейську транспортну систему.

Питома вага автомобільних доріг різних категорії в Україні за останні п'ять років залишається майже незмінною (табл. 1.13).

Таблиця 1.13

Частка доріг різних категорій у загальній довжині доріг з твердим покриттям за 2014-2018 рр. (розраховано автором на основі даних [77, 78, 79])

Рік	Автомобільні дороги з твердим покриттям,	У тому числі у відсотках за категоріями, %				
		I	II	III	IV	V
		Усього				
2014	159463,2	1,72	7,49	16,72	65,35	8,72
2015	159447,1	1,70	7,65	16,66	65,28	8,71
2016	159462,1	1,70	7,65	16,64	65,29	8,70
2017	159595,0	1,70	7,66	16,66	65,28	8,71
2018	158483,7	1,72	7,84	16,57	65,23	8,64

Найбільшу питому вагу у структурі автомобільних доріг з твердим покриттям мають дороги IV категорії (дороги із інтенсивністю руху від 150 до 1 000 автомобілей/на добу у одиницях транспортних засобів). Значною є питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям III категорії.

Автомобільні дороги із високою інтенсивністю руху (I та II категорії) разом складають близько 9 відсотків у структурі автомобільних доріг з твердим покриттям в Україні.

Автомобільні дороги III - IV категорії мають найбільшу частку серед доріг місцевого призначення (табл. 1.14), найбільшу частку автомобільних доріг з твердим покриттям державного призначення складають дороги III категорії, значною є частка доріг державного призначення II категорії.

Таблиця 1.14

Частка доріг різного призначення у загальній довжині доріг з твердим покриттям (розраховано автором на основі даних за 2015-2018 рр. [83, 84, 85])

Рік	Частка доріг різного призначення у загальній довжині доріг відповідного виду з твердим покриттям, %									
	Державного значення					Місцевого значення				
	I	II	III	IV	V	I	II	III	IV	V
2015	5,42	23,60	40,47	29,87	0,65	0,00	0,38	5,82	81,41	12,38
2016	5,74	24,84	40,72	69,20	0,52	0,0	0,45	6,56	1231,77	12,14
2017	6,03	26,06	41,23	26,29	0,39	0,00	0,47	7,05	80,52	11,96
2018	28,08	6,11	26,81	40,91	7,24	0,00	0,44	7,07	80,63	11,86

Визначаючи особливості розвитку РРВАТП, необхідно також визначити наявність і розвиток дорожньо-транспортної інфраструктури. Важливою характеристикою є наявність і довжина доріг загального користування (табл. 1.15).

Таблиця 1.15

Довжина доріг загального користування за регіонами 2014-2018 рр.

Регіон	Довжина доріг загального користування, тис.км				
	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.
1	2	3	4	5	6
АРК	6,3	*	*		
Вінницька	9,5	9,5	9,0	9,0	9,5
Волинська	6,2	6,2	5,8	5,8	6,2
Дніпропетровська	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2
Донецька	8,1	8,1*	8,0	8,0	8,1
Житомирська	8,5	8,5	8,3	8,3	8,6
Закарпатська	3,3	3,3	3,3	3,3	3,4
Запорізька	7	7	6,8	6,8	7,0
Івано-Франківська	4,2	4,1	4,1	4,1	4,1
Київська	8,6	8,6	8,6	8,6	8,7
Кіровоградська	6,3	6,3	6,2	6,2	6,3
Луганська	5,9	5,9*	5,8*	5,9	4,4
Львівська	8,4	8,4	8,2	8,2	8,4
Миколаївська	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8
Одеська	8,3	8,3	8,1	8,1	8,3
Полтавська	8,9	8,9	8,9	8,9	8,9
Рівненська	5,1	5,1	5,1	5,1	5,2

Продовження табл. 1.15

1	2	3	4	5	6
Сумська	7,2	7,2	6,7	6,7	7,2
Тернопільська	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Харківська	9,6	9,6	9,4	9,4	9,7
Херсонська	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Хмельницька	7,2	7,2	7,1	7,1	7,2
Черкаська	6,1	6,1	5,9	6,0	6,1
Чернівецька	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
Чернігівська	7,7	7,7	7,2	7,2	7,7

* усі дані за 2014 - 2017 рр представлено без урахування АРКрим і частини територій Донецької та Луганської областей [83].

** дані стосовно м. Київ і м. Севастополь за показником Державним Комітетом статистики України не надаються.

За період 2014-2018 рр. довжина доріг загального користування майже в усіх регіонах країни залишалася незмінною. Лише у 2016 році відбулося незначне скорочення їх довжини у Вінницькій, Волинській, Житомирській, Запорізькій, Кіровоградській, Львівській, Одеській, Сумській, Харківській і Хмельницьких областях.

Наявність доріг загально користування, їх відношення до території регіону досить обмежено характеризує дорожньо-транспортну інфраструктуру регіону. Важливим моментом є частка автомобільних доріг з твердим покриттям у загальній довжині доріг (рис. 1.9).

Усі регіони країни мають частку автомобільних доріг з твердим покриттям у загальній довжині доріг понад 90 %. Лише один регіон країни має 100 % доріг з твердим покриттям, це Івано-Франківська область. Найменша частка доріг з твердим покриттям у загальній довжині доріг у Сумській, Волинській та Чернігівській областях (відповідно 93,1%, 93,6 %, 93,7%). Зазначимо, що за останні п'ять років частка доріг з твердим покриттям у регіонах лишалася незмінною. Вантажний автотранспорт, володіючи значною маневреністю та швидкістю, маючи можливість доставляти вантажі безпосередньо до споживача, безсумнівно відзначається високими конкурентними перевагами поряд з іншими видами транспорту на регіональних ринках вантажних перевезень [92].

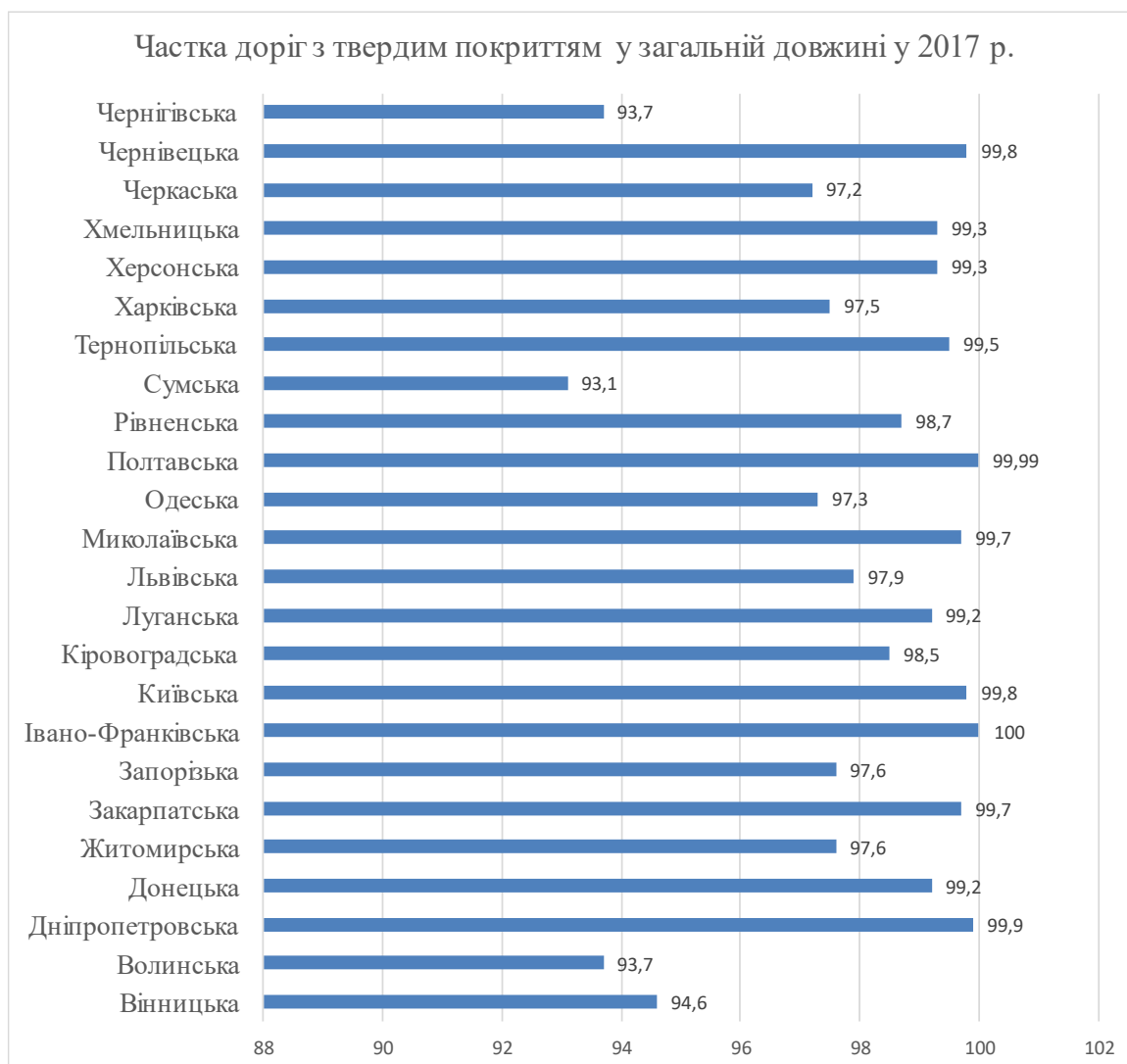


Рис. 1.9 Частка доріг з твердим покриттям у загальній довжині доріг за регіонами у 2017 році (за даними [89])

Отже, незважаючи на значні ускладнення у функціонуванні та наданні автомобільних послуг, автомобільний транспорт лишається одним із лідерів у обсягах вантажних перевезень. Переваги автотранспорту (мобільність, мультимодальність та інші) значно підвищують його роль в умовах ускладнення залізничних перевезень, достатньо високих цін на авіаперевезення і недостатньо розвиненому використанні водного транспорту на внутрішніх та міжнародних перевезеннях.

Зазначимо, що для ряду регіонів України, автомобільне сполучення залишається основним в усіх видах перевезень, що загострює питання

створення ефективних ринків вантажних перевезень.

У ринкових умовах господарювання транспортно-економічний потенціал країни та її регіонів характеризується наявними та потенційними можливостями надання якісних транспортних послуг, що визначається рівнем розвитку транспортної та логістичної інфраструктури, що віддзеркалюють показники довжини та густоти транспортної мережі, кількості загальнотранспортних вузлів, портово-технологічних та логістично-термінальних комплексів. При цьому рівень транспортної забезпеченості, злагодженість і координація роботи видів транспорту, ступінь надійності і безперебійності доставки вантажів на РРВАТП суттєво впливають на рівень і темпи розвитку основного виробництва, безпосередньо позначаючись на собівартості, а також обсягах випуску промислової та сільськогосподарської продукції.

Між тим модель розвитку економіки, яка впроваджувалася в країні впродовж останніх років, не відповідає фундаментальним вимогам сучасної ринкової економіки щодо всебічного використання прогресивних наукових знань і впровадження новітніх технологій. При цьому звертає на себе увагу величезна диференціація регіонів країни за рівнем життя та іншими соціально-економічними та техніко-економічними показниками.

Це відноситься і до показників розвитку РРВАТП, зокрема забезпеченості транспортно-логістичною інфраструктурою регіонів, інтенсивності їх функціонування, об'ємів вантажоперевезень та вантажообігу. Тобто, в наявності проблема територіальних і структурних диспропорцій, яка в останні роки ще більше загострюється, а отже, є вкрай актуальною. Диференціація розвитку регіонів України простежується і у розвитку РРВАТП, що визначає основні завдання, які необхідно вирішити. По-перше, необхідно визначити, як процеси диференціації регіонів України, розвиток територіальних диспропорцій впливають на діяльність автомобільного транспорту в регіоні і формування регіональних ринків автотранспортних перевезень. По-друге, провести оцінку змін у

функціонуванні РРВАТП можливо лише за умови розробки програм реформування ринків автотранспортних перевезень та збільшення ефективності використання транспортного потенціалу регіону. По-третє, визначити групи компонент, що зумовлюють рівень підприємницької активності в регіоні та їх можливий вплив на розвиток РРВАТП і вибір напрямів їх реформування.

Отже, становлення ефективних взаємовідносин у сфері автотранспортних перевезень у регіонах базується на усвідомленні усіх об'єктивних закономірностей функціонування ринку, враховуючи особливості надання транспортних послуг, розгалуженість суб'єктів ринку, наявність основної групи автоперевізників, значних змін у структурі вантажних перевезень іншими видами транспорту, нерозвиненість регіональних структур, діяльність яких спрямована на створення сприятливих партнерських відносин на ринках автотранспортних перевезень в регіонах.

Важливо чітко виділяти два основних процеса, які визначають ефективне функціонування РРВАТП. Реформування передбачає зміну нормативно закріплених правил функціонування РРВАТП і не можливе без взаємодії держаних органів влади, регіональних органів влади і місцевого самоврядування, а також активного залучення громадських організацій і об'єднань.

В умовах поглиблення інтеграційних процесів процеси реформування обов'язково будуть спрямовані на зміни умов допуску до ринку автооператорів і, відповідно, реформування регіональних структур, які, поряд із державними органами влади, будуть вирішувати питання виконання даних умов і надання допуску до роботи.

Розвиток РРВАТП передбачає максимально ефективне використання існуючих умов, створення сприятливих умов для розвитку даних видів в регіоні, цивілізованих умов конкуренції, які, в свою чергу, повинні сприяти якості і безпеці автотранспортних перевезень в регіонах, максимального

задоволення потреб регіонів у забезпеченні регіональних і міжрегіональних зв'язків.

1. Визначено, що на сучасному етапі розвитку держави, який характеризується підвищенням ролі регіонів та активними процесами децентралізації, процеси розвитку ринків автотранспортних послуг потребують активного залучення органів місцевого самоврядування і регіональних органів влади, на яких покладається значна частина функцій із забезпечення ефективної взаємодії усіх учасників ринку.

2. Обґрунтовано, що формування підходів до розвитку РРВАТП базується на чіткому розмежуванні функцій і повноважень органів центральної влади і місцевого самоврядування. Формування ефективної довгострокової регіональної політики передбачає поступові зміни у підходах до забезпечення потреб регіонів у послугах автомобільного транспорту із перевезення вантажів, які повинні базуватися на врахуванні активних процесів інтеграції України до ЄС і Європейської єдиної транспортної системи.

3. Визначено, що основою розвитку РРВАТП виступає розвиток конкурентних відносин. На рівень конкуренції на РРВАТП значний вплив здійснює рівень насиченості ринку, темпи промислового розвитку і товарообігу у регіоні, ступінь розвитку спеціалізації регіону, а також географічна диверсифікація автотранспортних послуг.

4. Обґрунтовано, що РРВАТП як економічна категорія виступає як підсистема регіонального автотранспортного комплексу, яка цілеспрямована на формування економічних відносин між суб'єктами різних типів, форм власності та господарювання, в регіональному економічному просторі в системі вантажовідправник – вантажоперевізник на основі дії об'єктивних економічних законів.

5. Встановлено, що функціями, які проявляються в процесі взаємодії

ринку транспортних послуг із зовнішнім середовищем, є системоутворююча, інтегруюча, конкурентоутворююча, ціноутворююча. Вони спрямовані на коригування поведінки економічних суб'єктів, у першу чергу представників попиту та пропозиції, орієнтуючи їх у полі ринкових можливостей.

6. Визначено, що розвиток автотранспортних перевезень в регіонах України визначається значним рівнем диференціації. Незважаючи на те, що в значній кількості регіонів України, автомобільний транспорт залишається майже єдиним видом транспорту, що забезпечує потреби у перевезенні вантажів при забезпеченні регіональних і міжрегіональних зв'язків, зростання обсягів перевезень простежується не в усіх регіонах, що зумовлюється соціально-економічною ситуацією в регіонах і рівнем їх економічного розвитку.

Результати досліджень за розділом 1 представлено у наукових працях 74, 77, 92, 93, 94, 95, 96, 97.

РОЗДІЛ 2

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНЮВАННЯ РОЗВИТКУ РИНКІВ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Методичні засади визначення рівня диференціації ринків вантажних автотранспортних перевезень

При вирішенні соціально-економічних проблем в останній час все більше посилюються протиріччя між учасниками ринкових відносин на всіх рівнях національної економіки; це особливо актуально, коли мова йде про обґрунтування та практичну реалізацію можливих варіантів, що засновані на аналізі та подальшій інтерпретації емпіричних даних, які стосуються окремих сфер розвитку територіально-виробничих систем або локально сформованих галузевих ринків, зокрема регіональних ринків вантажних автотранспортних послуг, що функціонують в межах певних регіонів країни.

У зв'язку з цим виникає необхідність формування методичної бази щодо можливості реалізації кластерного підходу до визначення розвитку РРВАТП, впровадження якого відбувається шляхом визначення (на основі використання методів багатовимірного статистичного аналізу) просторово-зв'язаних форм взаємодії суб'єктів ринку, а також типів «поведінки» транспортної інфраструктури у територіально-регіональному вимірі.

Тобто основними результатами мають стати:

1. визначення оптимально можливих варіантів формування регіональних кластерів;
2. розробка організаційно-економічного інструментарію щодо впливу на процеси кластерним розвитком РРВАТП.

При цьому методичну основу отримання цих результатів забезпечує використання методів кластерного аналізу та кластерних організаційно-

економічних технологій, які відповідно мають бути протиставлені секторальному аналізу та традиційному галузевому управлінню.

Такий підхід до визначення рівня розвитку РРВАТП країни стає особливо актуальним у контексті подальшого проведення реформ у транспортній галузі, а також може бути врахований при реалізації адміністративно-територіальної реформи.

Зарубіжний досвід і вітчизняна практика вирівнювання умов життєдіяльності територіальних громад підтверджує, що дане питання є складним і багатоаспектним. Враховуючи те, що ці відмінності у своїй більшості мають об'єктивний характер і, швидше за все, треба не вирівнювати їх, а стимулювати зусилля, направлені на максимальне використання наявного економічного потенціалу, для менш розвинутих регіонів необхідно виділення «точок зростання». Це можливо не лише фінансово, але й організаційно-економічно – через просторово-зв'язані форми розвитку: кластери і мережеві утворення, тобто шляхом впровадження кластерного підходу.

Кластерна модель розвитку РРВАТП виступає фундаментальною основою взаємодії інших суб'єктів економіки, формуючи умови для забезпечення економічних зв'язків між виробниками та споживачами продукції різних регіонів країни. Саме тому кластерний підхід до визначення розвитку РРВАТП має стати провідним інструментарієм соціально-економічного розвитку суб'єктів національної економіки. Цим пояснюється виняткова значимість вибору кластерних моделей, при визначенні рівня розвитку, інформація про який надає підставу для розробки заходів управління економічним розвитком регіонів і регіональних економічних підсистем, зокрема РРВАТП, що висуває цю проблему в розряд особливого державного значення. Вирішення означених питань потребує розробки методичного забезпечення щодо її практичної реалізації.

Методи багатовимірної аналізу визначають, як найбільш ефективний інструмент дослідження соціально-економічних процесів. До означених

методів належать кластерний аналіз, розпізнавання образів, факторний аналіз, таксономія.

Кластерний аналіз найбільш чітко відображає риси багатовимірною аналізу в класифікації, за допомогою факторного аналізу досліджуються зв'язки між показниками. Застосування кластерного аналізу деякі науковці визначають «чисельною таксономією», «чисельною класифікацією», розпізнаванням із самонавчанням. Призначенням кластерного аналізу є розбивка множини досліджуваних об'єктів і ознак на однорідні групи у відповідному розумінні кластери. Це означає, що вирішується задача класифікації даних і виявлення відповідної структури в них.

Термін «кластерний аналіз» вперше вжив англійський вчений Р.Тріон в 1939 році, він охоплює 100 різних алгоритмів [98]. Можливість та доцільність кластерного аналізу як одного з етапів процедури оцінювання розвитку РРВАТП обґрунтовується, з одного боку, простотою й універсальністю методики його проведення та особливостями складу і змісту економічних даних, що характеризують ринок.

Для цих даних характерні значний обсяг, велика кількість оцінок та численність однотипних показників, які характеризують роботу ринку в процесі оцінювання. Тому доцільно розширити певні оцінювальні дії та характеристики на групи ринків за рівнем розвитку. Основним завданням кластеризації РРВАТП є формування таких однотипних груп (кластерів) [98].

Більшість сучасних методів кластеризації запропоновано в 60-ті роки ХХ століття. Цей час характеризується величезною кількістю публікацій. Як найважливіші можна виділити роботи таких авторів: Г. Болла і Д. Холла, Дж. Мак-Кіна – щодо методу К-середніх; Р. Сокала і Дж. Снітьєра, Г. Ланса і У. Вільямса, Н. Джардайн і Р. Сібсон – щодо ієрархічних процедур; Дж. Роджесу і Т. Танімото, Е.М. Бравермана, А.А. Дорофеюк, І.Б. Мучника – щодо процедур типу послідовного формування кластерів і діагоналізації; В.М. Йолкіної, Н.Г. Загоруйко – щодо еталонних алгоритмів й деякі інші

дослідження [97-100].

Ці та багато інших авторів сформували математичну базу для застосування кластерних методів у різних галузях науки.

Кластерний аналіз РРВАТП спирається на два припущення. Перше припущення – ознаки ринку, які розглядаються, загалом допускають бажаний розподіл сукупності об'єктів на кластер. Друге припущення – правильність вибору масштабу або одиниць вимірювання ознак[98].

На (рис. 2.1) наведено узагальнену класифікацію методів кластерного аналізу, придатних для застосування у процедурах оцінювання РРВАТП.

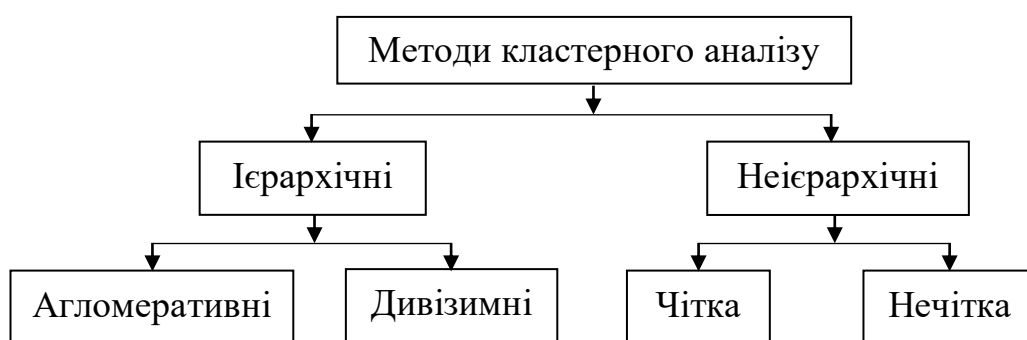


Рис. 2.1 Класифікація методів кластеризації для оцінювання РРВАТП (узагальнено автором) [98-100]

Можна зазначити, що більшість сучасних кластерних методів належать до ієрархічних. Головною відмінною особливістю ієрархічних методів є те, що процес об'єднання об'єктів має ієрархічний характер та може бути відображений у вигляді дендрограми, де кожен рівень відповідає одному кроку алгоритму[98].

На кожному кроці визначеного алгоритму кількість кластерів змінюється в бік збільшення або зменшення. Фахівці [98-100] визначають, що робота більшості таких методів основана на обчисленні матриці подібності, яка містить міри відстаней – числа, що виражають «схожість» кожних двох об'єктів. Робота ієрархічних методів проілюстрована на (рис. 2.2) [98].

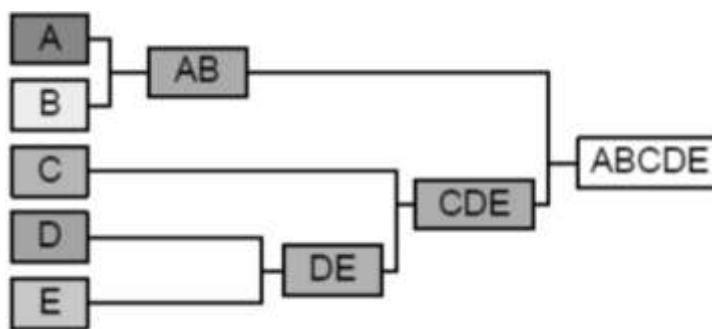


Рис. 2.2 Загальна схема ієрархічної кластеризації [98]

Залежно від напрямку економічного аналізу (поділ чи об'єднання обраних об'єктів), ієрархічні методи можна розподілити на:

- агломеративні,
- дивізивні.

Ієрархічні агломеративні методи (Agglomerative Nesting, AGNES) характеризуються послідовним об'єднанням вихідних елементів і відповідним зменшенням кількості кластерів [100, 101].

Всі такі методи переглядають матрицю подібності розмірністю $N \times N$ (де N – кількість об'єктів) та послідовно об'єднують найбільш схожі об'єкти. Послідовність об'єднань кластерів можна представити візуально у вигляді деревоподібної діаграми, яка називається дендрограмою. Кожен крок, на якому об'єднується пара об'єктів, відображається гілкою цього дерева. Дерево зображує ієрархічну організацію зв'язків між декількома точками даних. На найнижчому рівні всі точки незалежні; на наступному рівні вони об'єднуються в групи, на найвищому рівні всі об'єднуються в одну велику групу. Для повної кластеризації цими методами на основі матриці подібності розмірністю $N \times N$ потрібно $N-1$ кроків. На першому кроці події (об'єкти) розглядаються як самостійні кластери. На останньому кроці всі події об'єднуються в одну велику групу [100, 101].

Ієрархічні агломеративні методи розрізняються за правилами побудови кластерів. Застосування відмінних правил групування, породжує специфічні ієрархічні методи. Найбільш поширеними з них:

одиничного зв'язку,
повного зв'язку,
середнього зв'язку,
метод Варда.

Ієрархічні дивізивні, як їх ще називають – «подільні» методи (DIvisive ANAlysis, DIANA) є логічною протилежністю агломеративних методів [98].

На початку роботи обраного алгоритму всі об'єкти аналізу належать одному кластеру, який на наступних кроках ділиться на менші кластери, в результаті утворюється послідовність груп [99].

Серед неієрархічних методів кластеризації на особливу увагу заслуговують ітеративні методи. На відміну від ієрархічних методів, які потребують обчислення і зберігання матриці подібностей між об'єктами розмірністю $N \times N$, ітеративні методи працюють безпосередньо з первинними даними. Тому з їх допомогою можливо обробляти доволі великі множини даних. І навіть більше, ітеративні методи виконують кілька переглядів даних і можуть компенсувати наслідки поганого вихідного розподілу даних. Ці методи породжують кластери одного рангу, які не є вкладеними і тому не можуть бути частиною ієрархії [100].

При проведенні кластерного аналізу для визначення кількісної оцінки подібності вводиться поняття метрики. Подібність або відмінність між об'єктами класифікації визначається відповідно від метричної відстані між обраними об'єктами. В ході аналізу кожний об'єкт описується k -ознаками, та представляється як точка в k -вимірному просторі [100].

Подібність до інших об'єктів буде визначатися як відповідна відстань, використовуючи різні методи, серед яких: зв'язок між групами (повний зв'язок); зв'язок в межах групи (одиначний зв'язок); метод найближчого сусіда; метод дальнього сусіда; метод дендроїдного кластера; метод медіанної кластеризації; метод Уорда.

Існує велика кількість методів ієрархічного кластерного аналізу, що розрізняються не лише використовуваними мірами подібності (відмінності),

а й алгоритмами класифікації. Запропонована для обробки даних у роботі комп'ютерна програма SPSS v 10.0.5 for Windows дозволяє використовувати такі міри подібності, як: квадратична евклідова відстань; відстань-косинус.

Задача кластерного аналізу полягає в тому, щоб на підставі даних, які містяться в множині X , розбити множину об'єктів G на L (L ціле) кластерів (підмножин) Q_1, Q_2, Q_L , так, щоб кожен об'єкт належав одній і тільки одній підмножині розбивки і щоб об'єкти, приналежні тому самому кластеру, були подібними, у той час, як об'єкти, що належать різним кластерам, були різнорідними.

Найбільш поширеним є метод представлення матриці відстаней, заснований на ідеї дендрограми (діаграми дерева).

Дендрограму можна визначити як графічне зображення результатів процесу послідовної кластеризації, яка здійснюється в термінах матриці відстаней. За допомогою дендрограми можна графічно, або геометрично, зобразити процедуру кластеризації за умови, що ця процедура оперує тільки елементами матриці відстаней, або подібності[100].

Сильною стороною кластерного аналізу можна вважати його невибагливість: який би вид інформації ні запропонувати, кластерної матриці він виявляється корисний. Проте в необробленому вигляді багато видів інформації використовувати практично неможливо. Необроблена інформація різнопланова ще й тому, що часто належить різним змістовним групам і тому її не можна систематизувати в загальному полі вимірювання. В таких умовах необхідно знаходити спосіб перетворення вихідних даних таким чином, щоб вони відповідали єдиній аксіоматиці кластерної моделі класифікації.

У прикладних задачах кластеризації зустрічаються два види характеристик об'єктів: об'єктивні показники, які можуть бути оцінені безпосереднім виміром (прибуток, фондоозброєність, собівартість, обсяг продажів), і такі показники, які не можна виміряти в первісному вигляді (задоволеність роботою, управлінські переваги, вибір раціонального шляху

розвитку). Другий вид параметрів вимагає введення опосередкованих одиниць виміру, експертних оцінок, проведення анкетування або опитувань.

При нормуванні аналізованих значень надійніше орієнтуватися не на екстремальні значення, а на типові, тобто статистичні характеристики даних, такі як середнє і дисперсія. В цьому випадку нормовані величини не належать гарантовано одиничного інтервалу, більш того, максимальний розкид нормованих значень заздалегідь не відомий. Для вхідних даних статистичних моделей це може бути і не важливо, але вихідні змінні часто використовуються в якості еталонів і дуже зручно обмежити діапазон їх зміни на інтервалі $[0, 1]$. Для вирішення таких протиріч застосовують, як попередню обробку, нелінійне функціональне перетворення даних.

Нормуємо змінні моделі виконавши перетворення за допомогою сігмної функції:

$$\tilde{x}_i = f\left(\frac{x_i - \bar{x}_i}{\sigma_i}\right) \quad (2.1)$$

$$f(a) = \frac{1}{1 + e^{-a}} \quad (2.2)$$

Таким чином, отримаємо значення нормованих змінних належать одиничному інтервалу:

$$\tilde{x}_i \in [0, 1]$$

Поряд з ієрархічними методами класифікації, існує численна група так званих ітеративних методів кластерного аналізу (метод k - середніх.). Сутність їх полягає в тому, що процес класифікації починається з завдання деяких початкових умов (кількість утворених кластерів, поріг завершення процесу класифікації і т.д.) [100].

Нехай є n спостережень, кожне з яких характеризується m ознаками $X_1, X_2, \dots, X_n$. Ці спостереження необхідно розбити на k кластерів. Для початку з n точок досліджуваної сукупності відбираються випадковим чином або задаються дослідником виходячи з будь-яких апріорних міркувань k точок (об'єктів). Ці точки приймаються за еталони [100].

Кожному еталону присвоюється порядковий номер, який одночасно є і номером кластера. На першому кроці з решти $(n - k)$ об'єктів витягується точка X_i з координатами $(x_{i1}, x_{i2}, \dots, x_{im})$ і перевіряється, до якого з еталонів (центрів) вона знаходиться найближче. Для цього використовується одна з метрик, наприклад, евклідова відстань[100].

Об'єкт, що перевіряється, приєднується до того центру (стандарту), якому відповідає мінімальне з відстаней. Еталон замінюється новим, переліченим з урахуванням приєднаної точки, і вага його (кількість об'єктів, що входять в даний кластер) збільшується на одиницю. Якщо зустрічаються два або більше мінімальних відстані, то i -ий об'єкт приєднують до центру з найменшим порядковим номером. На наступному кроці вибираємо точку X_{i+1} і для неї повторюються всі процедури. Таким чином, через $(n - k)$ кроків всі крапки (об'єкти) сукупності виявляться віднесеними до одного з k кластерів, але на цьому процес розбиття не закінчується[100].

Для того щоб домогтися стійкості розбиття по тим же правилом, всі крапки $X_1, X_2, \dots, X_n$ знову приєднуються до отриманих кластерів, при цьому ваги продовжують накопичуватися. Нове розбиття порівнюється з попереднім. Якщо вони збігаються, то робота алгоритму завершується. В іншому випадку цикл повторюється[100].

Остаточне розбиття має центри тяжкості, які не збігаються з еталонами, їх можна позначити $C_1, C_2, \dots, C_k$. При цьому кожна точка X_i ($i = 1, 2, \dots, n$) буде ставитися до такого кластеру (класу) l , для якого відстань мінімальна. Можливі дві модифікації методу k - середніх. Перша передбачає перерахунок центру ваги кластера після кожної зміни його складу, а друга – лише після того, як буде завершено перегляд всіх даних. В обох випадках ітеративний алгоритм цього методу мінімізує дисперсію всередині кожного кластера, хоча в явному вигляді такий критерій оптимізації не використовується [100].

У даній роботі використано одиночний зв'язок у межах групи

алгоритмів з використанням квадратичної евклідової відстані (рис. 2.3). За вхідні дані для формування кластерів було взято дані Державної служби статистики України за період 2010-2018 роки. Кластерний аналіз найбільш яскраво відображає риси багатовимірного аналізу в класифікації. Саме тому, для аналізу розвитку РРВАТП запропоновано безрозмірну модель, основану на використанні нормованих значень показників.



Рис. 2.3 Схема проведення кластеризації регіонів за рівнем розвитку РРВАТП

Кластеризація повинна відбуватись у два етапи:

На першому етапі було проведено кластерний аналіз на основі соціально-економічних показників розвитку регіонів для виявлення «малюнку територій» – регіонів із подібним господарським потенціалом, які можуть формуватися у межах декількох адміністративних або географічних областей і мають певну спеціалізацію у загальноукраїнському поділі праці.

На другому етапі було проведено кластерний аналіз існуючої транспортної системи, який дозволив оцінити рівень розвитку транспортної інфраструктури регіонів: довжину та густоту транспортної мережі, обсяги вантажних і пасажирських перевезень, вантажонапруженість шляхів. На третьому етапі було проведено аналіз відповідності транспортно-економічного потенціалу території рівню її соціально економічного розвитку; в результаті запропоновано такий розподіл регіонів за кластерами, який дозволяє використовувати потенціал існуючої транспортної системи регіонів і забезпечує подальший розвиток транспортної інфраструктури як важливого фактору інтеграції, спеціалізації господарських структур регіонів.

Отже, в основу виділення груп регіонів, які мають спільні риси у розвитку РРВАТП пропонується покласти метод кластерного аналізу, що дозволить врахувати особливості регіонального розвитку і диференціацію регіонів України. Даний підхід надає можливість не тільки визначити групи регіонів із схожими рисами, але і виділити характерні для них процеси, які впливають на функціонування даних регіональних ринків.

2.2. Обґрунтування розподілу регіональних ринків вантажних автотransпортних перевезень за рівнем розвитку

Як було зазначено вище, основними показниками, що характеризують вантажні перевезення у регіонах, є обсяг перевезень вантажів та вантажообіг

транспорту. Проаналізуємо їх більш детально.

Вантажний потік це потік, переміщення вантажу від відправника до споживача, тобто від пункту навантаження до пункту розвантаження. Вантажні потоки характеризуються кількістю (величиною), яка вимірюється в тонах, родом, який визначається номенклатурою вантажів і часом існування.

Розглядаючи характеристику «часу існування», можна розподілити вантажні потоки на: постійні, тимчасові, сезонні.

Типовим прикладом постійних перевезень є технологічні перевезення промислової продукції, перевезення продовольчих товарів, поштові перевезення.

До сезонних перевезень найчастіше відносяться перевезення сільськогосподарської продукції.

Характеристика «вантажобігу» це робота транспорту, розрахована в тонно-кілометрах, яку потрібно виконати при перевезенні вантажів від початку до пункту призначення.

Необхідно зазначити, обсяг перевезень вантажу вимірюється в тонах, а вантажобігу в тонно-кілометрах. Вантажні потіки розрізняють також на вже освоєні і які потрібно освоїти.

Розглядаючи динаміку перевезення вантажів автотранспортними підприємствами за регіонами України в даний період, можливо визначити, що найбільші обсяги вантажних автотранспортних перевезень здійснювались у Дніпропетровському, Донецькому і Київському регіонах. Дана ситуація є цілком прогнозована, оскільки в саме визначених регіонах наявна висока концентрація продуктивних сил (рис. 2.4), [103].

Порівнюючи показники вантажобігу автотранспортних підприємств і обсяги перевезення вантажів за регіонами, слід зазначити, що перший показник має більш рівномірний розподіл за регіонами ніж другий, оскільки вантажобіг враховує також середній пробіг однієї тони вантажів.

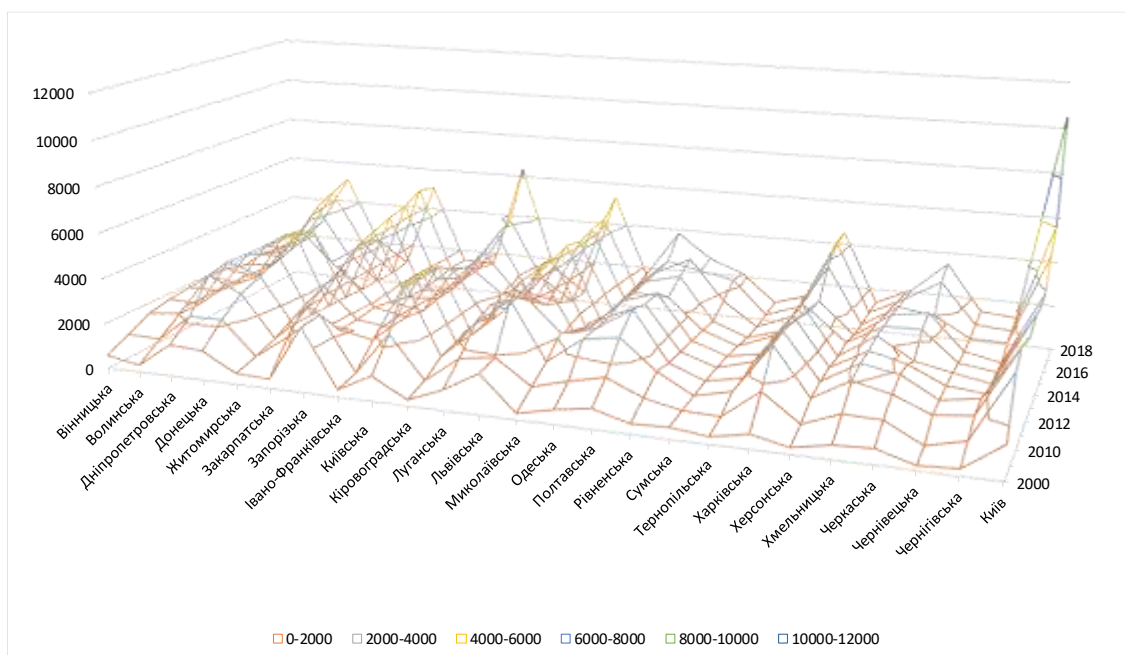


Рис. 2.4 Динаміка перевезення вантажів автотранспортними підприємствами за регіонами, млн.т. (за даними [83, 84, 85,103])

Визначаючи основними гравцями РРВАТП автотранспортні підприємства, при подальшому розгляді факторів розвитку РРВАТП основним показником, який характеризує ефективність роботи ринку, будемо вважати саме вантажообіг (рис. 2.5) [101].

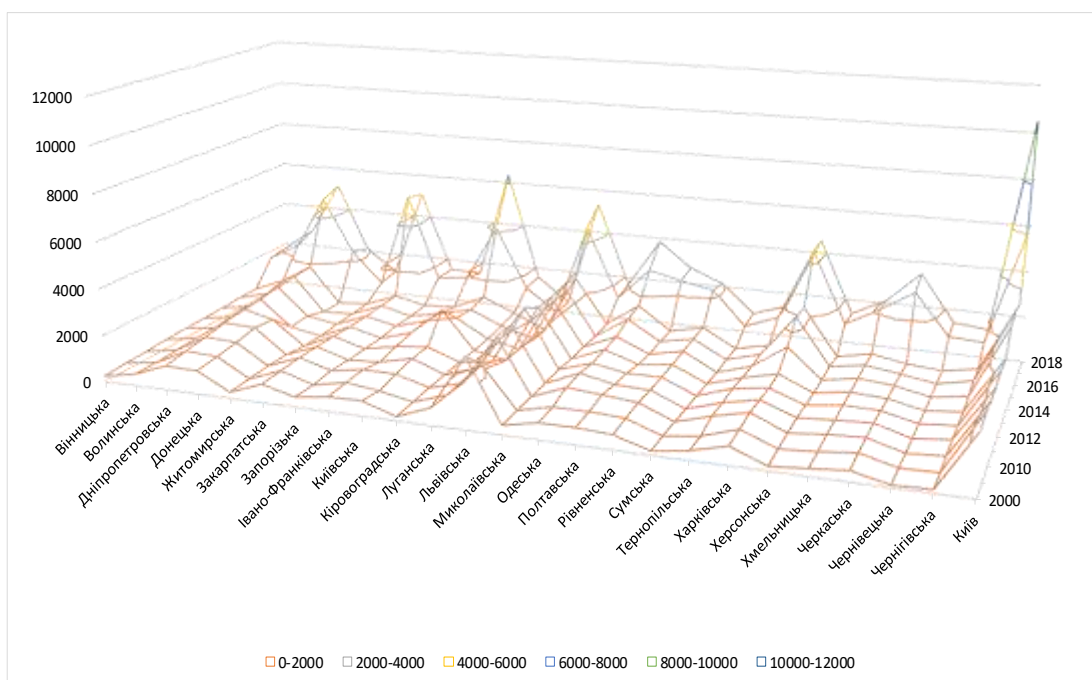


Рис. 2.5 Динаміка вантажообігу автотранспортних підприємств за регіонами, млн.т.км. (за даними [83, 84, 85,103])

На діаграмі (рис. 2.6) шляхом проведення кластерного аналізу виділено регіони зі стабільно високим рівнем вантажообігу вантажних автотранспортних підприємств, зі стабільно низьким рівнем і стабільно середнім, а також слід виділити ряд регіонів, в яких відбулися істотні зміни (рис. 2.6), [103].

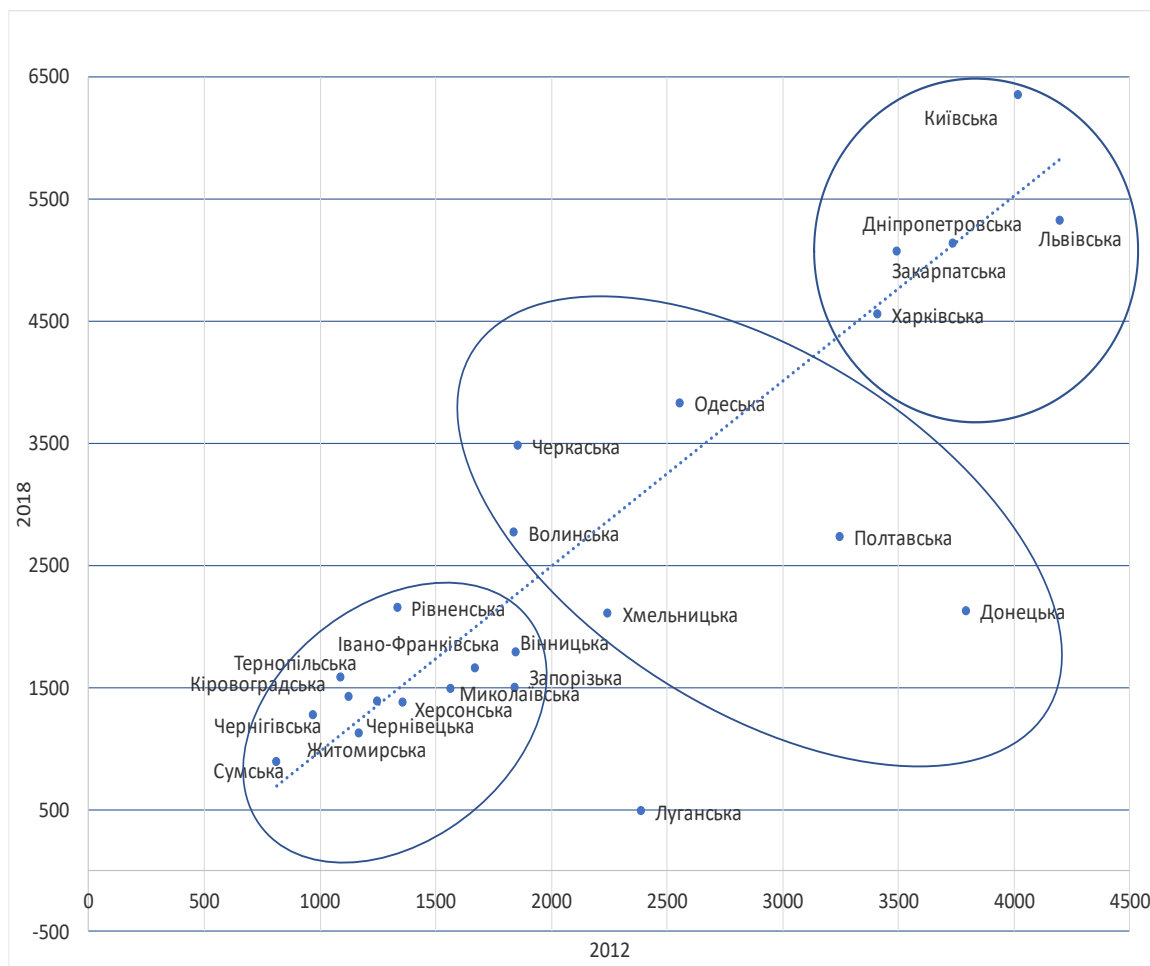


Рис. 2.6 Діаграма розподілу вантажообігу автомобільних перевезень АТП за регіонами у відношенні 2012 та 2018 років (розраховано автором за даними [83, 84, 85, 103])

До першої групи – група регіонів з високим рівнем активності на РРВАТП – віднесено такі регіони, як: місто Київ, Закарпатська, Дніпропетровська, Львівська, Харківська та Київська області.

Друга група – регіонами зі стабільно середнім рівнем вантажообігу – включає сім регіонів, а саме: Черкаська, Одеська, Волинська, Рівненська,

Хмельницька, Полтавська, Донецька області.

Третя група – регіони зі стабільно низькою активністю РРВАТП – включає одинадцять регіонів, а саме: Івано-Франківська, Вінницька, Запорізька, Кіровоградська, Миколаївська, Херсонська, Тернопільська, Чернівецька, Чернігівська, Житомирська, Сумська та Луганська області [103].

З метою підтвердження даної гіпотези про розподіл регіонів за рівнем вантажообігу побудовано дендрограму з використанням методу кластерного аналізу (рис. 2.7).

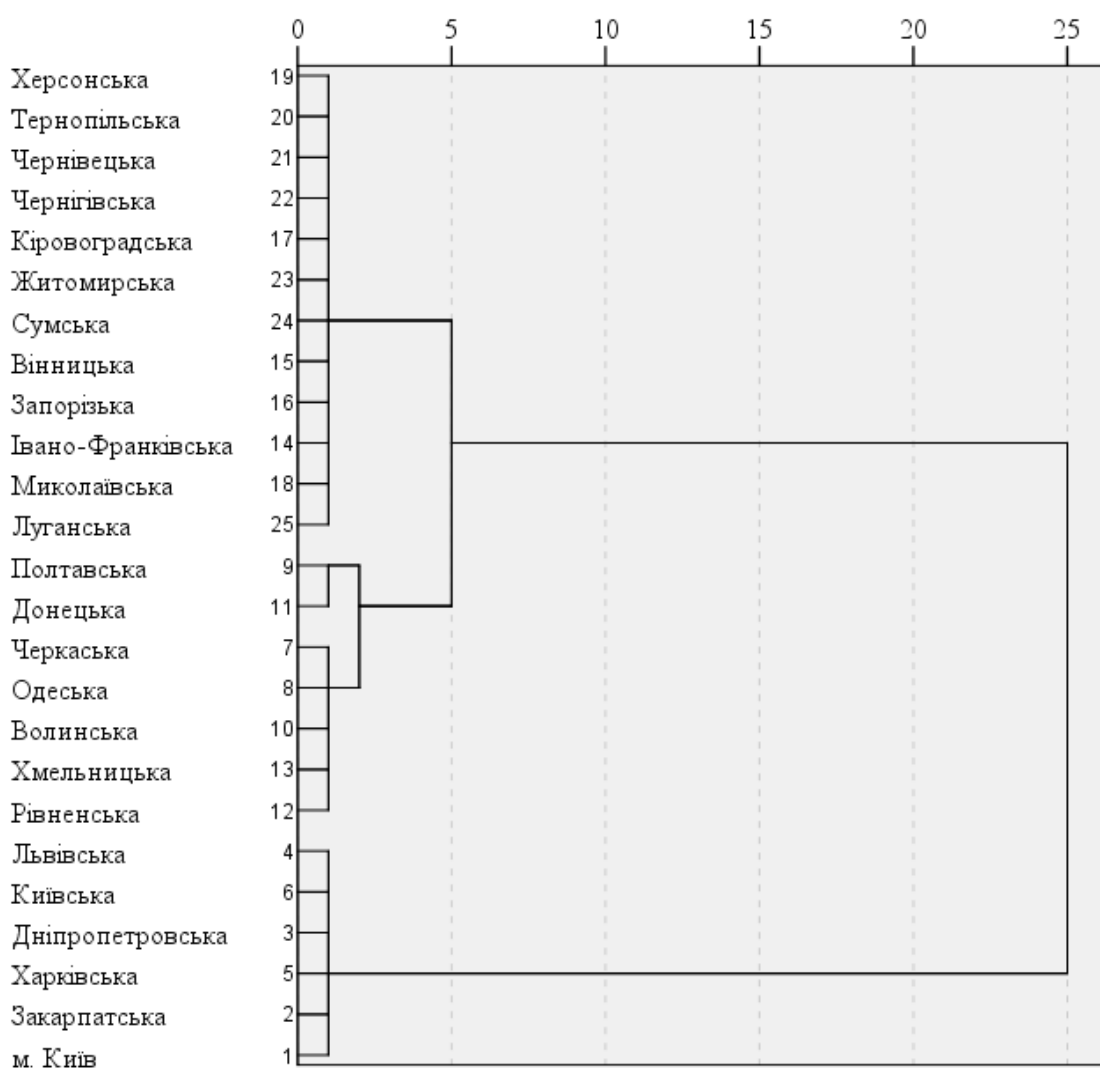


Рис. 2.7 Дендрограма поєднання регіонів за рівнем співвідношення вантажообігу на РРВАТП (розраховано автором за даними [83, 84, 85, 103])

використанням в якості міри квадрат Евклідової відстані.

Результати поєднання регіонів за рівнем співвідношення вантажообrotу на РРВАТП підтверджують вищезазначену гіпотезу. Метод кластерного аналізу на відміну від міркувань побудованих на основі діаграми розсіювання (рис 2.7), поєднує у різні групи Донецький та Луганський області. Але, беручи до уваги геополітичну ситуацію 2014-2108 рр., вважаємо доцільним приділити більш уваги саме зазначеним регіонам [103].

Дані регіони доцільним віднести до особливої групи: ситуація в регіонах характеризується великим спадом активності на РРВАТП у період, що аналізується. Наприклад, зниження обсягів вантажообігу на регіональних ринках Донецького та Луганського регіонів склало понад 1500 та більш ніж 1900 млн.т.км. відповідно [103].

Розглянемо регіони, які характеризуються стрімким падіннями обсягів вантажообігу на РРВАТП, а саме Донецький та Луганський (рис. 2.8).

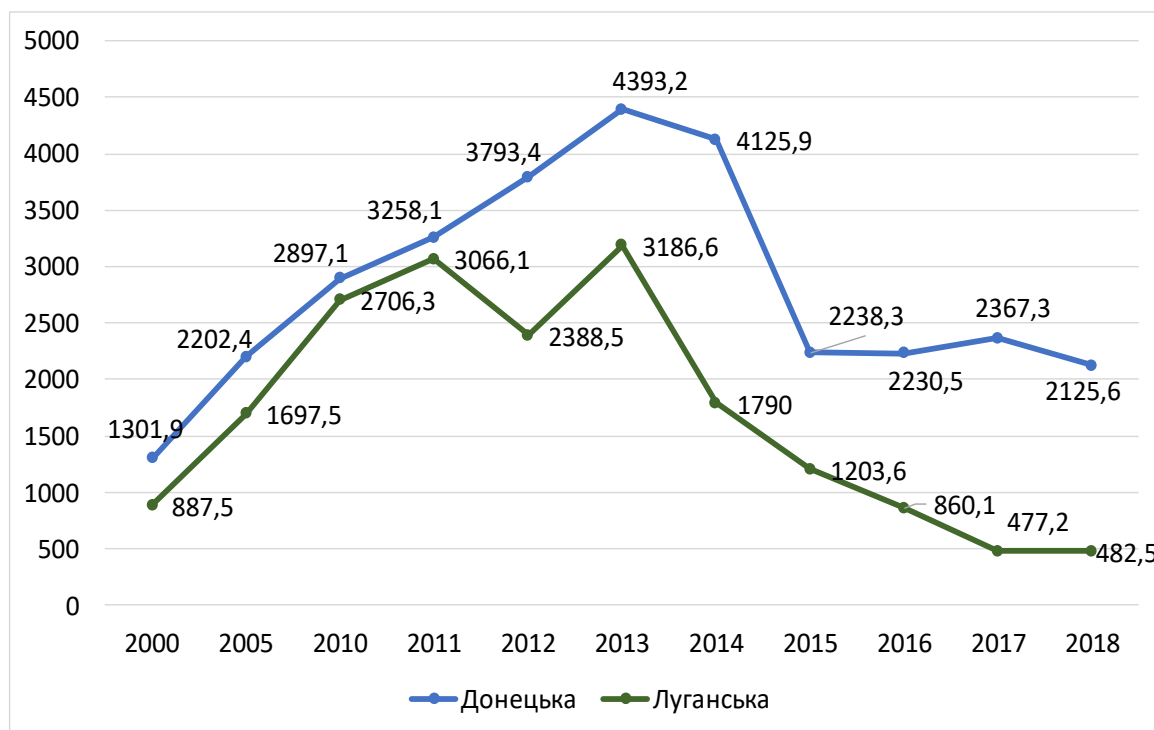


Рис. 2.8 Динаміка вантажообігу на РРВАТП Донецького та Луганського регіонів за період 2000 - 2018 роки (за даними [83, 84, 85, 103])

Найбільша активність у даних регіонах простежувалася у 2013 році. Різке зниження вантажообігу АТП на РРВАТП Донецького регіону спостерігається у 2015 році, та у наступні роки залишається практично на тому ж рівні демонструючи не значне зростання у 2017 році. На РРВАТП Луганського регіону спостерігається інша ситуація. Динаміка на ринку Луганського регіону демонструє стабільне зниження вантажообігу. Слід визначити, що найбільш різке зниження вантажообігу у Луганському регіоні спостерігається у 2014 році з 3186,6 до 1790 млн.т.км. В цілому постійне зниження вантажообігу на РРВАТП Луганського регіону наприкінці розглянутого періоду досягає рівня 477,2 млн.т.км., що складає 15,90 відсотків від рівня 2012 року, тобто рівень активності перевізників на РРВАТП у Луганському регіоні знизився у п'ять разів. На статистичних показниках істотно відзначилося і те, що частина територій даних регіонів, господарські операції на них не враховують у період 2014-2018 рр. Отже, з подальшого дослідження РРВАТП слід вилучити Луганський регіон, оскільки, зі статистичної точки зору, він є статистичним викидом, та подальше його враховування буде суттєво спотворювати результати досліджень.

Розглянемо динаміку отриманих груп регіонів за розмірами РРВАТП. Для цього розрахуємо їх середні показники та середні квадратичні відхилення за кожним роком досліджуваного періоду. Результати розрахунків приведено на (рис. 2.9 – 2.12).

Розглядаючи динаміку середнього значення вантажообігу автотранспортних підприємств регіонів, які входять до групи регіонів із високим рівнем розвитку РРВАТП (рис. 2.9), можливо стверджувати, що у період з 2012 по 2018 роки рівень розвитку ринків змінювався не суттєво по 2015 рік включно. Починаючи з 2016 року та у 2018 спостерігається зростання вантажообігу на даних ринках. Так у 2016 році приріст рівня вантажообігу склав 17,4 відсотки у порівнянні з 2015 роком, а у 2017 році – 10,7 відсотки у порівнянні з 2016 роком, а 2018 р. простежується незначне

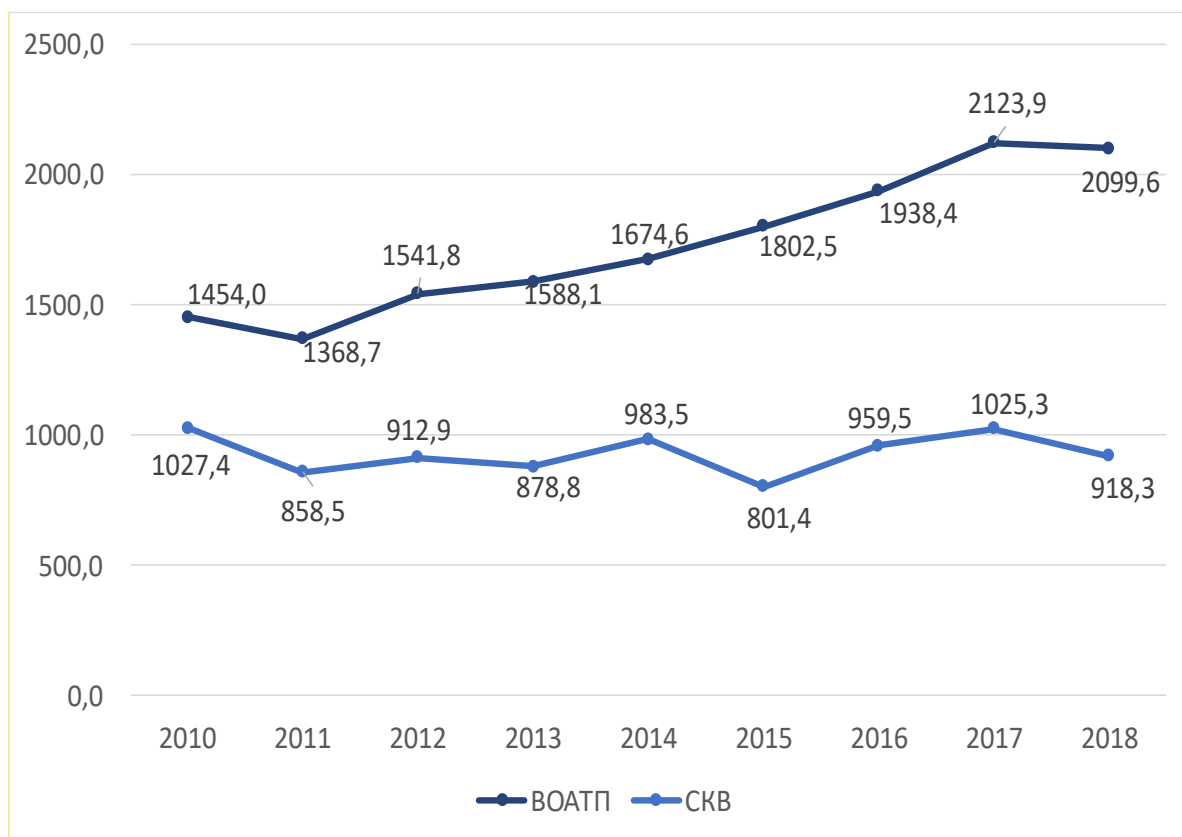


Рис. 2.9 Динаміка середнього вантажообігу автотранспортних підприємств на РРВАТП зі стабільно високим рівнем розвитку (розраховано автором за даними [83, 84, 85])

зниження (98,85 %), але в цілому показник 2018 року на характер динаміки не впливає [103].

Аналізуючи зміни вантажообігу, використовуючи в якості базисного показнику рівень 2012 р., простежується зростання вантажообігу у 2016 р. 18,23 %, у 2017 – 30,1 %, а у 2018 р. – 36,6 %.

На динаміку середнього вантажообігу істотно впливає динаміка вантажообігу автотранспортних підприємств на РРВАТП за регіонами (рис. 2.8). Так, починаючи з 2015 р. РРВАТП вище визначених регіонів простежується стійке зростання вантажообігу автотранспортних підприємств. Найбільший темп росту у базисних показника має РРВАТП міста Київ. Так у 2016 р. він складає, у порівнянні з 2012 р. роком 42,53 %, а у 2017 р. має найбільший показник серед усіх регіонів і складає 66,97 %.

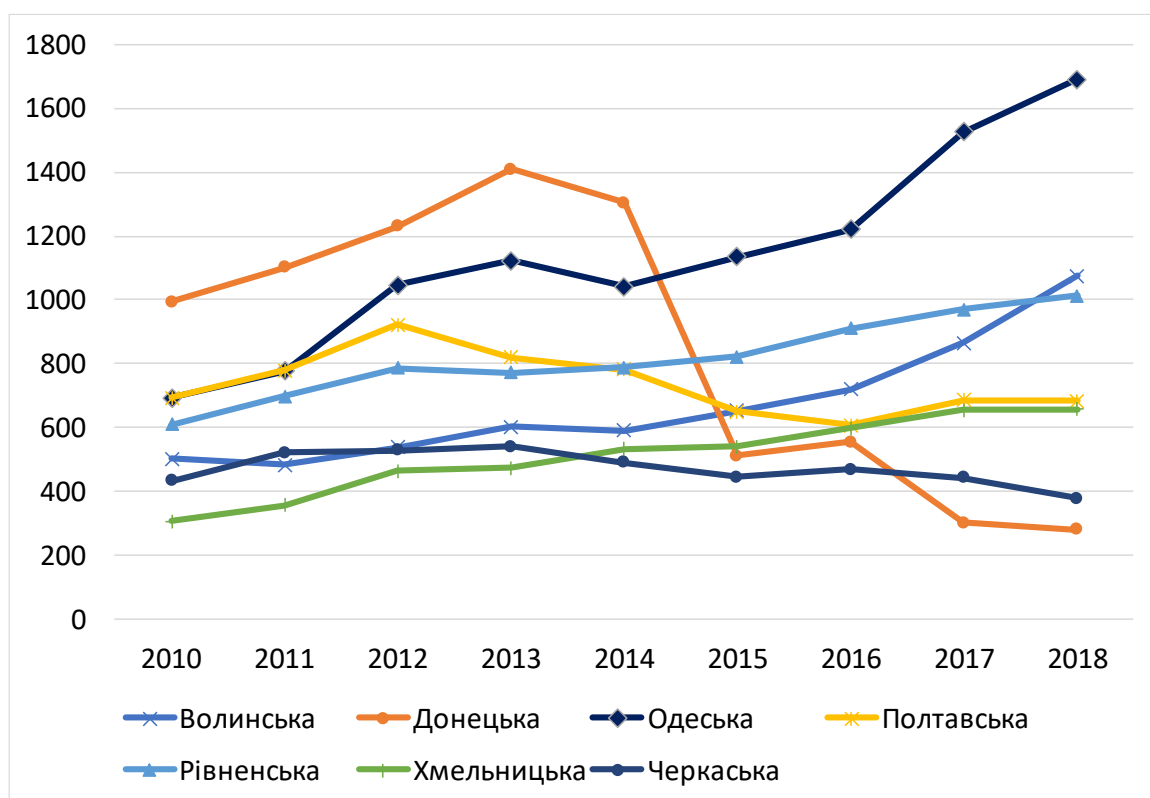


Рис. 2.10 Динаміка вантажообігу автотранспортних підприємств на РРВАТП зі стабільно середнім рівнем розвитку за регіонами (за даними [83, 84, 85])

Закарпатська та Львівська області мають практично однакове значення зростання вантажообігу у ланцюговому співвідношенні – 4% та 3,8% відсотки відповідно, а при порівнянні показників цих регіонів у базисному вимірі між ними спостерігається суттєва різниця, так приріст вантажообігу на ринках цих регіонів склав відповідно 39,2% та 7,4% [103].

Динаміка вантажообігу на ринку вантажних автотранспортних перевезень у Харківському регіоні має найбільше зниження у 2014 р. та 2015 р. Починаючи з 2016 р. показник розвитку ринку має високі значення темпів зростання. Так в 2016р. і 2017 р. в ланцюговому вимірі, приріст склав 42,1% і 18,78% і відповідно. У 2018 р. простежується незначне падіння даного показника (на 2,51 %).

Отже, визначено позитивну тенденцію зростання розвитку РРВАТП, які віднесено до ринків з високим рівнем розвитку. Динаміка

середньоквадратичного відхилення є стійкою, що характеризує приведені на рис. 2.8 показники середнього рівня вантажообігу як статистично значимі.

Приведемо динаміку середнього вантажообігу автотранспортних підприємств на РРВАТП зі стабільно середнім рівнем розвитку (рис. 2.9).

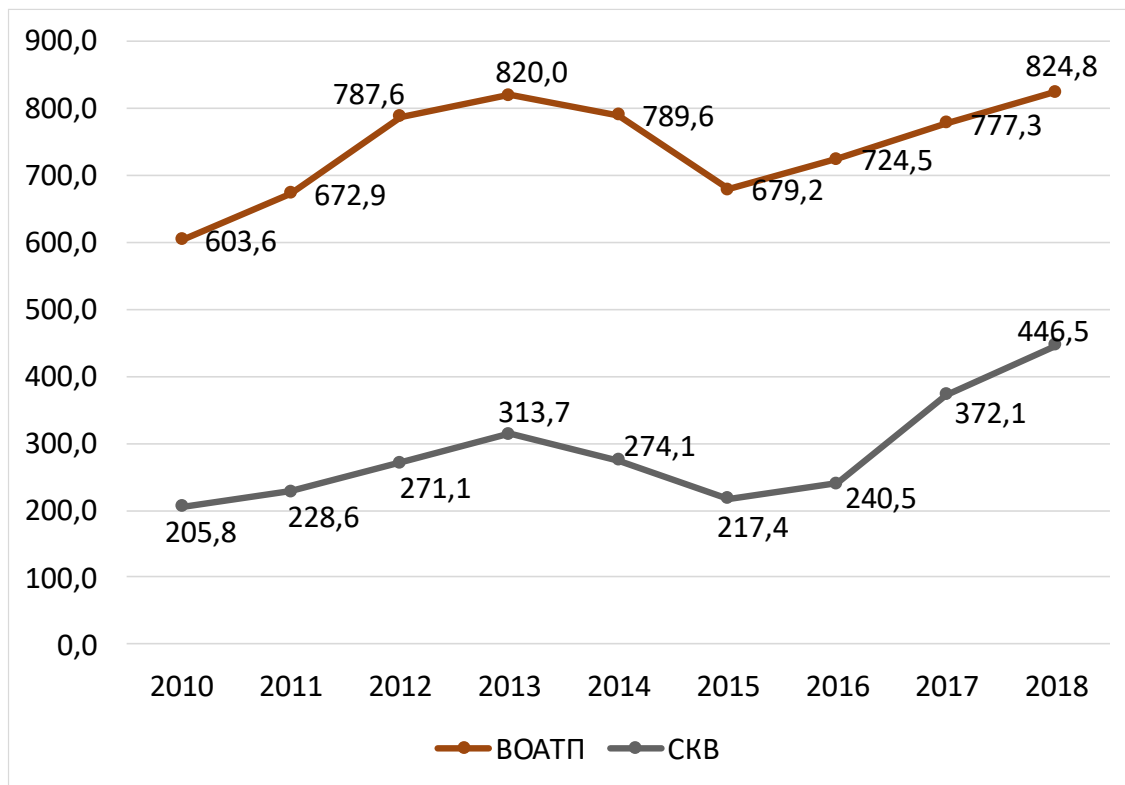


Рис 2.11 Динаміка середнього вантажообігу автотранспортних підприємств на РРВАТП зі стабільно середнім рівнем розвитку (розраховано автором за даними [83, 84, 85])

Для регіонів даної групи характерне стабільне зростання вантажообігу до 2013 р. Найменше значення вантажообіг даних регіонів склав у 2015 р. Але, необхідно зазначити, що в період 2015-2108 р. вантажообіг даних регіонів має стійку тенденцію до зростання.

Динаміка вантажообігу автотранспортних підприємств на ринках, що віднесено до групи зі стабільно середнім рівнем розвитку (рис. 2.11) є стабільною і не демонструє особливих змін. Протягом усього періоду, що досліджується, як у ланцюгових, так і у базисних показниках зміна рівня вантажообігу автотранспортних підприємств на РРВАТП у даних регіонах

не перевищують п'яти відсотків. Так у 2015 р. спостерігається найменше значення показнику вантажообігу автотранспортних підприємств, саме у даному році скорочення значення вантажообігу складає 4 % у порівнянні з 2014 р. або 5 % у порівнянні з базисним 2012 р.

Також слід зазначити, що динаміка середньоквадратичного відхилення є позитивною, що підтверджує статистичну значимість обраних значень (рис. 2.11).

Аналізуючи динаміку середнього вантажообігу автотранспортних підприємств на РРВАТП зі стабільно низьким рівнем розвитку, визначимо, що протягом усього періоду, що розглядається, є практично не змінною (рис. 2.12) [103].

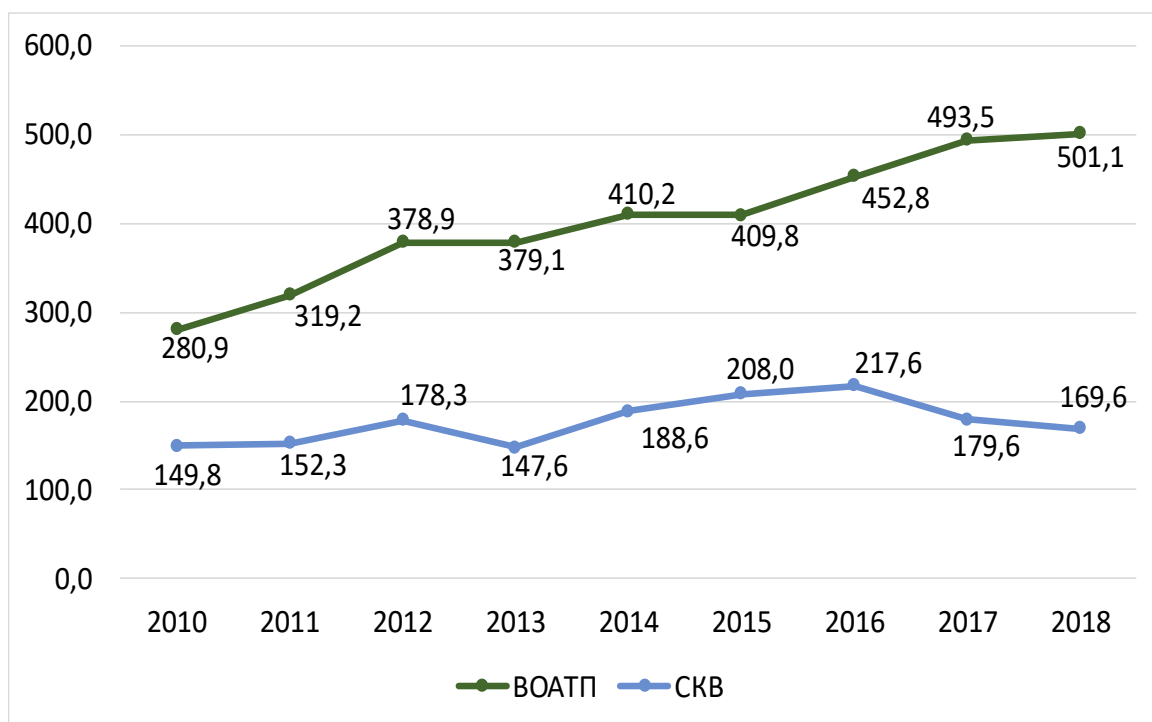


Рис 2.12 Динаміка середнього вантажообігу автотранспортних підприємств на РРВАТП зі стабільно низьким рівнем розвитку (розраховано автором за даними [83, 84, 85, 103]).

Така стабільність, в першу чергу підтверджується значеннями середнього рівня вантажообігу автотранспортних підприємств визначених регіонів на початку та наприкінці даного періоду. Так у 2012 р. та 2017 р.

даний показник має однакові значення (1336,5 млн.т.км). Значення показника у інших роках варіюється між мінімальним значенням 1205,2 млн.т.км у 2015 р. та 1337,8 млн.т.км у 2014 р. і не перевищує сьомі відсотків. Динаміка середньоквадратичного відхилення середніх значень вантажообігу автотранспортних підприємств для даної групи регіонів до 2014 р. відповідає динаміці показника. Починаючи з 2016 р. значення середнього рівня вантажообігу автотранспортних підприємств поступово знижується, що підтверджує статистичну значимість середнього значення вантажообігу автотранспортних підприємств, а також гіпотезу про поєднання регіонів до груп за рівнем розвитку РРВАТП [103].

Отже, основним показником ефективності діяльності РРВАТП визначено вантажообіг автотранспортних підприємств. Виходячи із динаміки змін даного показника, РРВАТП підрозділяються на три групи (кластера): зі стабільно високим рівнем розвитку, стабільно середнім та стабільно низьким рівнем розвитку РРВАТП. Динаміка середньоквадратичного відхилення підтверджує допущення можливості даного поділу РРВАТП за рівнем розвитку з позиції показника вантажообігу автотранспортних підприємств регіонів [103].

2.3. Визначення структури факторів, що впливають на рівень регіонального розвитку вантажних автотранспортних перевезень

Основним показником розвитку та ефективності роботи РРВАТП визначено вантажообіг автотранспортних підприємств, який характеризує обсяг роботи транспорту з перевезень вантажів, які вимірюються в тонно-кілометрах. Цей показник у регіонах визначається шляхом підсумовування добутків маси перевезених вантажів в тонах на відстань перевезення в кілометрах.

Крім зазначеного вище фактору інтенсивності вантажних перевезень, деякі автори вважають за необхідне також розглядати чинники транспортної інфраструктури – щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям і щільність шляхів загального користування.

При аналізі чинників ринку автоперевезень, в доповненні до вищевказаних чинників транспортної інфраструктури, деякі дослідники, вважають за необхідне також враховувати показники, що відображають якісну сторону автомобільних доріг у регіонах. До цих факторів зазвичай відносять такі:

1) питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям в загальній довжині автомобільних доріг загального користування;

2) питома вага автомобільних доріг з удосконаленням покриттям у загальній довжині автомобільних доріг з твердим покриттям загального користування.

Дані фактори мають безпосереднє відношення до ринку вантажних перевезень, оскільки характеризують, з одного боку, транспортну інфраструктуру певної території, з іншого боку, реальну інтенсивність вантажних перевезень, яка відповідає цій інфраструктурі. При цьому, всі перераховані чинники досліджуються в динаміці, допускаючи припущення про наявність можливості компаративного аналізу умов розвитку РРВАТП.

Однак, при розгляді показників, що характеризують інфраструктуру, простежується стала ситуація безх істотних змін протягом великого періоду часу. Так за даними Державної служби статистики України, починаючи з 2010 року динаміка питомої ваги автомобільних доріг з твердим покриттям у загальної довжині за регіонами не мала суттєвих змін. Для більшої наочності наведемо лише дані по Україні (рис. 2.13).

Тобто, на думку автора, врахування показників, які характеризують стан дорожнього покриття, при дослідженні рівня розвитку РРВАТП не є доцільним, оскільки варіація даних показників достатньо низька.

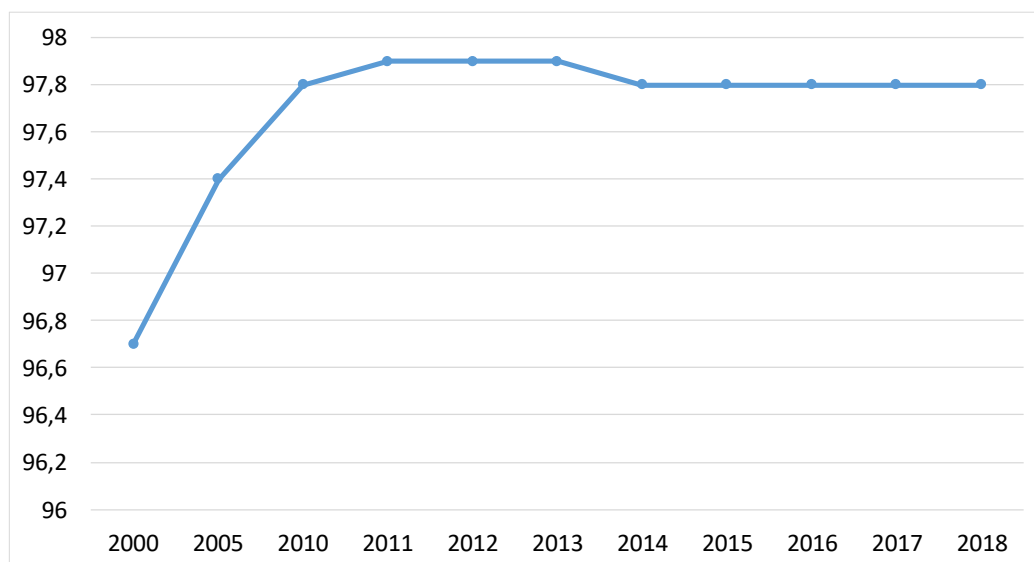


Рис. 2.13 Динаміка питомої ваги автомобільних доріг з твердим покриттям у загальній довжині по Україні

Але зрозуміло, що активність на ринку вантажних перевезень безпосередньо залежить від рівня економічного розвитку регіону, інтенсивності роботи виробництва, купівельної спроможності населення та підприємницької активності у регіоні [102].

З метою кращого розуміння залежності, що припускається в даному дослідженні, розглянемо поняття підприємницької активності, що пропонується науковцями та регламентується законодавством.

Згідно зі ст. 42 ГК України підприємництво – це самостійна, ініціативна, систематична на власний ризик господарська діяльність, що здійснюється суб'єктами господарювання (підприємцями) з метою досягнення економічних і соціальних результатів та одержання прибутку [104].

Поняття підприємницької активності протягом довгого часу залишається об'єктом дослідження як вітчизняних, так і зарубіжних вчених. Однак, незважаючи на досить часте вживання даного поняття в сучасній економічній літературі, єдиного уявлення про те, що визначає дане поняття на склалося. Підприємницьку активність трактують як синонім підприємницької діяльності, як її характеристику або особливий

економічний феномен.

При розгляді даного поняття на перший план виходять питання, які пов'язані з управлінням підприємницької активністю, пошуком шляхів і методів її підвищення, але при цьому не завжди дається визначення самого поняття. Однак, ефективний підхід до управління таким складним і багатограним явищем як підприємницька активність на рівні регіонів неможливий без визначення сутності даного поняття.

Частина авторів не дають визначення цьому поняттю, а вживають його як синонім підприємницької діяльності. Наприклад, в роботі [105] автор досліджує роль держави в розвитку підприємницької активності, та вживає це поняття поряд з підприємницькою діяльністю, яка не конкретизує при цьому поняття, а просто замінює одне іншим, з чого можна зробити висновок про їх ототожнення автором. У той же час можна зустріти досить відмінні трактування цього терміну.

Підхід, який визначає підприємницьку активність як певну невід'ємну частину особистості, пов'язуючи здатність до підприємства та прояв активності з конкретною людиною, протягом довго часу був превалюючим [106, 1075]. Підприємницька активність визначалась складовою соціальної активності та, як вид соціальної активності, виступає особливим способом реагування людини на запити, що постійно виникають у суспільстві [106, С. 330, 107, С. 9]. Як особистісно-мотиваційну, поведінкову особливість певної особи розглядає підприємницьку активність автор праці [109, С. 12].

Але на даному етапі розвитку економічної науки, поняття підприємницької активності трансформувалось на всі можливі суб'єкти господарювання і будь-які економічні системи. На думку автора роботи [111] підприємницька активність являє собою властивість діяльності суб'єктів підприємництва, що визначає інтенсивність підприємницьких дій і взаємодії підприємницької фірми з внутрішнім і зовнішнім оточенням, при цьому «динаміка поведінки суб'єктів підприємництва визначається поєднанням суперництва, співпраці і коеволюції в процесі цієї взаємодії, що

обумовлює наявність конкурентної, інтеграційної та коеволюційній форм прояву підприємницької активності».

Автор роботи [111] визначає підприємницьку активність як особливу форму економічної активності. В роботі [105] також ототожнюється підприємницька активність з підприємницькою діяльністю.

В роботі [112] запропоновано наступне визначення підприємницької активності «підприємницька активність в постіндустріальній системі являє собою функціональну підсистему, прояви якої полягають у результативному організаційно-новаторському поведінці суб'єктів підприємництва, мотивованих потребами в отриманні доходів, творчої вільної самореалізації та досягненням успіху». На думку цього вченого підприємницька активність є особливим феноменом сучасних ринкових економічних систем і проявляється на рівні макросистеми, так як мікроекономічні одиниці (підприємства) є по відношенню до макросистеми підсистемами супідрядне порядку, тому їх цілі співвідносяться з цілями системи вищого порядку, тобто економічної системи. Також автор вважає, що підприємницька активність забезпечує генерацію, поширення, організаційне просування імпульсів інновацій, що призводить до трансформації продуктивних сил і виробничих відносин системи.

Вчені, результати досліджень яких викладено в роботах [113-116] не роблять різниці між поняттями «підприємницька активність» і «ділова активність» підприємства, основними характеристиками якої є показники оборотності, рентабельності активів і капіталу. На думку автора [90] підприємницька активність являє собою синтез інноваційної, інвестиційної та маркетингової активності, рівень якої залежить від стратегічних цілей фірми, сезонних коливань попиту на продукцію, а також етапів життєвого циклу як фірми, так і продукту, нею реалізується.

В даний час одним з найбільш авторитетних досліджень в області підприємництва є проект GEM (Global Entrepreneurship Monitor). Глобальний моніторинг підприємництва здійснюється вченими провідних бізнес-шкіл

світу з організації досліджень розвитку підприємництва та обміну інформацією про стан підприємницької активності з 1997 року [115].

Мета даної програми є вивчення рівня підприємницької активності населення, а також оцінка її впливу на економічне благополуччя окремих країн. Також у рамках даної програми досліджуються механізми державного впливу на підвищення рівня підприємницької активності [117, С. 46].

Дослідження GEM надає порівняльну характеристику рівня підприємницької активності в різних країнах; виявляє фактори, що визначають розходження в її рівні, формулює заходи, реалізація яких сприятиме підвищенню рівня підприємницької активності [117, С. 46].

Також підприємницька активність розглядається дослідниками даного проекту як динамічний процес, в зв'язку з чим при вивченні даного феномена в GEM аналізуються не тільки результативні показники діяльності підприємств, але і практично всі стадії розвитку підприємництва від задуму створення компанії і до функціонуючих ранніх і усталених компаній. Безумовно, на рівень підприємницької активності в країні в майбутньому великий вплив мають поточні підприємницькі наміри і ставлення до підприємництва її жителів в цілому, однак, це варто віднести до окремої категорії, такий як підприємницький потенціал.

Ще одним авторитетним дослідженням є «Програма індикаторів підприємництва ОЕСР». Метою даної програми є створення порівнянних на міжнародному рівні статистичних даних з питань оцінки підприємництва та факторів, що впливають на нього. В рамках даного проекту для зіставлення даних, що надходять з різних міжнародних агентств, були розроблені стандартні визначення та поняття в області підприємництва. За визначенням, пропонованого програмою, підприємницька активність являє собою ініціативну людську діяльність по формуванню доданої вартості шляхом створення або розширення господарської діяльності, виявлення і освоєння нових продуктів, процесів або ринків, тобто ототожнюється з

підприємницькою діяльністю. У більш пізніх дослідженнях підприємницької активності, на наш погляд, стали з'являтися більш точні визначення. Наприклад, Кузьменко М.Д. в дослідженні державного регулювання підприємницької активності визначає підприємницьку активність як «динамічний прояв всього спектра підприємницької діяльності від генерування інновацій до виробництва, транспортування та реалізації товару», виділяючи при цьому агреговані індикатори: інвестиційні витрати і доходи населення [118].

Рівень і динаміка підприємницької активності, на думку Кашуби Я. М., виступає важливим індикатором поточного стану економіки та перспектив її розвитку [119, С. 12].

Майборода Ю. В., визначаючи підприємницьку активність основних учасників автотранспортних перевезень у регіонах – підприємницьку активність автотранспортного підприємства – невід'ємними її складовими окреслює три компоненти: виробничо-збутовий, фінансовий, підприємницький [120, С. 57, 121, С. 377].

Така різноманітність поглядів на поняття «підприємницька активність» пояснюється трактуванням слова активність, яке є запозиченим із зарубіжної літератури. У перекладі з англійської мови слово «activity» (activities) перекладається як діяльність, дія, заходи (в якій-небудь області) активність, пожвавлення (попиту, ринку) енергійність, інтенсивність дії. Таким чином, поняття підприємницької активності в сучасній економічній літературі розглядається з двох відмінних позицій: як діяльність (процес) і як інтенсивність діяльності (результат). Крім того, при тлумаченні «підприємницької активності» і як процесу і як результату багато вчених розглядають її на різних рівнях: на рівні підприємства (мікрорівень) і на рівні регіону (макрорівень).

Підприємницька активність як синонім підприємницької діяльності (процес) може розглядатися на двох рівнях: на макро- і мікрорівні. З цієї точки зору підприємницька активність на мікрорівні представляє процес

здійснення суб'єктом підприємництва своєї господарської діяльності, яка в економічній літературі оцінюється показниками ділової активності підприємства і пов'язана в першу чергу з показниками оборотності.

На макрорівні підприємницька активність як процес являє собою економічний феномен, який генерується всією сукупністю підприємницьких структур на території даного регіону. Підприємницька активність як інтенсивність здійснення підприємницької діяльності виражається у вигляді результату зміни рівня підприємницької діяльності за певний період. Тут також можна виділити макро- і мікрорівні. Макрорівень (підприємницька активність регіону): інтенсивність здійснення підприємницької діяльності сукупністю підприємницьких структур на території певного регіону. Мікрорівень (активність підприємства) результат динамічної зміни стану підприємницької діяльності конкретного підприємства. Отже, розгляд підприємницької активності як синонім підприємницької діяльності не потребує окремої уваги як самостійна категорія.

Поширеним є підхід до визначення поняття підприємницької активності саме як «інтенсивності дії» [122].

За такою характеристикою, підприємницьку активність можна визначити, як показник динаміки реалізації наявного потенціалу суб'єкту господарчої діяльності в умовах існуючого підприємницького клімату.

Виходячи з припущення, про те, що означений, в началі розділу, взаємозв'язок передбачає залежність розвитку регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень саме від інтенсивності підприємницької діяльності, погодимось з визначенням підходу до розуміння підприємницької активності.

У якості факторів підприємницької активності у регіонах, в даній роботі, визначено такі фактори як:

- кількість суб'єктів господарювання;
- кількість активних підприємств;
- обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів

господарювання [123].

У якості факторів інтенсивності економічного розвитку регіонів обрано наступні фактори:

- валовий регіональний продукт (додаток Г) [124];
- капітальні інвестиції.

У якості факторів купівельної спроможності населення обрано:

- доходи населення;
- роздрібний товарообіг.

Обрані у даному дослідженні фактори зведено у (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Фактори, які впливають на рівень розвитку РРВАТП [125, С. 322]

Фактори	Позначення
Показник розвитку РРВАТП	
Вантажообігу автотранспортних підприємств за регіонами	ВОАТП
Фактори підприємницької активності регіону	
Кількість суб'єктів господарювання	КСГ
Роздрібний товарообіг	РТО
Кількість активних підприємств	КАП
Факторів інтенсивності економічного розвитку регіонів	
Валовий регіональний продукт	ВРП
Капітальні інвестиції	КІ
Фактори купівельної спроможності населення	
Доходи населення	ДН
Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання за регіонами	ОРП

Розглянемо сутність деяких з обраних факторів.

Так кількість суб'єктів господарювання за регіонами визначені у Господарському кодексі України в редакції від 22.03.2012 [104], а саме:

мікропідприємства – суб'єкти господарювання будь-якої організаційно-правової форми та форми власності, у яких середня кількість працівників за звітний період (календарний рік) не перевищує 10 осіб та річний дохід від будь-якої діяльності не перевищує суму, еквівалентну 2

мільйонам євро, визначену за середньорічним курсом Національного банку України;

малі підприємства – суб'єкти господарювання будь-якої організаційно-правової форми та форми власності, у яких середня кількість працівників за звітний період (календарний рік) не перевищує 50 осіб та річний дохід від будь-якої діяльності не перевищує суму, еквівалентну 10 мільйонам євро, визначену за середньорічним курсом Національного банку України;

великі підприємства – суб'єкти господарювання будь-якої організаційно-правової форми та форми власності, у яких середня кількість працівників за звітний період (календарний рік) перевищує 250 осіб та річний дохід від будь-якої діяльності перевищує суму, еквівалентну 50 мільйонам євро, визначену за середньорічним курсом Національного банку України;

середні підприємства – інші суб'єкти господарювання [104].

Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) визначається за ціною продажу відвантаженої готової продукції (товарів, послуг), що зазначена в оформлених як підстава для розрахунків з покупцями (замовниками) документах (уключаючи продукцію (товари, послуги) за бартерним контрактом), за вирахуванням ПДВ[104].

Показник кількості активних підприємств сформовано за показниками Реєстру статистичних одиниць, який є важливим компонентом інфраструктури державної статистики України та включає підприємства нефінансового, фінансового сектору економіки, сектору загального державного управління та сектору некомерційних організацій, що обслуговують домашні господарства, відповідно до Класифікації інституційних секторів економіки (KICE) [105].

Приведемо поняття активного підприємства, що використовуються відповідно до методологічної документації. Активне підприємство – статистична одиниця, яка здійснює реалізацію продукції, робіт, послуг та має найманих працівників, за даними форм державних статистичних

спостережень (включаючи фінансову звітність) або адміністративних джерел.

Показник капітальні інвестиції представляє собою зібрану інформацію щодо освоєння підприємствами капітальних інвестицій, вибуття й амортизації активів підприємств, що здійснюють інвестиційну діяльність.

Дані про доходи населення. Обсяг щорічної вибірки домогосподарств для обстеження умов їх життя у 2014-2018 рр. становив 13029 домогосподарств. Обсяг вибірки 2018 року за виключенням кількості домогосподарств, які проживають на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частині тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях, складає 12228 домогосподарств. Протягом року взяли участь в обстеженні 8,1 тис. домогосподарств (69,2 % відібраних адрес за виключенням нежилих помешкань) [105].

Грошові доходи – складаються із суми грошових та натуральних (у грошовій оцінці) надходжень, одержаних членами домогосподарства у вигляді оплати праці (за виключенням прибуткового податку та обов'язкових відрахувань), доходів від підприємницької діяльності та самозайнятості, доходів від власності у вигляді відсотків, дивідендів, продажу акцій та інших цінних паперів, надходжень від продажу худоби, продукції особистого підсобного господарства та продуктів, отриманих у порядку самозаготівель, пенсій, стипендій, соціальних допомог (пільг та субсидій готівкою на оплату житлово-комунальних послуг, електроенергії та палива, компенсаційних виплат за невикористане право на санаторно-курортне лікування, за пільговий проїзд окремих категорій громадян тощо), грошових допомог від родичів та інших осіб, а також інших грошових доходів[105].

Загальні доходи складаються з грошових доходів, а також вартості спожитої продукції, отриманої з особистого підсобного домогосподарства (за винятком поточних витрат на її виробництво), в порядку самозаготівель,

суми безготівкових пільг та субсидій на оплату житлово-комунальних послуг, електроенергії та палива, суми безготівкових пільг на оплату телефону, проїзду у транспорті, на оплату товарів та послуг з охорони здоров'я, туристичних послуг, путівок на бази відпочинку тощо, вартості подарованих родичами та іншими особами продовольчих товарів[105].

Сукупні ресурси включають загальні доходи, надходження від продажу нерухомості, особистого та домашнього майна, а також суми використаних заощаджень, приросту в обстежуваному періоді позик, кредитів, боргів, узятих домогосподарством, а також повернутих домогосподарству боргів. Цей показник відображає потенційні ресурси домогосподарства, отримані в обстежуваному періоді, незалежно від джерел їх надходження[105].

Розглянемо взаємозв'язок між факторами, які впливають на рівень розвитку РРВАТП. Для цього виконаємо множинний кореляційний аналіз обраних факторів для кожної з груп регіонів за рівнем розвитку РРВАТП (табл. 2.2-2.4).

Таблиця 2.2

Результати кореляційного аналізу факторів для групи регіонів з високим рівнем розвитку РРВАТП [за 125, С. 323]

	ВОАТП	КСГ	КІ	ОРП	КАП	ДН	РТО	ВРП
ВОАТП	1	0,366	0,961	0,930	0,492	0,942	0,459	0,927
КСГ	0,366	1	0,420	0,625	0,664	0,601	0,824	0,654
КІ	0,961	0,420	1	0,969	0,467	0,961	0,529	0,955
ОРП	0,930	0,625	0,969	1	0,614	0,992	0,661	0,998
КАП	0,492	0,664	0,467	0,614	1	0,672	0,404	0,656
ДН	0,942	0,601	0,961	0,992	0,672	1	0,591	0,995
РТО	0,459	0,824	0,529	0,661	0,404	0,591	1	0,665
ВРП	0,927	0,654	0,955	0,998	0,656	0,995	0,665	1

Показник розвитку РРВАТП вантажообігу автотранспортних підприємств регіонів має високий кореляційний зв'язок з більшістю обраних вище факторів. Так коефіцієнти кореляції, що оцінюють тісноту зв'язку між вантажообігом автотранспортних підприємств та капітальними

інвестиціями, обсягом реалізації продукції, доходами населення та рівнем валового регіонального продукту є дуже високими (більш ніж 0,9), що дозволяє судити про суттєвий вплив цих факторів на рівень розвитку РРВАТП. Така ситуація є цілком зрозумілою, оскільки у таблиці 2.14 представлено кореляційні зв'язки для показників, що відносяться до групи регіонів з високим рівнем розвитку РРВАТП. До складу цієї групи включено такі регіони, як: місто Київ, Закарпатська, Дніпропетровська, Львівська, Харківська та Київська області. Ці регіони є лідируючими за показниками валового регіонального продукту та рівнем капітальних інвестицій. Тобто, регіони, які представлено у першій групі, є промислово розвитими, тобто мають найбільший рівень активних підприємств, та, як наслідок мають найвищий рівень валового регіонального продукту та рівень капітальних інвестицій. Крім того ця група регіонів лідирує за показниками доходів населення та рівнем обсягу реалізації продукції.

Слід звернути увагу на високі значення коефіцієнту кореляції між показниками, що обрані для обґрунтування дисперсії показника рівня розвитку РРВАТП. Так, в першу чергу, необхідно виділити високі значення показників кореляційного зв'язку між показником кількості суб'єктів господарювання та рівнем роздрібного товарообігу. Також, важливо відмітити високий рівень кореляційного зв'язку рівня капітальних інвестицій у регіоні з такими показниками, як обсяг реалізованої продукції, доходи населення та валовий регіональний продукт.

Крім того, зважає на себе увагу високе значення коефіцієнту кореляції між такими показниками, як валовий регіональний продукт та доходи населення. Високі значення мають коефіцієнти кореляції між значенням кількості суб'єктів господарювання та обсягом реалізації продукції, кількістю активних підприємств, доходами населення та рівнем валового регіонального продукту.

Зазначимо високі значення корельованого зв'язку між обсягом реалізації продукції та рівнями кількості активних підприємств та

роздрібного товарообігу.

Низькі значення коефіцієнтів кореляції мають залежності основного показнику, рівня вантажообігу автотранспортних підприємств з такими показниками як кількість суб'єктів господарювання, кількість активних підприємств, та роздрібний товарообіг. Тобто, на першу думку, здається, що зі статистичної точки зору, для регіонів з високим рівнем розвитку РРВАТП не представляють великого значення показники підприємницької активності, а саме такі, як кількість активних підприємств та рівень роздрібного товарообігу.

На перший погляд не суттєвий, але значний вплив, коефіцієнти кореляції мають значення більш ніж 0,5, мають такі показники, як кількість активних підприємств та роздрібний товарообіг. Ці значення є досить малими для визначення їх як досить вагомими при проведенні дослідження, але у загальній сукупності вони можуть мати чи малу вагу.

При визначенні факторів впливу на рівень розвитку РРВАТП, міркуючи з практики та використовуючи результати теоретичних досліджень як вітчизняних, так і закордонних вчених, у коло огляду було включено такий фактор, як кількість суб'єктів господарювання. При розгляді цього фактору, було висунуте допущення, що обсяг вантажних автотранспортних перевезень та, та як слід, рівень розвитку РРВАТП, безпосередньо залежить від кількості суб'єктів господарювання, але кореляційний аналіз даного допущення показав низькі значення коефіцієнту кореляції між показником рівня розвитку РРВАТП, а саме вантажообігом автотранспортних підприємств та цим показником.

Вважаємо за важливим зазначити, що показник кількості суб'єктів господарювання має найвище значення коефіцієнту кореляції з таким фактором як роздрібний товарообіг. Досить низьке значення коефіцієнту кореляції демонструє зв'язок кількості суб'єктів господарювання з показником рівня капітальних інвестицій, та слід відмітити приблизно однакове значення (0,6-0,67) коефіцієнту кореляції з іншими показниками.

Результат аналізу кореляційних зв'язків між показниками для групи регіонів з високим рівнем розвитку РРВАТП дозволяє зробити висновок про наявність мультиколінеарності, що робить моделювання за цими показниками не ефективним. Тобто, аналітичні дані потребують попередньої підготовки, а саме, проведення факторного аналізу з метою їх редукування.

Значення коефіцієнтів кореляції між показником розвитку РРВАТП та обраними факторами для групи регіонів із середнім рівнем розвитку є невисокими (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Результати кореляційного аналізу факторів для групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП

	ВОАТП	КСГ	КІ	ОРП	КАП	ДН	РТО	ВРП
ВОАТП	1	-0,360	0,577	0,432	0,568	0,465	-0,602	0,335
КСГ	-0,360	1	-0,918	-0,764	0,379	-0,495	0,415	-0,513
КІ	0,577	-0,918	1	0,913	-0,285	0,746	-0,550	0,731
ОРП	0,432	-0,764	0,913	1	-0,486	0,930	-0,607	0,935
КАП	0,568	0,379	-0,285	-0,486	1	-0,388	-0,102	-0,523
ДН	0,465	-0,495	0,746	0,930	-0,388	1	-0,577	0,988
РТО	-0,602	0,415	-0,550	-0,607	-0,102	-0,577	1	-0,505
ВРП	0,335	-0,513	0,731	0,935	-0,523	0,988	-0,505	1

Так максимальне значення має зв'язок з показником роздрібного товарообігу, але він має від'ємне значення, що говорить про спадну залежність між цими показниками. Близькі до цього значення, але менші мають коефіцієнти кореляції, що визначають тісноту зв'язку між вантажообігом автотранспортних підприємств та капітальними інвестиціями та кількістю активних підприємств.

Низькі значення мають також коефіцієнти кореляції між вантажообігом автотранспортних підприємств та кількістю суб'єктів господарювання, обсягом реалізації продукції, доходами населення та валовим регіональним продуктом.

Про наявність мультиколінеарності між факторами, що формують

рівень розвитку РРВАТП дозволяють судити високі значення коефіцієнтів кореляції між де якими показниками цієї групи, а саме: високу ступінь зв'язку має показник рівня капітальних інвестицій з кількістю суб'єктів господарювання, обсягом реалізацій продукції, доходами населення та валовим регіональним продуктом (-0,918; 0,913; 0,746 та 0,731 відповідно). Також велику тісноту зв'язку мають доходи населення та обсяг реалізації продукції (0,93).

Суттєвий зв'язок має рівень валового регіонального продукту з такими показниками, як обсяг реалізації продукції та доходи населення (0,935 та 0,988 відповідно). Крім того, слід відзначити суттєву залежність показників рівня кількості суб'єктів господарювання та обсягу реалізації продукції (0,764). Зв'язки між більшістю інших показників також є досить суттєвими, що не дозволяє проводити моделювання без попередньої підготовки.

Результати кореляційного аналізу групи регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП показали наявність високої ступені мультиколінеарності між показникам (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

**Результати кореляційного аналізу факторів для групи регіонів з
низьким рівнем розвитку РРВАТП**

	ВОАТП	КСГ	КІ	ОРП	КАП	ДН	РТО	ВРП
ВОАТП	1	-0,306	0,118	-0,017	-0,215	0,088	-0,575	0,006
КСГ	-0,306	1	0,232	0,467	0,638	0,327	0,729	0,442
КІ	0,118	0,232	1	0,967	0,744	0,993	0,137	0,974
ОРП	-0,017	0,467	0,967	1	0,837	0,983	0,340	0,999
КАП	-0,215	0,638	0,744	0,837	1	0,816	0,294	0,844
ДН	0,088	0,327	0,993	0,983	0,816	1	0,173	0,990
РТО	-0,575	0,729	0,137	0,340	0,294	0,173	1	0,302
ВРП	0,006	0,442	0,974	0,999	0,844	0,990	0,302	1

Так, показник валового регіонального продукту є високо корельованим з такими показниками як капітальні інвестиції, обсяг реалізації продукції, кількість активних підприємств та доходи населення (0,974; 0,999; 0,844 та

0,99 відповідно).

Показник рівню доходів населення має тісний кореляційний зв'язок з показниками рівня капітальних інвестицій, обсягу реалізованої продукції та кількості активних підприємств (0,993; 0,983 та 0,816 відповідно). Таким чином, можливо зробити висновок, що дані потребують попередньої обробки, що дозволить побудувати модель з гарними показниками адекватності, та придатності для використання при прогнозуванні та аналізі рівня розвитку РРВАТП.

За результатами кореляційного аналізу встановлено, що різні групи регіонів, сформовані за рівнем розвитку РРВАТП відрізняються рівнями взаємозв'язку між розглянутими показниками розвитку РРВАТП, інтенсивності економічного розвитку регіонів і чинників купівельної здатності населення.

На основі проведеного аналізу, визначено необхідність проведення факторного аналізу, з метою визначення факторів, які пояснюють велику частку варіації показника розвитку РРВАТП.

2.4. Методичний підхід до визначення системи факторів розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень

Для дослідження відібрано і згруповані за рівнем розвитку РРВАТП показники, наведені вище. З огляду на наявність мультиколінеарності відібраних для аналізу параметрів, вважаємо за необхідне проведення факторного аналізу, системи показників, що визначають рівень розвитку РРВАТП, який дозволить скоротити їх кількість і оцінити вплив кожного фактора на рівень розвитку РРВАТП.

Факторний аналіз являє собою сукупність методів, які на основі реально існуючих зв'язків об'єктів (ознак) дозволяють виявити латентні

(неявні) узагальнюючі характеристики організаційної структури.

Змінні, значення яких можна виміряти, нерідко мають для досліджуваного об'єкта досить умовний характер, лише опосередковано відбиваючи його внутрішню структуру, рушійні механізми або фактори. Наприклад, дослідник ставить за мету: провести порівняльний аналіз темпів економічного зростання окремих регіонів. Закономірним є питання: чим виміряти економічний розвиток, і які показники слід включити в дослідження.

Коли невідомий фактор проявляється в зміні декількох змінних, в процесі аналізу можна спостерігати істотну кореляцію між змінними. Тим самим факторів може бути істотно менше, ніж вимірюваних змінних, число яких дослідник вибирає досить суб'єктивно.

Гіпотеза про наявність цих факторів заснована на припущенні про існування чогось спільного в спостережуваних ознаках. Виведені гіпотетичні фактори мають наступні властивості:

1. Вони утворюють лінійно незалежний набір змінних, тобто жоден з факторів (компонент) не виводиться як лінійна комбінація інших.

2. Змінні, які є гіпотетичними факторами, можна розділити на два основних види – загальні і характерні фактори. Вони відрізняються структурою ваг в лінійному рівнянні, яке виводить значення спостережуваної змінної з гіпотетичних чинників. Загальний фактор має кілька змінних з ненульовою вагою, або факторним навантаженням, що відповідає цьому фактору. При цьому фактор називається загальним, якщо хоча б дві його навантаження значно відрізняються від нуля. Характерний фактор має тільки одну змінну з ненульовим вагою (тобто тільки одна змінна від нього залежить).

3. Завжди передбачається, що загальні чинники не корелюють з характерним фактором, також і характерні фактори не корельовані між собою.

4. Зазвичай передбачається, що загальних факторів менше, ніж

спостережуваних змінних, однак число характерних факторів приймають рівним числу спостережуваних змінних.

У даній дисертаційній роботі використано один з методів факторного аналізу – метод головних компонент, суть якого полягає в скороченні числа пояснюючих змінних до найбільш істотно впливаючих компонентів. Процедура виділення головних компонент подібна обертанню, яке максимізує дисперсію вихідного набору змінних. Як спосіб обертання обраний метод «варімакс». Метою даного методу є мінімізація кількості змінних, що мають високі навантаження на даний фактор.

Всі розрахунки виконані в програмному пакеті SPSS Ststistica. Ступінь застосовності факторного аналізу до даної вибірки характеризує КМО (міра вибіркової адекватності Кайзера-Мейера-Олкіна).

Далі наведені результати факторного аналізу для кожної групи регіонів, сформованої за рівнем розвитку РРВАТП.

У (табл. 2.5) представлені спільні показники по результати вилучення факторів для групи регіонів з високим рівнем розвитку РРВАТП

Таблиця 2.5

**Спільні показники за результатами вилучення факторів для групи
регіонів з високим рівнем розвитку РРВАТП**

Показник	Початкова	Виймання
КСГ	1,000	0,956
КІ	1,000	0,985
ОРП	1,000	0,996
КАП	1,000	0,579
ДН	1,000	0,995
РТО	1,000	0,780
ВРП	1,000	0,999

У (табл.2.6) представлені результати факторного аналізу, що пояснюють сукупну дисперсію для факторів групи регіонів з високим рівнем розвитку РРВАТП.

Таблиця 2.6

**Пояснена сукупна дисперсія для факторів групи регіонів з високим
рівнем розвитку РРВАТП**

Компонент	Початкові власні значення			Витяг суми квадратів навантажень			Ротація суми квадратів навантажень		
	Всього	% дисперсії	сумарний %	Всього	% дисперсії	сумарний %	Всього	% дисперсії	сумарний %
1	5,333	76,187	76,187	5,333	76,187	76,187	3,724	53,205	53,205
2	1,956	13,661	89,848	0,956	13,661	89,848	2,565	36,643	89,848
3	0,612	8,740	98,588						
4	0,097	1,380	99,968						
5	0,002	0,032	100,000						
6	4,953E18	0,076E	100,000						
7	1,594E16	2,277E15	100,000						

Тільки два фактори мають власні значення більше одиниці (табл. 2.6). При цьому два відібраних фактора (компоненти 1 і 2) пояснюють 89,84% сукупної дисперсії.

Велике значення є оцінка взаємозв'язку вихідних показників з отриманими факторами. Для детального аналізу розглянемо матрицю перевернутих компонент (табл. 2.7).

Таблиця 2.7

**Повернена матриця компонентів для факторів групи регіонів з високим
рівнем розвитку РРВАТП**

Фактори	Компонент	
	1	2
КІ	0,972	0,200
ДН	0,915	0,398
ОРП	0,902	0,427
ВРП	0,887	0,461
КСГ	0,238	0,948
РТО	0,321	0,823
КАП	0,428	0,629

У кожному рядку матриці зазначено факторні навантаження з найбільшим абсолютним значенням. Дані величини являють собою коефіцієнти кореляції між вихідними змінними і факторами. Так змінні КІ, ДН, ОРП, ВРП найсильніше корелюють з фактором 1, змінні КСГ, РТО и КАП корелюють найсильніше з фактором 2, що чітко видно на діаграмі компонентів у що обертається просторі (рис. 2.14).

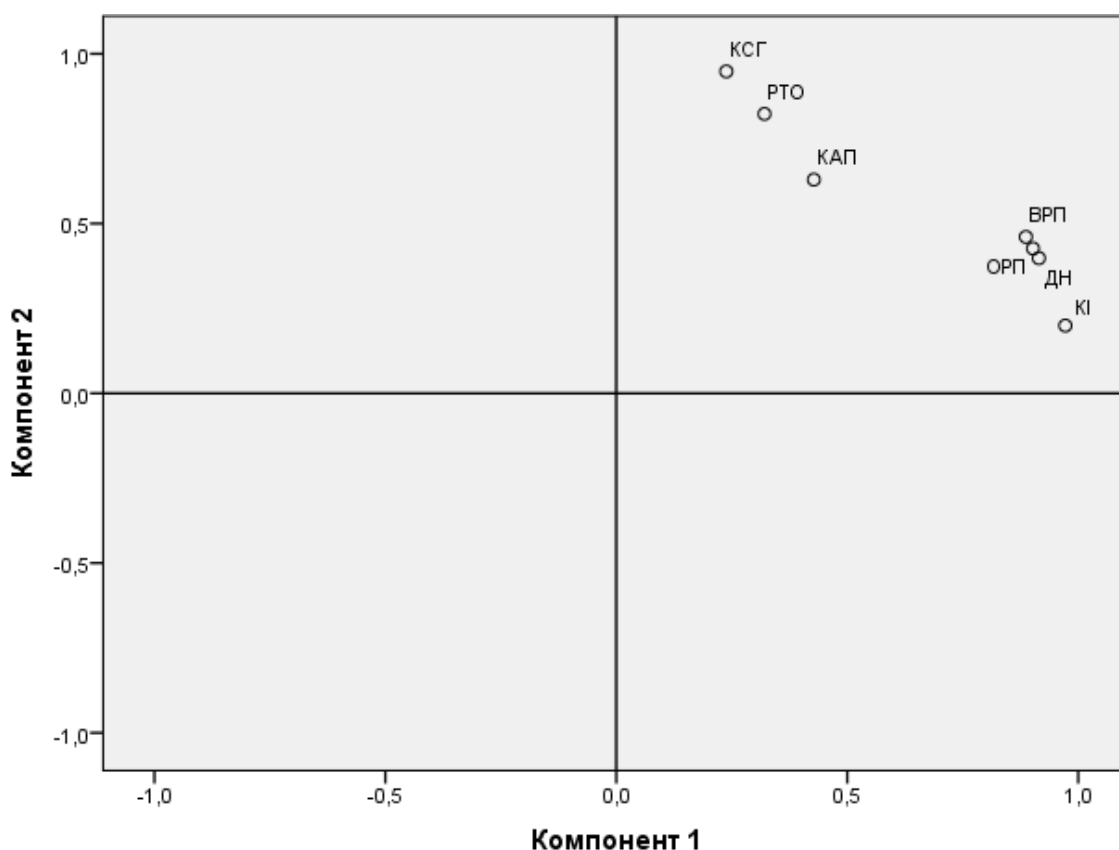


Рис. 2.14 Діаграма компоненту у просторі що обертається для регіонів з високим рівнем розвитку РРВАТІІ

У переважній більшості випадків рішення про включення змінної в той чи інший фактор є однозначним. Однак у виняткових випадках одна і та ж змінна може бути віднесена до двох і більше факторів, в такому випадку рішення про її включення приймається на підставі смислового навантаження.

Дослідивши взаємозв'язок головних чинників з вихідними змінними,

можна зробити наступні висновки.

Перший компонент включає в себе показники інтенсивності економічного розвитку регіону (КІ, ВРП) і показники купівельної спроможності населення (ДН, ОРП), що може інтерпретуватися як «економічний фактор». Другий компонент сформовано на основі факторів підприємницької активності регіону (КСГ, РТО, КАП) що може інтерпретуватися як «фактор підприємницької активності»

Отже, результати факторного аналізу для регіонів з високим рівнем розвитку РРВАТП дозволяють стверджувати, що найбільший внесок у розвиток РРВАТП для групи регіонів зі стабільно високим рівнем розвитку вносить «економічна» компонента, яка пояснює 53,205% дисперсії. У меншій мірі, але так само істотний внесок вносить компонента «підприємницької активності» в регіоні, яка пояснює 36,643% дисперсії. Такий факт є цілком закономірним. Економічний сектор, що визначає рівень виробництва, інвестиційну складову регіону, доходи населення і ін. Виступає каталізатором розвитку РРВАТП, формуючи попит на вантажні перевезення як всередині регіону, так і міжрегіональні.

Наведемо результати факторного аналізу для групи регіонів зі стабільно середнім рівнем розвитку РРВАТП.

У (табл. 2.8) представлені спільності по результати вилучення факторів для групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП.

Таблиця 2.8

Спільності за результатами вилучення факторів для групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП

Фактор	Початкова	Виймання
КСГ	1,000	0,620
КІ	1,000	0,861
ОРП	1,000	0,996
КАП	1,000	0,905
ДН	1,000	0,840
РТО	1,000	0,817
ВРП	1,000	0,867

Так, дані (табл. 2.8) свідчать про істотну різницю значення коефіцієнта фактору кількість суб'єктів господарювання (0,620). Розглянемо результати факторного аналізу, що пояснюють сукупну дисперсію для факторів групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

Пояснена сукупна дисперсія для факторів групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП

Компонент	Початкові власні значення			Витяг суми квадратів навантажень			Ротація суми квадратів навантажень		
	Всього	% дисперсії	сумарний %	Всього	% дисперсії	сумарний %	Всього	% дисперсії	сумарний %
1	4,780	68,292	68,292	4,780	68,292	68,292	4,558	65,109	65,109
2	1,126	16,091	84,383	1,126	16,091	84,383	1,349	19,274	84,383
3	0,762	10,887	95,270						
4	0,319	4,557	99,827						
5	0,012	0,173	100,000						
6	6,869E-16	9,813E-15	100,000						
7	-9,536E-17	-1,362E-15	100,000						

Два фактори мають власне значення більше одиниці, і ці фактори (компоненти 1 і 2) пояснюють 84,383% дисперсії (табл. 2.9).

Повернена матриця компонентів для факторів групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП представлена в (табл. 2.10).

Таблиця 2.10

Повернена матриця компонентів для факторів групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП

Фактори	Компонент	
	1	2
ОРП	0,962	0,265
КІ	0,922	0,104
ДН	0,891	0,214
ВРП	0,861	0,354
РТО	-0,771	0,472
КСГ	-0,762	-0,198
КАП	-0,264	-0,914

Вивчивши взаємозв'язок головних чинників з вихідними змінними (табл. 2.10), можна зробити наступні висновки.

Перший компонент демонструє високе значення коефіцієнтів кореляції для всіх показників, окрім показника кількості активних підприємств. Другий компонент сформований на основі фактора кількість активних підприємств.

Однак розглядаючи діаграму компонентів у просторі що обертається (рис. 2.15) не можна дати однозначну інтерпретацію отриманих факторів, отже, вважати результати факторного аналізу успішними буде помилково.

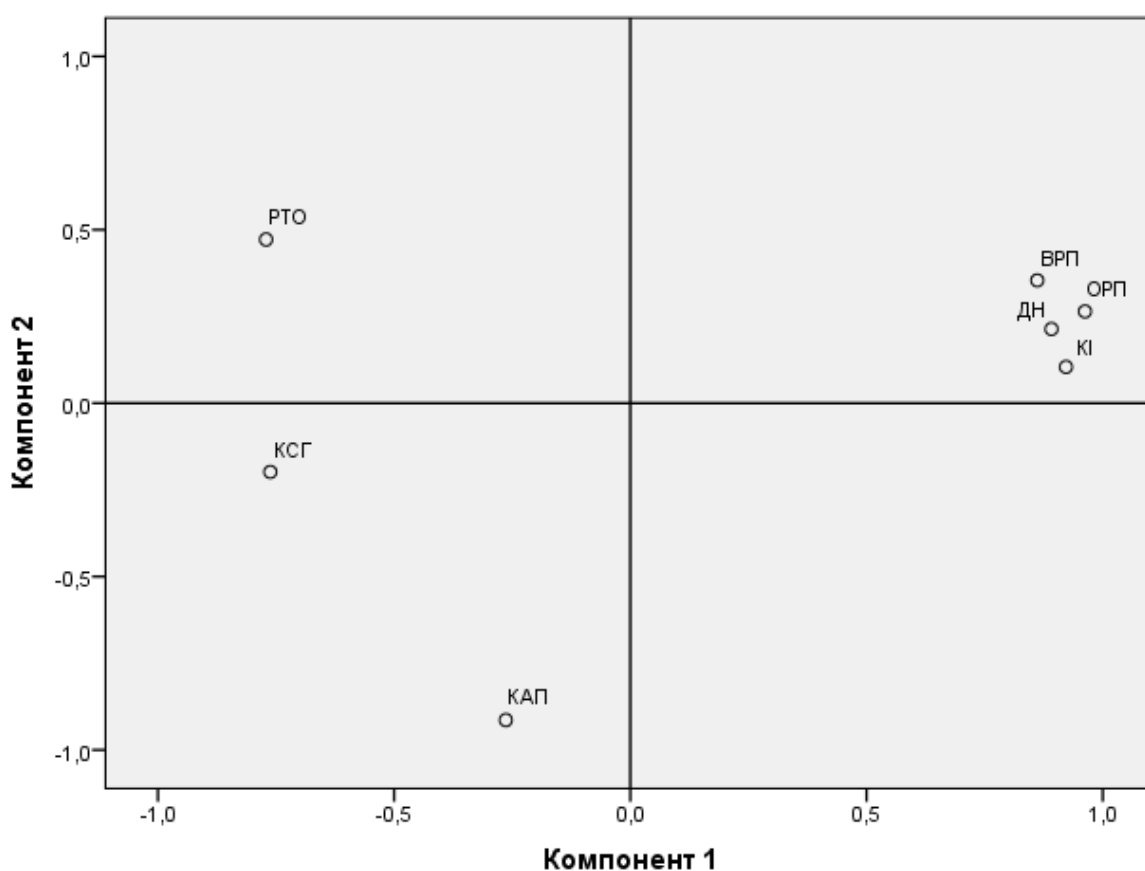


Рис. 2.15 Діаграма компонентів у просторі що обертається для регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТІ

У зв'язку з отриманими результатами повернемося до таблиці спільнот для даної групи регіонів. Як було зазначено вище, в таблиці виділяється значення фактора кількість суб'єктів господарювання. На цій підставі виключимо його з наступних розрахунків. Результати нового факторного

аналізу представимо нижче.

Так в (табл. 2.11) представлено спільності за результатами вилучення факторів для групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП, без урахування кількості суб'єктів господарювання.

Таблиця 2.11

Спільності за результатами вилучення факторів для групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП без урахування показника кількості суб'єктів господарювання

Фактор	Початкова	Виймання
КІ	1,000	0,777
ОРП	1,000	0,989
КАП	1,000	0,902
ДН	1,000	0,913
РТО	1,000	0,831
ВРП	1,000	0,935

У таблиці спільнот (табл. 2.11) з групи значень коефіцієнтів відхиляється коефіцієнт показника капітальних інвестицій (0,777).

Розглянемо результати факторного аналізу, оцінивши сукупну дисперсію для обраних факторів даної групи регіонів (табл. 2.12).

Таблиця 2.12

Пояснена сукупна дисперсія для факторів групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП

Компонент	Початкові власні значення			Витяг суми квадратів навантажень			Витяг суми квадратів навантажень		
	Всього	% дисперсії	сумарний %	Всього	% дисперсії	сумарний %	Всього	% дисперсії	сумарний %
1	4,222	70,359	70,359	4,222	70,359	70,359	3,928	65,474	65,474
2	1,126	18,773	89,132	1,126	18,773	89,132	1,419	23,658	89,132
3	,350	5,831	94,963						
4	,302	5,030	99,993						
5	,000	,007	100,000						
6	1,522E-16	2,537E-15	100,000						

Як і в попередньому випадку відібрано два фактора з власними значеннями більше одиниці, проте виключення показника кількості суб'єктів господарювання дозволило підвищити пояснення сукупну дисперсію до 89,132 % (табл. 2.12).

Ці зміни є позитивними, але розглядаючи повернену матрицю компонентів (табл. 2.13) і діаграму компонентів у просторі що обертається (рис. 2.16), як і раніше не представляється можливим дати однозначну інтерпретацію отриманих результатів.

Таблиця 2.13

Повернена матриця для факторів регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТІІ, без урахування показника кількості суб'єктів господарювання

Фактори	Компонент	
	1	2
ОРП	0,940	0,324
ДН	0,913	0,283
ВРП	0,871	0,420
КІ	0,869	0,147
РТО	-0,810	0,418
КАП	-0,202	-0,928

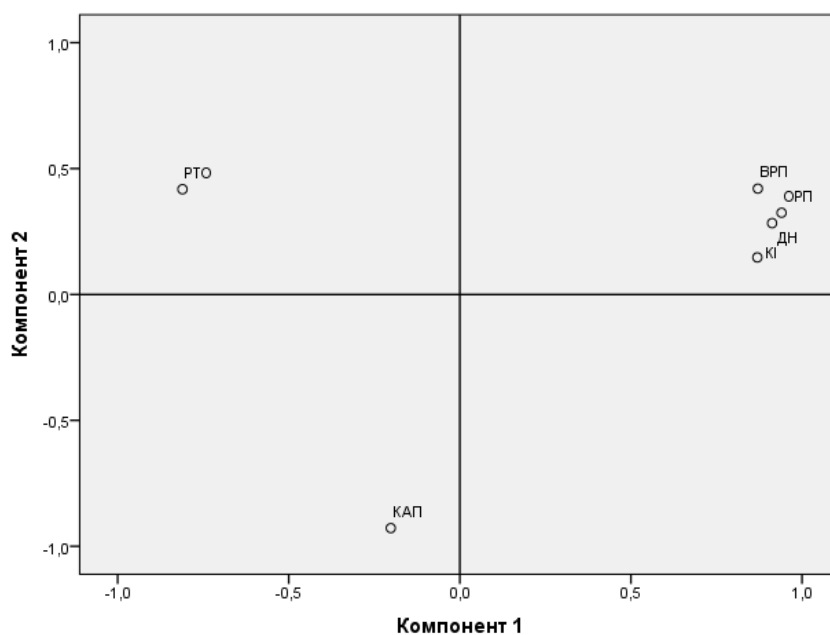


Рис. 2.16 Діаграма компонента у просторі що обертається для регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТІІ без урахування показника кількості суб'єктів господарювання

Повертаючись таблиці спільнот (табл. 2.13), ґрунтуючись на її даних, виключимо з моделі показник капітальних інвестицій. Результати представлено нижче.

У (табл. 2.14) представлені спільності по результати вилучення факторів для групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП, без урахування кількості суб'єктів господарювання та капітальних інвестицій.

Таблиця 2.14

Спільності за результатами вилучення факторів для групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП без урахування показника кількості суб'єктів господарювання та капітальних інвестицій

Фактор	Початкова	Виймання
ОРП	1,000	0,951
КАП	1,000	0,901
ДН	1,000	0,944
РТО	1,000	0,866
ВРП	1,000	0,964

Так, дані (табл. 2.14) дозволяють судити про якість вилучення факторів. З неї видно, що всі значення коефіцієнтів мають високі значення.

Розглянемо результати факторного аналізу визначення сукупної дисперсії факторів (табл. 2.15)

Таблиця 2.15

Сукупна дисперсія регіонів із середнім рівнем розвитку без урахування кількості суб'єктів господарювання та капітальних інвестицій

Компонент	Початкові власні значення			Витяг суми квадратів навантажень			Ротація суми квадратів навантажень		
	Всього	% дисперсії	сумарний %	Всього	% дисперсії	сумарний %	Всього	% дисперсії	сумарний %
1	3,515	70,298	70,298	3,515	70,298	70,298	3,175	63,504	63,504
2	1,111	22,217	92,515	1,111	22,217	92,515	1,451	29,011	92,515
3	,307	6,131	98,647						
4	,068	1,352	99,999						
5	3,579E-5	,001	100,000						

Визначимо, що вилучені два фактора з власними значеннями більше одиниці, при тому, загальна сукупна дисперсія зросла до значення 92,515 %.

У (табл. 2.16) представлена компонентів для факторів групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТІ без урахування показника кількості суб'єктів господарювання та капітальних інвестицій

Таблиця 2.16

Матриця компонентів для факторів групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТІ без урахування показника кількості суб'єктів господарювання та капітальних інвестицій

Фактори	Компонент	
	1	2
ВРП	0,978	-0,085
ОРП	0,975	0,007
ДН	0,970	0,058
КАП	-0,516	0,797
РТО	-0,633	-0,682

У (табл. 2.16) звертає на себе увагу близькість значень коефіцієнтів для показника роздрібного товарообігу. Співставляючи даний факт з найменшим значенням даного показника в таблиці спільнот (табл. 2.16), приймемо рішення про його виключення з моделі.

Результати факторного аналізу після виключення з моделі показника роздрібного товарообігу наведені нижче (табл. 2.17).

Таблиця 2.17

Сукупна дисперсія для факторів групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТІ без урахування показника кількості суб'єктів господарювання, капітальних інвестицій та роздрібного товарообігу.

Компонент	Початкові власні значення			Витяг суми квадратів навантажень			Ротація суми квадратів навантажень		
	Всього	% дисперсії	сумарний %	Всього	% дисперсії	сумарний %	Всього	% дисперсії	сумарний %
1	3,199	79,967	79,967	3,199	79,967	79,967	2,780	69,491	69,491
2	1,717	17,924	97,892	1,717	17,924	97,892	1,136	28,401	97,892
3	,084	2,105	99,997						
4	,000	,003	100,000						

Представлена пояснена сукупна дисперсія для факторів групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП.

Таким чином, результати (табл. 2.17) свідчать про те, що виключення з моделі таких факторів, як кількість суб'єктів господарювання, капітальні інвестиції та роздрібний товарообіг в регіоні, для групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП, дозволило підвищити рівень поясненої сукупної дисперсії до 97,892%, що є вельми значущим результатом моделювання.

У (табл. 2.18) представлено повернена матриця компонентів для даної групи регіонів.

Таблиця 2.18

Повернена матриця компонентів для факторів групи регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП, без урахування показника кількості суб'єктів господарювання

Фактори	Компонент	
	1	2
ДН	0,981	-0,157
ВРП	0,945	-0,305
ОРП	0,931	-0,275
КАП	-0,239	0,971

На (рис. 2.17) представлена діаграма компонента у просторі що обертається для регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП після виключення з моделі показників кількості суб'єктів господарювання, капітальних інвестицій та роздрібного товарообігу в регіонах.

Аналізуючи дані (табл. 2.18), в якій представлено повернена матриця компонентів і діаграму компонента у просторі що обертається (рис. 2.17), можна зробити висновок про те, що для даної групи регіонів, є два отриманих фактора що визначають розвиток РРВАТП. Перший з них об'єднує в собі такі показники як валовий регіональний продукт, доходи населення, і обсяг реалізації продукції. Таким чином, перший отриманий компонент об'єднує в собі макроекономічні показники розвитку регіону і може бути інтерпретований як економічний.

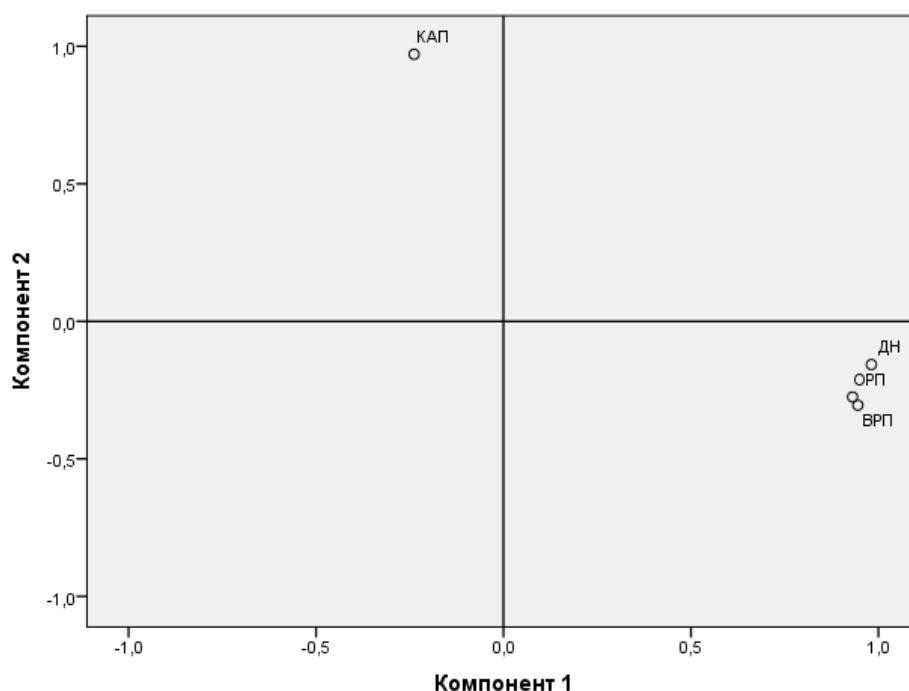


Рис. 2.17 Діаграма компонента у просторі що обертається для регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТІІ без урахування показника кількості суб'єктів господарювання

Другий отриманий, в результаті факторного аналізу, включає в себе єдиний показник кількість активних підприємств і може бути інтерпретований як фактор підприємницької активності.

Наведемо матрицю значень компонентів (табл. 2.19).

Таблиця 2.19

Матриця значень компонентів

Фактори	Компонент	
	1	2
КАП	0,275	1,080
ДН	0,422	0,208
ВРП	0,345	0,013
ОРП	0,350	0,044

Значення ковариаційної матриці значень компонентів (табл. 2.20) говорять про відсутність мультиколінеарності між отриманими компонентами, що також підтверджує спроможність результатів

дослідження.

Таблиця 2.20

Коваріаційна матриця значень компонентів

Компонент	1	2
1	1,000	0,000
2	0,000	1,000

Виконаємо факторний аналіз для групи регіонів зі стабільно низьким рівнем розвитку РРВАТП.

Наведемо значення спільнот для факторів групи регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП (табл. 2.21).

Таблиця 2.21

Спільності за результатами вилучення факторів для групи регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП

Фактор	Початкова	Виймання
КСГ	1,000	0,897
КІ	1,000	0,978
ОРП	1,000	0,989
КАП	1,000	0,813
ДН	1,000	0,996
РТО	1,000	0,840
ВРП	1,000	0,994

Дані (табл. 2.21) дозволяють судити про вилучення компонент з невеликими втратами інформації. Так найбільша втрата інформації щодо варіабельності факторів становить 18,7% для показника кількості активних підприємств.

За результатами, наведеними в (табл. 2.22) можна визначити, що два фактори мають початкові власні значення більше одиниці. Загальна сукупна дисперсія, яка пояснює варіабельність факторів для групи регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП, становить практично 93%.

Таблиця 2.22

**Пояснена сукупна дисперсія для факторів групи регіонів з низьким
рівнем розвитку РРВАТП**

Компонент	Початкові власні значення			Витяг суми квадратів навантажень			Ротація суми квадратів навантажень		
	Всього	% дисперсії	сумарний %	Всього	% дисперсії	сумарний %	Всього	% дисперсії	сумарний %
1	5,022	71,738	71,738	5,022	71,738	71,738	4,551	65,011	65,011
2	1,485	21,219	92,957	1,485	21,219	92,957	1,956	27,946	92,957
3	0,407	5,813	98,770						
4	0,085	1,215	99,985						
5	0,001	0,015	100,000						
6	1,100E-17	1,571E-16	100,000						
7	-3,931E-16	-5,615E-15	100,000						

На діаграмі (рис. 2.18) фактори угруповано досить добре, проте компактність показника кількості активних підприємств з групою економічних показників може утруднити інтерпретацію отриманих результатів.

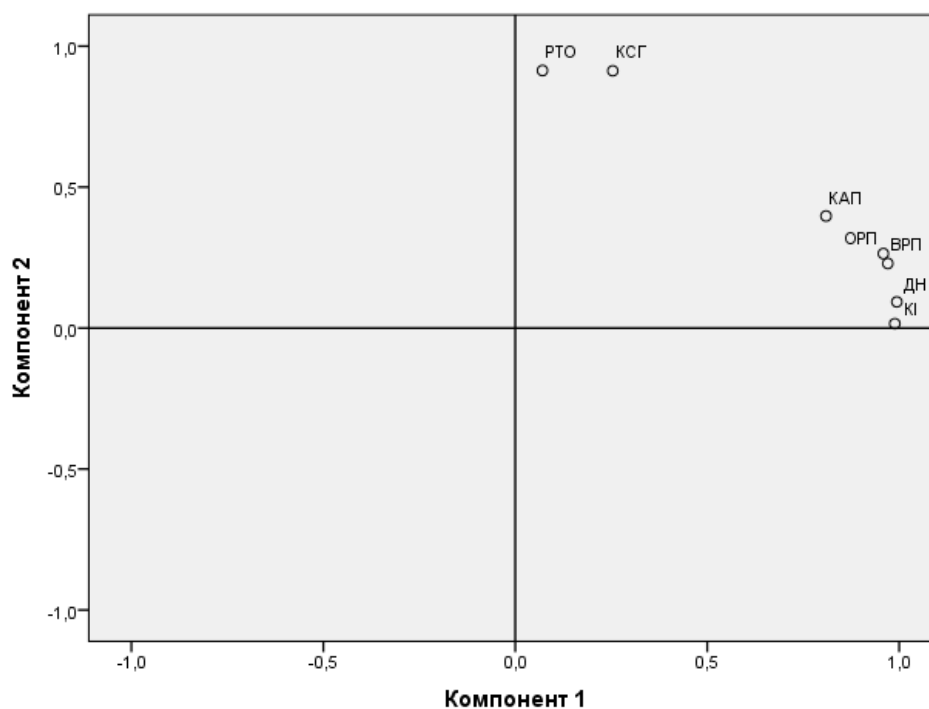


Рисунок 2.18 Діаграма компонента у просторі що обертається для регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП

Наведемо повернену матрицю компонентів для даної групи регіонів (табл. 2.23)

Таблиця 2.23

Повернена матриця компонентів для факторів групи регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП

Фактори	Компонент	
	1	2
ДН	0,994	0,093
КІ	0,989	0,016
ВРП	0,970	0,229
ОРП	0,959	0,264
КАП	0,809	0,397
РТО	0,071	0,914
КСГ	0,254	0,912

Дослідивши взаємозв'язок головних чинників з вихідними змінними, можна зробити наступні висновки.

1. Перший компонент включає в себе показники інтенсивності економічного розвитку регіону (КІ, ВРП), фактор купівельної спроможності населення (ДН, ОРП) і фактор підприємницької активності (КАП).

2. Другий компонент сформований на основі факторів двох підприємницької активності регіону (КСГ и РТО).

Дана ситуація дещо ускладнює однозначну інтерпретацію отриманих компонент, тому, на підставі мінімального значення коефіцієнта для показника кількості активних підприємств (табл. 2.23), виключимо з моделі даний показник. Результати факторного аналізу з новим складом факторів приведені нижче.

Наведемо значення спільнот для факторів групи регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП (табл. 2.24).

Дані (табл. 2.24) дозволяють судити про вилучення компонент з невеликими втратами інформації.

Таблиця 2.24

**Спільності за результатами вилучення факторів для групи регіонів з
низьким рівнем розвитку РРВАТП без урахування показника кількості
активних підприємств**

Фактор	Початкова	Виймання
КСГ	1,000	0,865
КІ	1,000	0,994
ОРП	1,000	0,999
ДН	1,000	0,999
РТО	1,000	0,874
ВРП	1,000	1,000

Так найбільша втрата інформації щодо варіабельності факторів становить 13,5% для показника кількості суб'єктів господарювання.

У (табл. 2.25) представлені результати розрахунку поясненої сукупної дисперсії для факторів даної групи регіонів.

Таблиця 2.25

**Пояснена сукупна дисперсія для факторів групи регіонів з низьким
рівнем розвитку РРВАТП без урахування показника кількості активних
підприємств.**

Компонент	Початкові власні значення			Витяг суми квадратів навантажень			Ротація суми квадратів навантажень		
	Всього	% дисперсії	сумарний %	Всього	% дисперсії	сумарний %	Всього	% дисперсії	сумарний %
1	4,253	70,875	70,875	4,253	70,875	70,875	3,894	64,900	64,900
2	1,479	24,656	95,531	1,479	24,656	95,531	1,838	30,632	95,531
3	,266	4,427	99,959						
4	,002	,030	99,988						
5	,001	,012	100,000						
6	-5,882E-16	-9,803E-15	100,000						

Як видно з (табл. 2.25), як і в попередньому випадку кількість чинників з початковими власними значеннями дорівнює двом, але виняток фактора кількість активних підприємств призвело до збільшення показника поясненої сукупної дисперсії до значення 95,531%, що є позитивним фактом.

Діаграма компонентів у просторі, що обертається для регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП подано на (рис. 2.19).

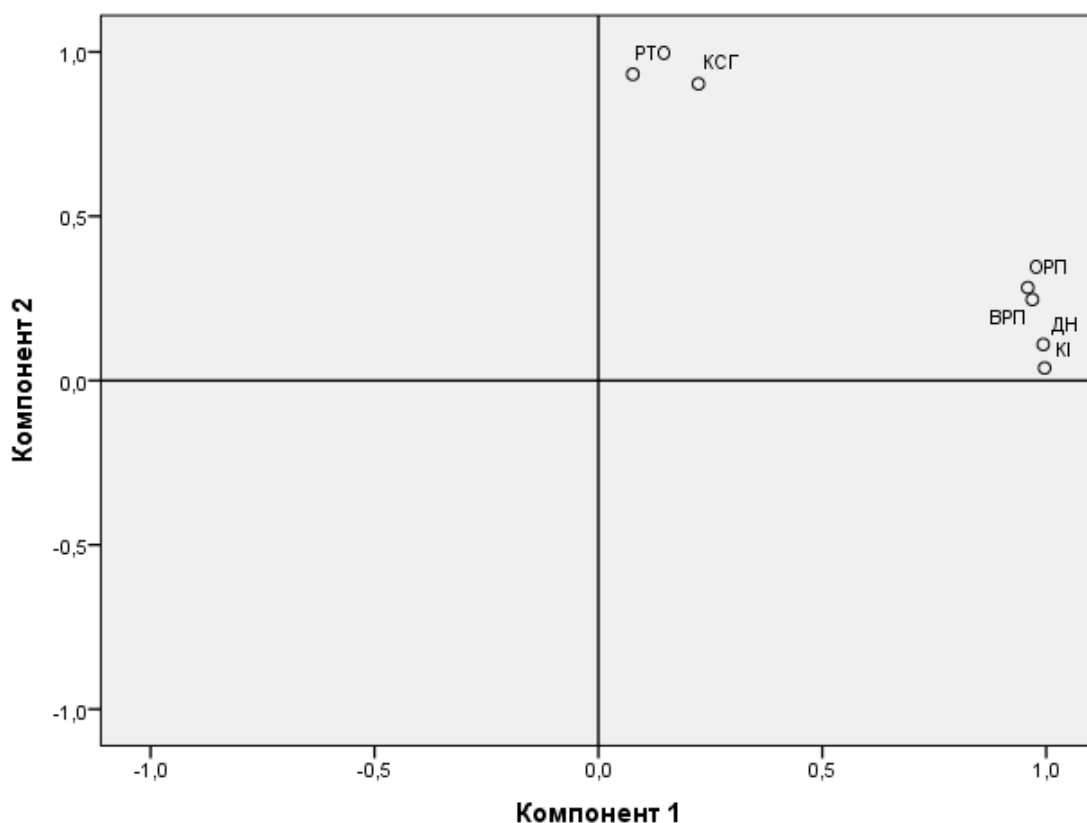


Рис. 2.19 Діаграма компонента у просторі що обертається для регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП

Наведемо повернену матрицю компонентів для даної групи регіонів (табл. 2.26).

Таблиця 2.26

Повернена матриця компонентів для факторів групи регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП

Фактори	Компонент	
	1	2
КІ	0,996	0,038
ДН	0,993	0,110
ВРП	0,969	0,246
ОРП	0,959	0,283
РТО	0,077	0,932
КСГ	0,223	0,903

Дослідивши взаємозв'язок головних чинників з вихідними змінними, можна зробити наступні висновки.

1. Перший компонент включає в себе показники інтенсивності економічного розвитку регіону (КІ, ВРП), фактор купівельної спроможності населення (ДН, ОРП), тобто, даний компонент слід розуміти як економічний.

2. Другий компонент сформовано на основі двох факторів підприємницької активності регіону (КСГ і РТО), і як наслідок будемо розглядати його, як компонент, що відображає підприємницьку активність.

За результатами факторного аналізу, методом групових компонент, по кожній групі регіонів з великим, середнім та низьким рівнями розвитку РРВАТП, можливо зробити наступні висновки:

Для всіх груп регіонів визначено два компоненти і надано їм змістової інтерпретації. Перший компонент вбирає в себе показники, які відносяться до макроекономічних показників розвитку регіонів, тому він визначено як економічний компонент. Другий компонент вбирає в себе показники підприємницької активності в регіоні і тому він визначено як компонент підприємницької активності.

Встановлено, що для всіх груп регіонів найбільший внесок у розвиток РРВАТП вносить компонент, який визначено як економічний. Так для регіонів з високим рівнем розвитку РРВАТП економічний компонент пояснює 53,2 відсотків дисперсії показників, для регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП цей показник складає 69,49 відсотків, а для регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП, відповідно 64,9 відсотки.

Компонент, який визначено як компонент підприємницької активності вносить менший внесок у розвиток РРВАТП, але теж значний. Для регіонів з високим рівнем розвитку РРВАТП компонент підприємницької активності пояснює 36,64 відсотки, для регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП – 28,4 відсотки, а для регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП – 30,63 відсотки.

В загальному обсязі обидва визначених компонента для регіонів з високим, середнім та низьким рівнями розвитку РРВАТП складають 89,85 відсотків, 97,89 відсотків та 95,53 відсотки відповідно.

Встановлено, що для різних груп регіонів кожний з визначених компонентів включає до себе різні набори як економічних факторів, так і факторів підприємницької активності. Так для регіонів з високим рівнем розвитку РРВАТП до складу обох компонент було включено всі показники, що було обрано, як фактори впливу на розвиток РРВАТП, а саме, до складу економічного компонента було включено такі показники, як капітальні інвестиції, доходи населення, валовий регіональний продукт, та обсяг реалізації продукції. До складу компоненту підприємницької активності включено показники кількості суб'єктів господарювання, кількості активних підприємств та рівня роздрібного товарообігу.

Для регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП ситуація є іншою. Так встановлено, що до економічного компоненту, цієї групи регіонів включено доходи населення, валовий регіональний продукт та обсяг реалізації продукції. Компонент підприємницької активності по суті так і є самим показником кількості активних підприємств, оскільки інші показники цієї категорії були вилучені в процесі моделювання. Також інший склад факторів мають компоненти отримані для регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП.

Встановлено, що до економічного компоненту цієї групи регіонів, слід включити такі показники, як капітальні інвестиції, валовий регіональний продукт, доходи населення та обсяг реалізації продукції. До другого компоненту, включено такі фактори, як кількість суб'єктів господарювання та роздрібний товарообіг.

1. Визначено, що значна диференціація регіонів України за рівнем розвитку РРВАТП ускладнює проведення дослідження процесів функціонування даних ринків. Наявність територіальних диспропорцій в розвитку РРВАТП, а також певні схожі риси в розвитку даних процесів потребують застосування певних методів класифікації для виокремлення груп регіонів за характерними особливостями. В основу виділення груп регіонів, покладено метод кластерного аналізу, який надає можливості врахувати особливості регіонального розвитку і диференціацію регіонів за розподілом вантажообігу за регіонами України.

2. Обґрунтовано розподіл регіонів за рівнем розвитку РРВАТП, в основу якого покладено показник вантажообігу автотранспортних підприємств за регіонами. На основі кластерного аналізу виділено три групи регіонів: до першої групи віднесено регіони з високим рівнем активності на РРВАТП (м. Київ, Закарпатська, Дніпропетровська, Львівська, Харківська та Київська області); до другої групи – регіони зі стабільно середнім рівнем вантажообігу (Черкаська, Одеська, Волинська, Рівненська, Хмельницька, Полтавська, Донецька області) ; до третьої групи – регіони зі стабільно низькою активністю РРВАТП (Івано-Франківська, Вінницька, Запорізька, Кіровоградська, Миколаївська, Херсонська, Тернопільська, Чернівецька, Чернігівська, Житомирська, Сумська та Луганська області).

3. Визначено, що на рівень активності та розвитку Фактори підприємницької активності регіону включають показники кількості суб'єктів господарювання, показник роздрібного товарообігу, кількості активних підприємств. Фактори інтенсивності економічного розвитку регіонів визначають показниками валового регіонального продукту і обсягами капітальних інвестицій в регіонах. Група факторів, що визначають купівельну спроможність населення визначаються показниками рівнем доходів населення та обсягами реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання за регіонами.

4. За результатами кореляційного аналізу доведено, що і групи

регіонів, які виділені за рівнем розвитку РРВАТП, мають різні рівні взаємозв'язку між факторами впливу, зокрема показниками розвитку РРВАТП, інтенсивності економічного розвитку регіонів і чинників купівельної здатності населення. Регіони з високим рівнем розвитку РРВАТП мають високий рівень залежності від факторів впливу.

5. Визначено, що для регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП економічний компонент факторів впливу включає доходи населення, валовий регіональний продукт та обсяг реалізації продукції. Компонент підприємницької активності для даної групи регіонів сформовано показниками кількості активних підприємств. Інші показники цієї категорії для даних регіонів вилучені в процесі моделювання.

6. Визначено, що для регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП склад факторів, що містять дані компоненти відрізняються від інших груп регіонів. До економічного компоненту даної групи регіонів включено показники капітальних інвестицій, валового регіонального продукту, доходи населення та обсяг реалізації продукції. До другого компоненту – підприємницької активності – входять показники кількості суб'єктів господарювання та роздрібний товарообіг.

Результати досліджень за розділом 2 представлено у наукових працях 103, 125, 126.

РОЗДІЛ 3

ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ РИНКІВ ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1. Організація розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень

Сучасний стан РРВАТП визначається рядом важливих процесів реформування національної економіки, які багато в чому зумовлюють зміни у підходах до впливу і регулюванню ринків транспортних послуг. Диференціація регіонів України за рівнем розвитку, територіальні диспропорції у становленні певних регіональних систем, нерівномірність розвитку, а також акцент на особливостях і пріоритетах розвитку тих чи інших галузей у регіонах України потребують зваженого ґрунтовного підходу щодо вибору інструментів впливу. Використання тих чи інших інструментів стає більш ефективним при чіткому розумінні як об'єктивних процесів розвитку національної економіки, так і регіональних особливостей і визначених довгострокових пріоритетів розвитку.

У Стратегії сталого розвитку України «Україна – 2020», визначаючи вектор розвитку, окрім багатьох інших, акцентується увага на реформах захисту економічної конкуренції, реформі транспортної інфраструктури, розвитку програм участі в транс'європейських мереж, активізації програми залучення інвестицій [127]. Безперечно, визначені пріоритети розвитку істотно вплинуть на розвиток соціально-економічних процесів у регіонах і визначення пріоритетів регіонального розвитку. Стратегія сталого розвитку України також передбачає реалізацію політики децентралізації, яка передбачає відхід від централізованої моделі управління, а також сприяє розвитку місцевого самоврядування та стимулює до ефективної системи

організації місцевої влади.

Зазначені у Стратегії пріоритети окреслюють основні процеси, які будуть протягом довгого періоду впливати на формування регіональних економічних політик, а також програм розвитку певних сфер регіональних економічних систем.

Вихід національної економіки із кризи та перспективи подальшого розвитку умовно зумовлюють наступні групи факторів:

- 1) фактори інституційного середовища;
- 2) фактори, які характеризують ефективність організаційно-економічного механізму державного регулювання;
- 3) фактори ефективності розподілу та використання ресурсів економіки [128, С. 101].

На думку Дергачова В. В. і О. М. Тур, стійкий розвиток ґрунтується на рівноважному використанні економічних, соціальних, екологічних та культурних факторів [129, С. 184]. На думку авторів, основними складовими стійкого розвитку є:

- 1) процес змін елементів системи; які характеризуються динамічністю, незворотністю, закономірністю;
- 2) процес розвитку системи, який характеризується багатовимірністю, безперервністю, самоорганізацією;
- 3) зміна гомеостазу системи, яка супроводжується встановленням нових оптимальних параметрів, при яких у системі формуються умови для розвитку;
- 4) процеси встановлення оптимальної взаємодії за рахунок внутрішніх механізмів саморозвитку [129, С. 184-185].

На сучасному етапі розвитку економіки України та регіонів формується нова сукупність факторів економічного зростання та розвитку національної економіки [130, С. 22]. Специфіка даних факторів знаходить своє відображення в обов'язковому врахуванні економічних законів розвитку, які потребують підтримки державним регулюванням економіки та

виконанням вимог сучасного етапу розвитку [130, С. 22].

Тобто, підсумовуючи вище зазначене, визначимо, що, говорячи про розвиток РРВАТП, необхідно враховувати, що даний процес має певні властивості (динамічність, незворотність, закономірність, самоорганізацію, безперервність), знаходиться під впливом певних факторів і зумовлюється чинниками розвитку національної економіки в цілому.

Важливим моментом у формуванні системи заходів і визначенні напрямів розвитку РРВАТП є дотримання принципу співвіднесення регіональних і національних інтересів. Пріоритет національних інтересів є важливим принципом формування програм розвитку регіональних ринків, а також визначення системи регуляторних заходів на регіональному ринку.

Основними проблемами формування внутрішніх ринків в Україні значна частина науковців визначають структурну розбалансованість, попитові обмеження (зокрема низьку платоспроможність споживачів), незадовільний рівень пропозиції (низькі якісні параметри, цінові диспропорції) [131, С. 19].

Виходячи із вищезазначеного, до основних питань, які потребують вирішення відносяться:

1. на національному рівні:
 - визначення і чітке розмежування повноважень органів центральної влади і органів регіональної влади та місцевого самоврядування при вирішенні питань розвитку ринків автотранспортних послуг;
 - спрощення, шляхом введення систем електронного врядування, умов допуску до ринків автоперевізників;
 - розмежування повноважень щодо забезпечення конкурентних умов на регіональних ринках автотранспортних послуг;
 - формування програм державної підтримки оновлення рухомого складу вантажних автоперевізників;
2. на регіональному рівні:
 - створення дієвих організаційних структур у межах своїх повноважень,

які повинні забезпечити координацію дій і учасників РРВАТП;

- розробка регіональних програм розвитку автомобільного транспорту та автотранспортних перевезень, узгоджених з національними стратегіями розвитку транспортної інфраструктури;
- створення регіональних недержавних об'єднань, діяльність яких би спрямовувалася на розвиток інформаційного простору в сфері автотранспортних перевезень в умовах європейської інтеграції;
- забезпечення ефективної підтримки автоперевізників у регіонах, створення умов для координації дій усі учасників РРВАТП.

До групи регіонів з високим рівнем активності на РРВАТП було віднесено місто Київ, Закарпатську, Дніпропетровську, Львівську, Харківську та Київську області.

На даний момент в регіонах даної групи існує ряд регіональних програм, які частково можуть стати частиною загальної стратегії розвитку РРВАТП.

В Харківській області діють Програма розвитку дорожнього господарства Харківської області на 2018 - 2020 роки (рішення обласної ради від 28 лютого 2019 року № 922-VII (XIX сесія VII скликання) і Програма розвитку малого та середнього підприємництва у Харківській області на 2016 – 2020 роки (рішення обласної ради від 08 вересня 2016 року № 245-VII (VII сесія VII скликання).

Програми розвитку дорожнього господарства Харківської області на 2018 - 2020 роки передбачає за рахунок коштів дорожнього фонду Харківської області фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах Харківської області [132].

Основними критеріями, які визначені у Програмі, є:

- збереження мережі автомобільних доріг;
- забезпечення ефективного функціонування і безпеки дорожнього

руху;

- забезпечення транспортної доступності центр – периферія;
- реконструкція та розбудова мережі автомобільних доріг, із урахуванням соціально-економічного і адміністративно-територіального розвитку області;
- запровадження механізму державно-приватного партнерства для реалізації інфраструктурних проектів;
- співпраця з міжнародними фінансовими організаціями;
- упровадження новітніх систем організації будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг на засадах вільної конкуренції приватних і державних підрядників [132].

Реалізація даної Програми у регіоні повинна стати якісним підґрунтям розвитку автотранспортної інфраструктури і повинна сприяти поліпшенню транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг і приведення його у відповідність із вимогами нормативних документів, створення належної дорожньої інфраструктури; забезпечення безперебійного, безпечного та зручного руху транспортних засобів та пасажирів із розрахунковими швидкостями, навантаженнями; зменшення складової транспортних витрат у вартості товарів і послуг [132].

Програма розвитку малого та середнього підприємництва у Харківській області на 2016 – 2020 роки спрямована на усунення перешкод на шляху реалізації державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності в Харківському регіоні; упорядкування сфери регулювання підприємницької діяльності в регіоні; організація ефективної взаємодії суб'єктів господарювання області в існуючій інфраструктурі з метою підтримки підприємництва; розвиток інфраструктури підтримки підприємництва. І, незважаючи на те, що безпосередньо виробники автотранспортних послуг з перевезення вантажів у програмі не зазначені, сприяння підприємницькій ініціативі [133].

Таблиця 3.1

**Регіональні програми та органи регіональної влади та місцевого
самоуправління, які здійснюють, можуть здійснювати вплив на
формування РРВАТП у регіонах з високим рівнем розвитку РРВАТП**

№	Регіон	Діючі регіональні програми, реалізація яких може здійснювати безпосередній вплив на РРВАТП	Органи державної влади та місцевого самоуправління (структурні підрозділи ОДА)
1	2	3	4
Регіони з високим рівнем розвитку РРВАТП			
1	Харківська область	Програма розвитку дорожнього господарства Харківської області на 2018 - 2020 роки Програма розвитку малого та середнього підприємництва у Харківській області на 2016 – 2020 рік	Департамент економіки і міжнародних відносин Департамент житлово-комунального господарства та розвитку інфраструктури Департамент з підвищення конкурентоспроможності регіону
2	Закарпатська область	Регіональна стратегія розвитку Закарпатської області на період до 2020 року Програма розвитку транскордонного співробітництва Закарпатської області Регіональна програма з ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування на 2015-2018 роки Програма розвитку малого і середнього підприємництва в області на 2017 – 2018 роки	Департамент економічного розвитку та торгівлі Департамент інфраструктури, розвитку і утримання мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення та житлово-комунального господарства
3	Дніпропетровська область	Довгострокова програма по вирішенню екологічних проблем Кривбасу та поліпшенню стану навколишнього природного середовища на 2011–2022 роки Регіональна програма інноваційного розвитку на період до 2020 року Програму інтенсифікації розвитку малого та середнього підприємництва у Дніпропетровській області на 2018 – 2020 роки Програма розвитку міжнародного співробітництва, євроінтеграційних процесів та формування позитивного іміджу Дніпропетровської області на 2016 – 2020 роки	Департамент економічного розвитку Управління транспорту

Продовження табл. 3.1

1	2	3	4
4	Львівська область	Програма розвитку мережі й утримання автомобільних доріг, організації та безпеки дорожнього руху на 2018 - 2020 роки Програма підвищення конкурентоспроможності Львівської області Регіональна програма з міжнародного і транскордонного співробітництва, європейської інтеграції на 2018 - 2020 роки	Департамент економічної політики Департамент дорожнього господарства, транспорту та зв'язку Департамент міжнародної технічної допомоги та міжнародного співробітництва
5	Київська область	Програма розвитку малого і середнього підприємництва у Київській області на 2019-2020 роки Програма будівництва, реконструкції та ремонту об'єктів інфраструктури Київської області на 2016-2020 роки (зі змінами). Програма залучення інвестицій та поліпшення інвестиційного клімату в Київській області на 2019-2021 роки	Департамент економічного розвитку і торгівлі Департамент регіонального розвитку Управління інфраструктури

Розглядаючи існуючі Регіональні програми, що увійшли до першої групи, можна стверджувати, що найбільш важливою є наявність програм розвитку середнього та малого підприємництва (в Харківському, Закарпатському, Дніпропетровському, Київському регіонах). Як зазначалося раніше (п. 2.3) для регіонів цієї групи значний вплив на формування РРВАТП здійснюють показники розвитку даних ринків, тобто, економічна компонента та фактори підприємницької активності у регіоні (вантажообіг автотранспортних підприємств, фактори, що зумовлюють підприємницьку активність у регіоні, кількість суб'єктів господарювання, зростання роздрібного обороту та кількості активних підприємств і інших суб'єктів господарювання).

Успішна реалізація програм розвитку середнього і малого підприємництва спрямована на зростання даних показників, що в регіонах першої групи повинно мати істотний вплив на зростання обсягів вантажних перевезень і зростання активності на РРВАТП.

Особливої уваги заслуговує наявність і реалізація програм розвитку

дорожнього господарства у регіонах. Стан дорожньо-транспортної інфраструктури – це прямий вплив на витрати безпосередньо перевізників, оскільки саме даний фактор на пряму впливає на знос транспортних засобів, витрати на ремонт і паливно-мастильні матеріали, оскільки дані витрати при значному незадовільному стані зростають. Значною мірою стан дорожньої інфраструктури впливає і на вибір маршрутів, оскільки, досить часто, автоперевізники і логістичні компанії ідуть на зміну маршрутів, вибираючи маршрути більшої довжини, але по шляхах сполучення з кращим станом.

Наявність і реалізація таких програм, як «Регіональні програми інноваційного розвитку», «Програми залучення інвестицій та поліпшення інвестиційного клімату», «Програми розвитку міжнародного співробітництва», євроінтеграційні процеси та формування позитивного іміджу також мають істотний вплив на розвиток РРВАТП, оскільки спрямованість даних програм на підвищення підприємницької активності у регіонах вимагає ефективних дій та координації зусиль усіх учасників регіональних ринків.

Для регіонів, які активно залучені до процесів транскордонної інтеграції (у даній групі - Закарпатська область). Процеси транскордонного співробітництва визначають активізацію економічних зв'язків між регіонами різних країн, що входять до транскордонної групи.

Для регіонів другої групи – зі стабільно середнім рівнем вантажообігу (Черкаська, Одеська, Волинська, Рівненська, Хмельницька, Полтавська, Донецька області) ситуація багато в чому аналогічна із регіонами першої групи (додаток Д). Наявність у регіонах даної групи програмних документів: «Комплексні програми розвитку малого та середнього підприємництва», «Програми сприяння залученню інвестицій, розвитку економічного співробітництва та формування позитивного іміджу», «Програми розвитку автомобільних доріг загального користування», «Програми залучення інвестицій» за умови успішної їх реалізації повинні сприяти зростанню позитивного впливу на розвиток РРВАТП, підвищуючи позитивний вплив

факторів підприємницької активності та інтенсивності регіонального економічного зростання.

Для регіонів третьої групи – зі стабільно низькою активністю РРВАТП (Івано-Франківська, Вінницька, Запорізька, Кіровоградська, Миколаївська, Херсонська, Тернопільська, Чернівецька, Чернігівська, Житомирська, Сумська та Луганська області) важливим є комплексний розвиток певних галузей економіки, які зумовлюють економічний розвиток даних регіонів (додаток Е). Так, наявність Комплексної програми розвитку агропромислового комплексу в Тернопільській області і Комплексної програми розвитку агропромислового комплексу та сільських територій в Івано-Франківській області при успішній реалізації повинні сприяти активізації автотранспортних вантажних перевезень у регіонах, оскільки аграрне виробництво даних регіонів складає значну частку виробництва. У таких регіонах даної групи як Вінницька, Житомирська, Івано-Франківська, Сумська, Тернопільська, Чернівецька, Чернігівська області, починаючи із 2016 р. простежується зростання індексів виробництва сільськогосподарської продукції (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Індекси сільськогосподарської продукції у регіонах зі стабільно низькою активністю РРВАТП

№	Регіон	Роки					
		2010	2014	2015	2016	2017	2018
1	Вінницька	100,0	111,0	91,8	117,0	95,8	110,8
2	Житомирська	100,1	105,1	91,2	116,7	105,8	111,9
3	Запорізька	102,1	96,6	109,3	98,7	96,7	85,6
4	Івано-Франківська	110,8	106,3	95,5	101,7	104	101,3
5	Кіровоградська	101,9	98,2	97,7	109,4	86,1	120,6
6	Миколаївська	101,3	93,3	102,1	108,3	90,9	106,0
7	Сумська	89,9	109,7	95,4	103,5	100	111,5
8	Тернопільська	94,9	113,9	88,8	104,6	111,1	103,9
9	Херсонська	102,9	105,1	105	103,7	99,6	100,5
10	Чернівецька	103,0	104,2	91,1	100,0	105,3	105,3
11	Чернігівська	86,6	107,5	98,1	104,5	105,3	111,1

Серед регіонів даної групи лише три регіони – Запорізька, Кіровоградська та Миколаївська області традиційно відносяться до промислових регіонів, в більшості регіонів даної групи активне зростання сільськогосподарського виробництва є саме тим фактором, який багато в чому визначить зростання підприємницької активності та особливості регіонального розвитку.

Для регіонів даної групи важливим аспектом є розвиток транскордонного співробітництва, насамперед з регіонами ЄС. Значна частина регіонів, що входять до даної групи залучені до участі у транскордонному співробітництві.

Транскордонне співробітництво як невід’ємна частина міжнародних економічних відносин сприяє вирівнюванню соціально-економічного розвитку прикордонних регіонів, а також активно сприяє зближенню національних економік [134, С. 58].

Саме регіон виступає основним учасником транскордонного співробітництва. На регіональному рівні здійснюється регіональна політика розвитку транскордонного співробітництва, яка враховує інтереси держави та регіонів, проводиться відповідна координація із регіонами сусідніх країн [135, С. 141]. Транскордонне співробітництво потребує ряду механізмів, дія яких спрямована на створення ефективних умов для взаємовигідної співпраці суб’єктів та учасників транскордонного співробітництва на основі реалізації спільних інтересів у сфері соціально-економічних питань [136, С. 173].

Пріоритетним напрямом розвитку прикордонних регіонів України в межах розвитку транскордонного співробітництва є розбудова прикордонної та митної інфраструктури і транспортних коридорів, що повинне сприяти підвищенню ефективності використання транспортного потенціалу країни і цих регіонів [137, С. 45]. Виходячи із того, що в межах прикордонних регіонів перевезення вантажів передбачає відносно невеликі відстані, то становлення узгоджених з ефективними координаційними діями ринків автотранспортних перевезень стає важливим питанням для цих регіонів.

Транскордонне співробітництво у регіонах, які мають спільні межі з країнами ЄС, здійснюється в рамках Ініціативи INTERREG, основною метою якої визначено субсидіювання та стимулювання транснаціональної та міжрегіональної співпраці, яка здійснюється через кордони та сприяє гармонічній підтримці розвитку [138, С. 48].

Серед регіонів, що віднесено до групи із стабільно низькою активністю РРВАТП, Івано-Франківська та Чернівецька області є учасниками Єврорегіону «Карпати». Дані регіони є учасниками ще одного єврорегіону – Єврорегіон «Верхній Прут». Одеська область, регіон, який входить до другої групи – регіони із стабільним рівнем розвитку РРВАТП – входить до складу Єврорегіону «Нижній Дунай». Подальший розвиток транскордонного співробітництва багато в чому може стати визначальним для багатьох прикордонних регіонів, сприяючи розвитку підприємницької активності саме в процесі розвитку прикордонного, транскордонного співробітництва.

Приведений вище аналіз регіональних програм розвитку пов'язаних безпосередньо з роботою РРВАТП дає підстави вважати, що процеси їх розробки і реалізації не мають прямого відношення до питань розвитку та регулювання РРВАТП, а лише тільки в деякій мірі опосередковано стосуються інтересів даних ринків та зовсім не враховують інтереси громадськості.

Беручи до уваги низьку прозорість механізмів прийняття рішень в органах місцевого самоврядування та відсутність чітко прописаних механізмів регулювання РРВАТП, слід вважати, що однією з найбільш істотних форм участі громадськості у виробленні та реалізації регіональної політики по відношенню до РРВАТП, як на рівні встановлення загальних принципів, так і на рівні прийняття конкретних управлінських рішень є необхідність залучення незалежних експертів або експертних організацій до процесів формування та реалізації функцій управління і регулювання РРВАТП.

Залучення експертних груп вимагає формування моделі взаємодії між

учасниками РРВАТП, органами місцевого самоврядування та експертними організаціями (експертами).

В рамках даної концепції організації виконання функцій і повноважень органів місцевого самоврядування для регулювання роботи РРВАТП потрібно формування схем залучення експертних організацій (як незалежних, так і підвідомчих органам місцевого самоврядування) з використанням різних видів контрактних відносин з експертами та експертними організаціями. З метою досягнення максимальної економічної ефективності даної концепції існує необхідність класифікації функцій і повноважень органів місцевого самоврядування з точки зору реалізації практики контрактних відносин в процесі їх здійснення. Необхідно відзначити, що загальна кількість регламентів може не збігатися з загальною кількістю функцій, в рамках яких здійснюється залучення експертів, оскільки один регламент може передбачати залучення різних експертів і організацій для забезпечення виконання різних елементів однієї функції. Класифікація умов, що представлена нижче, об'єднує в одній групі різні за змістом функції, а залучення експертів в рамках їх здійснення в ряді випадків поширюється лише на певну стадію їх виконання. Також в ряді випадків розділ класифікації включає в себе різні за умовами, але подібні за змістом функції органів місцевого самоврядування. Наприклад, в одну групу потрапляють функції по атестації експертів з питань оцінки технічного стану рухомого складу перевізників, функція по сертифікації учасників РРВАТП і функція по прийняттю рішень про видачу дозволів на здійснення перевезень певного виду. Зважаючи на вищенаведене можна зробити висновок про те, що виділення різних випадків залучення експертів і експертних організацій шляхом об'єднання подібних за кількома параметрами функцій в групи істотно спростить подальший розвиток концепції регулювання РРВАТП. У зв'язку з цим представимо ряд ключових умов залучення експертів і експертних організацій і розподіл різних функцій органів місцевого самоврядування по групах на основі виділених умов.

Представлена концепція формування РРВАТП передбачає виділення трьох груп випадків залучення експертів, які вимагають детального розгляду:

I. Залучення до управління РРВАТП незалежних експертів або експертних організацій.

II. Залучення до реалізації функцій управління РРВАТП підвідомчих для органів місцевого самоврядування організацій.

III. Залучення експертів і експертних організацій до процесу організації розміщення замовлень на перевезення і надання транспортних послуг для потреб органів місцевого самоврядування.

Серед функцій, до реалізації яких залучаються незалежні експерти або експертні організації, концептуально повинні реалізовуватися наступні чотири групи функцій:

A - прийняття рішень з використанням матеріалів експертиз і досліджень по роботі РРВАТП;

B - визнання компетенції особи/організації в сфері вантажних автотранспортних перевезень;

C- створення виняткових умов;

D - розгляд суперечностей в рамках здійснення тієї чи іншої функції.

Далі розглянемо зазначені питання більш детально.

I. Залучення до реалізації функцій незалежних організацій. В першу чергу сфокусуємо увагу на функціях, до реалізації яких залучаються незалежні експерти або експертні організації і визначимо критерії, які дозволяли розподілити функції за вказаними вище групами (A – D).

(A) Прийняття рішень з використанням матеріалів експертиз і досліджень по роботі РРВАТП. У ряді адміністративних регламентів органів місцевого самоврядування поняття «експертиза» визначено як діяльність по залученню наукових та інших організацій, вчених і фахівців для опрацювання питань якості, ефективності та безпеки перевезень за допомогою проведення досліджень, аналізу та оцінки перевізників, як об'єктів експертизи, підготовки висновків щодо цих об'єктів. У першій групі

(А) об'єднані функції, в рамках реалізації яких експертами та експертними організаціями проводяться різного роду дослідження та експертизи, які згодом розглядаються органом місцевого самоврядування в процесі прийняття управлінських рішень щодо РРВАТП. Це можуть бути експертизи якості перевезень, експертизи на предмет відповідності певним умовам, правові експертизи. Ключова відмінність функцій даної групи полягає в тому, що, по-перше, в рамках реалізації функції проводяться експертизи та дослідження (не завжди обов'язкові), пов'язані з аналізом документальних матеріалів, фізичних параметрів об'єктів, якісних характеристик перевезень і т.п., а по-друге, результати експертиз, що проводяться в рамках цих функцій, не є єдиною основою для прийняття рішень. Як правило, результати експертиз додаються до інших матеріалів і досліджуються в сукупності з іншими передбаченими до розгляду документами. Як приклад функцій даної групи можна виділити функцію по організації продовження термінів служби рухомого складу і технічних засобів, що використовуються на вантажному автомобільному транспорті. В ході її реалізації власник рухомого складу або технічних засобів, що використовуються на автомобільному транспорті, розглядає можливість проведення робіт з подовження термінів служби рухомого складу або технічних засобів. В експертній організації, що має свідоцтво на право проведення робіт з технічного діагностування рухомого складу або технічних засобів, що використовуються на вантажному автомобільному транспорті, підготовлюється відповідний висновок. На підставі відомостей, поданих в експертному висновку, орган управління РРВАТП згодом приймає рішення.

Порядок залучення органами місцевого самоврядування експертних організацій і експертів до проведення досліджень і експертиз не повинен бути уніфікованим і може відрізнятися в залежності як від характеру функції, в рамках реалізації яких залучаються експерти і організації, так і від органу місцевого самоврядування. Звертаючись до типології експертного знання в контексті контрактних відносин, необхідно зазначити, що стосовно цієї групи

функцій експертне знання з точки зору джерел виступає результатом дослідження, а з точки зору мети - експертне знання щодо функцій даної групи є однією з підстав для регулюючих рішень і дій.

(В) Визнання компетенції особи/організації в певній сфері вантажних автотранспортних перевезень. Функції другої групи зосереджені на перевірці і підтвердженні кваліфікації особи або організації в певній галузі або сфері діяльності, вони об'єднані між собою за результатами виконання. Результатом виконання кожної з них є присвоєння / відмова в присвоєнні деякому об'єкту певної характеристики, яка дозволяє зарахувати його до певної спільноти і наділяє певними правами, які надають законну можливість здійснення певних перевезень на РРВАТП. Таким чином, в рамках реалізації функцій даної групи відбувається оцінка об'єкта на предмет його компетенції в сфері вантажних автотранспортних перевезень. У разі визнання його компетенції відбувається наділення його додатковими правами, невластивими йому раніше. Головна відмінність експертизи в рамках функцій даної групи полягає в тому, що саме експертиза є базовою підставою для прийняття рішення і рішення формується головним чином на підставі відповідності кваліфікації об'єкта заданим рівнем кваліфікації.

(С) Створення виняткових умов. До третьої групи віднесені функції, результатом реалізації яких є створення особливих, виняткових умов для деякого об'єкта за допомогою присвоєння йому якоїсь особливої характеристики. На відміну від функцій другої групи, у даному випадку визначення цих умов не залежить від кваліфікації об'єкта. Для кожної з функцій існує перелік характеристик, якими повинен володіти об'єкт, для наділення його формальним статусом, що дає право і можливість здійснювати (або ж право не здійснювати) той чи інший вид перевезень на законних підставах. Як приклад, до таких засобів можуть бути віднесені: проведення сценарних конкурсів з розподілу державної фінансової підтримки на перевезення; видача дозволу перевезення певного виду; формування та ведення реєстру учасників РРВАТП, щодо яких здійснюються

регулювання і контроль. Ключовою відмінністю експертизи, проведеної в рамках виконання функцій даної групи, є те, що саме її результати є головною підставою для прийняття рішення. В рамках реалізації кожної з функцій даної групи рішення приймаються спеціалізованими комісіями, до складу яких крім державних службовців входять і представники експертного співтовариства. Однією з функцій даної групи є надання різного роду ліцензій, наприклад: на здійснення транспортної діяльності. Звертаючись до теоретичної частини питання, можна відзначити, що джерело і мета експертного знання в даному випадку повторюють джерела і мету, які виділені щодо функцій другої групи.

(D) Розгляд розбіжностей в рамках здійснення функцій (повноважень) До четвертої групи належать функції, в ході реалізації яких, в разі надходження скарг і претензій, передбачається їх розгляд третьою особою або організацією; в тому числі це може бути створення спеціалізованої комісії з розгляду претензій та скарг, до складу якої крім співробітників органу регіонального управління входять незалежні експерти. Рішення про залучення експертів для аналізу матеріалів по розбіжностям, згідно з регламентом, приймається в наступних випадках:

- проведення комплексного аналізу економічної обґрунтованості тарифів на перевезення вантажів;
- проведення технологічно складного аналізу результатів діяльності учасників РРВАТП;
- проведення незалежної оцінки та аналізу статей розбіжностей.

Порядок обліку експертної думки в процесі прийняття остаточного рішення в регламенті не відбитий, що говорить про облік експертної думки швидше в якості довідкового матеріалу. До компетенції членів комісії входить розгляд матеріалів, наданих відповідальним підрозділом, і матеріалів, наданих суб'єктом ринку, в який підлягає розслідуванню. На засіданні комісії може бути присутнім представник суб'єкту, за яким ведеться розслідування на предмет заняття домінуючого положення. В ході засідання

комісія заслуховує доводи зацікавлених сторін, розглядає подані господарюючим суб'єктом в комісію докази того, що його положення не може бути визнано домінуючим, і на основі цього шляхом відкритого голосування приймає рішення. З теоретичної точки зору джерелом даного виду експертного знання може бути як вираз специфічного (не дослідного) експерименту, так і вміння застосовувати загальні (універсальні) принципи в типових ситуаціях. Метою в даному випадку є підстава для врегулювання розбіжностей (суперечок).

II. Залучення до реалізації функцій підвідомчих організацій. Крім виділених вище груп існує також ряд функцій, до реалізації яких залучаються підвідомчі організації органів місцевого самоврядування, в завдання яких входить надання різних послуг пов'язаних з функціонуванням РРВАТП. Підвідомчі організації, що здійснюють експертні функції, можуть бути розділені на групи по об'єкту надання послуг на РРВАТП. Причому в якості об'єкта можуть виступати як заявники, так і самі органи регіонального управління. По відношенню до заявників це можуть бути функції щодо прийняття відповідно до законодавства України рішення про управління активами, що знаходяться в комунальній власності або власності територіальної громади (парком рухомого складу, вантажами), що пов'язано з вантажними перевезеннями в ході реалізації регіональних програм.

У кожному з перерахованих випадків схема залучення, кількість експертів, вага експертної думки при прийнятті остаточного рішення різні. У деяких випадках реалізація функцій повністю залежить від кваліфікації експерта, в інших випадках експертна діяльність зводиться до зіставлення і класифікації даних і розрахунку на основі цього плати за заданою методикою (наприклад розрахунок плати за перевезення великовагових вантажів).

III. Залучення експертів до процесу організації розміщення замовлень на перевезення і надання транспортних послуг для потреб органів місцевого самоврядування. Окремим напрямком в рамках розробки даної концепції стало врахування особливостей залучення зовнішніх учасників до процедури

організації розміщення регіональних замовлень на перевезення вантажів автомобільним транспортом. Сфокусуємо увагу на можливостях залучення зовнішніх експертів і експертних організацій до різних етапів процесу розміщення регіональних замовлень на РРВАТП, серед яких:

- залучення спеціалізованих організацій для здійснення функцій з розміщення замовлення;
- залучення зовнішньої експертної організації для перевірки відповідності якості транспортних послуг вимогам, встановленим територіальною громадою або контрактом з регіональними органами управління;
- залучення спеціалізованої організації для надання послуг з обслуговування та забезпечення функціонування офіційного сайту органу управління РРВАТП;
- залучення спеціалізованої організації для надання послуг оператора електронних торговельних майданчиків;
- залучення зовнішніх експертів для участі в комісії з розміщення замовлення на перевезення.

Цільовим завданням залучення експертів є максимізація ефективності управлінських рішень і мінімізація ризиків з ними пов'язаних, в умовах функціонування РРВАТП. Приводом залучення експерта є необхідність використання відповідних спеціальних знань, що стосуються роботи РРВАТП як об'єкта управлінської діяльності. Критеріями залучення експерта є: наявність відповідної його кваліфікації; доступність процесу прийняття управлінського рішення; професіоналізм; досвід науково-дослідної роботи; відсутність особистої зацікавленості; високі моральні якості.

3.2. Організаційна модель реформування ринків автотранспортних перевезень

Ринки автомобільних вантажоперевезень, які функціонують на національному і міжнародному рівнях, передбачають різноманітність в структурі і формах взаємовідносин, що формуються на них.

На відміну від них, регіональні ринки вантажних автотранспортних перевезень (РРВАТП) мають незначні відмінності у організаційних формах, а також не виділяються за складом і формою власності гравців, що діють на них. При цьому, зважаючи на територіальний поділ праці і виділення спеціалізації регіону, кожен із ринків є специфічним і унікальним, тобто, потребує розроблення правил функціонування, що відбивають ці особливості.

Новітня модель регулювання РРВАТП спрямована на подолання недосконалості існуючої форми організації. В Україні накопичено вагомий позитивний досвід моніторингу та управління вантажними автоперевезеннями у рамках інтеграції транспортної системи країни до європейської транспортної системи, що дозволило сформувати певне коло фахівців даної сфери, цей досвід необхідно реалізувати при удосконаленні функціонування РРВАТП у всіх регіонах України [139, с. 110].

Вище зазначене, уможливорює реалізацію моделі РРВАТП, яка у структурному відношенні уможливорює існування на ринку певних груп учасників, які відрізняються один від одного колом повноважень і виконуваними функціями (рис.3.1).

Інституційна структура РРВАТП передбачає наявність регулятора ринку, який сформовано у вигляді регіональної транспортної комісії (РТК).

До основних функцій РТК належать:

- розгляд питань, які пов'язані з регулюванням допуску на ринок автомобільних вантажоперевезень;

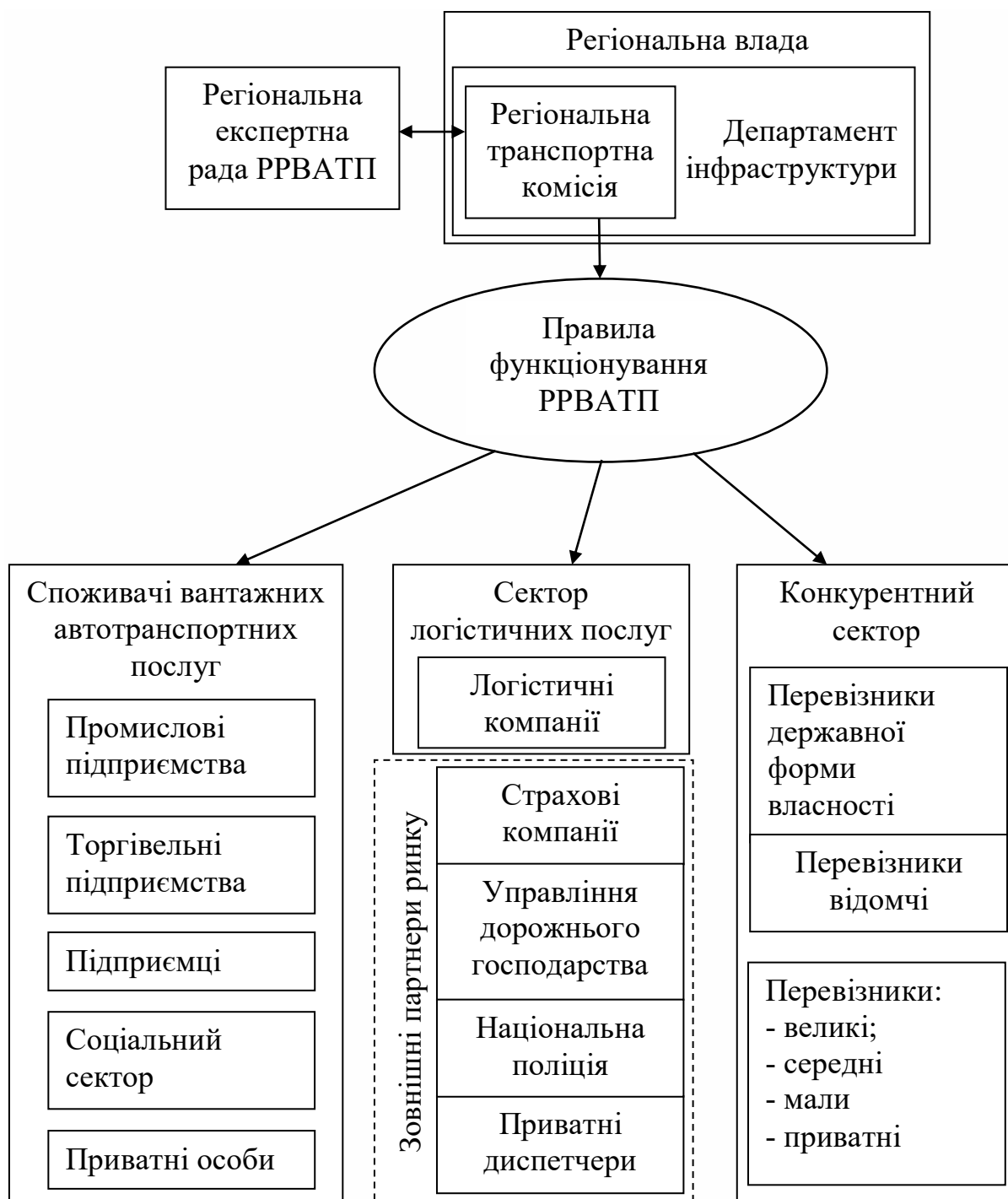


Рис. 3.1 Інституційна структура регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень [139, с. 110]

- вирішенні питань, які пов'язані зі страхуванням, оподаткуванням, підтримкою вантажоперевізників на рівні регіональної влади;
- формуванні прозорості фінансових відносин на ринку.

На даному етапі спрощення процедури ліцензування автотранспортних перевезень призвело до того, що обов'язковому ліцензуванню згідно із законодавством України підлягають вантажні перевезення небезпечних вантажів [140]. Але подальша інтеграція України до ЄС, об'єктивно призведе до уніфікації нормативної бази автотранспортних перевезень, що змусить українських автоперевізників працювати у нових для них умовах. До таких умов, що зумовлюють роботи автоперевізників в ЄС, є обов'язковий допуск до роботи на ринку автотранспортних послуг незалежно від виду перевезень.

Допуск до роботи на ринку автооператорів (автоперевізників) визначає обов'язкові умови:

1. обладнані відповідним чином місця для зберігання автотранспортних засобів;
2. центр управління автоперевезеннями (такий центр може бути представлений віртуальним офісом);
3. сертифікований фахівець (транспортний менеджер), який має відповідну освіту;
4. відповідність встановленому нормативу фінансової спроможності автооператора;
5. бездоганна репутація автоперевізника [141, 142].

Визначення бездоганної репутації в країнах ЄС є однозначно визначеним поняттям. Поняття бездоганної репутації у загальному вигляді передбачає:

1. відсутність притягнення до карної відповідальності;
2. відсутність притягнення до відповідальності за адміністративні порушення, які пов'язані із безпекою перевезень, організацією праці, умов відпочинку працівників, фінансовими аспектами діяльності [142, 143, С. 103].

Дана вимога розповсюджується на власника підприємства, його керівника і транспортного менеджера, які не можуть мати даних правопорушень не лише у професійній сфері, але і в тому, що стосується особистості [141].

Обладнане відповідним чином місце для зберігання рухомого складу передбачає, що автоперевізники не зобов'язані мати таке приміщення або земельну ділянку у власності. Це може бути орендоване приміщення, право користування яким оформлено належним чином.

Центр управління автоперевезенням передбачає наявність єдиного центру, через який відбувається процес управління діяльністю, зберігання інформації та документації. Але, законодавство країн ЄС не визначає особливих вимог до такого приміщення. Широкого розповсюдження отримали віртуальні офіси або спільні офіси управління для декількох підприємств.

Поняття транспортного менеджера є новим для українських перевізників і згідно вимог включає наявність фахівця з відповідною освітою, який пройшов відповідну сертифікацію.

Фінансова спроможність для автооператорів визначається наявністю необхідних коштів для здійснення своєї діяльності. Особливістю визначення є наявність коштів на перший транспортний засіб (починаючи із січня 2017 року в обсязі 7850,00 євро) і на кожний наступний транспортний засіб в обсязі 4350,00євро [143, 144].

Поступове впровадження даних вимог при подальшому поглибленні інтеграційних процесів в Україні є невід'ємним підґрунтям розвитку РРВАТП і потребує врахування їх у ході формуванні новітніх регіональних структур, які повинні здійснювати заходи та сприяти розвитку цих ринків.

Діяльність РТК як регулятора ринку спрямована на концентрування зусиль провідних фахівців в області автомобільного транспорту і логістики з метою консолідації та ефективного розвитку ринку, для розробки і реалізації інноваційних рішень в управлінні на регіональному рівні.

Існуюча система регіональних управлінь, яка представлена у (табл. 3.1) і таблицях у (Дод. Д, Е) демонструє значну розгалуженість повноважень у сфері розвитку регіонального транспорту у системі управлінь і департаментів місцевих адміністрацій.

До складу РТК пропонується залучати представників ряду профільних організацій, таких, як Міністерство інфраструктури, Асоціація «Український логістичний альянс», ГТ «Трансперенсі Інтернейшнл Україна», «Федерація роботодавців транспорту України», регіональних представництв Державного Агенства автомобільних доріг України, ГТ «Всеукраїнський центр реформ транспортної інфраструктури», ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСНДПРОЕКТ» і навчально-наукові інститути за регіонами, а також представників великих автотранспортних і логістичних компаній регіонів.

При РТК у запропонованій моделі пропонується створити регіональну експертну раду ринку, в яку, окрім представників від усіх учасників ринку, доцільно включати представників територіальних управлінь на транспорті, Антимонопольного комітету України (АМКУ), а також Товариства захисту прав споживачів [139, С. 111].

Центральним завданням РТК і регіональної експертної ради є початкове формулювання і подальше вдосконалення «Правил функціонування РРВАТП», що включають:

- чітке формулювання мети управління ринком;
- опис алгоритмів взаємодії між собою учасників ринку,
- алгоритми прийняття організаційно економічних і фінансових рішень органами управління РРВАТП.

Принциповим моментом моделі, яка пропонується, є розподіл усіх учасників РРВАТП на дві групи. Перша група включає всі види вантажних автомобільних перевізників, що утворюють конкурентний сектор, а в друга – учасників ринку, які надають логістичні послуги [139, с. 112].

Функціональними обов'язками регіональної транспортної комісії є наступні:

1. Розробка правил функціонування РРВАТП:
 - 1.1 затвердження методики оцінки ефективності роботи РРВАТП;
 - 1.2 затвердження методики оцінки потенціалу РРВАТП;
 - 1.3 затвердження методики оцінки та моніторингу якості послуг,

вантажних автотранспортних послуг;

1.4 затвердження регіональних програм розвитку відповідно до Національної транспортної стратегії України;

1.5 затвердження методики розрахунку економічного ефекту від допуску нових учасників ринку;

1.6 затвердження алгоритму розрахунку базового середньомісячного тарифу на вантажоперевезення в регіоні

1.7 затвердження алгоритму розподілу коштів, на підтримку учасників ринку

2. Видача та відкликання ліцензій на право здійснювати підприємницьку діяльність на РРВАТП;

3. Узгодження з місцевим бюджетом обсягу субвенцій на покриття збитків соціальних перевізників;

4. Проведення консультацій і навчальних програм з питань роботи РРВАТП і зміни в законодавстві;

5. Визначення територій (зон) особливого екологічного контролю;

6. Розгляд інвестиційних проектів на розвиток логістичної мережі і дорожньої інфраструктури, прийняття по них рішень і підписання інвестиційних угод;

7. Затвердження розміру інвестиційних надбавок (щорічно, відповідно до інвестиційних угод);

8. Організація тендерів на участь в створенні нових об'єктів дорожньої інфраструктури регіону;

9. Координація та затвердження планів розвитку РРВАТП в інтересах регіону;

10. Розподіл субвенцій з регіонального бюджету між учасниками РРВАТП;

11. Підготовка та розміщення в ЗМІ звіту про порівняльну техніко-економічної ефективності функціонування ринку, стабільності якості надаваних вантажних автотранспортних послуг і середніх цінах вантажні

автотранспортні на перевезення (диференційовано за видами перевезень);

12. Організація перевірок дотримання учасниками РРВАТП правил взаємодії та алгоритмів розрахунку показників [139, С. 111].

Питання впливу логістичного сектору на формування розвиненої інфраструктури, створення ефективних логістичних структур як частини розвитку транспортного сектору залишаються важливим питанням у дослідженнях світових науковців [145, 146]. Транспорт як основу територіального розвитку визначають провідні науковці в усьому світі, при цьому акцентуючи увагу на логістичних особливостях логістичних транспортних систем [147, 148, 149].

Сектор логістичних послуг визначають не тільки як невід'ємну складову сталого розвитку транспортних систем, але і обов'язковою умовою створення розвиненої транспортної інфраструктури. Сектор логістичних послуг у моделі представлено логістичними операторами, які здійснюють свою діяльність у відповідному регіоні. Логістичний оператор – сервісна компанія, яка спеціалізується на наданні послуг в області логістики.

Найпоширеніша класифікація логістичного сервісу базується на наступних критеріях:

1PL – коли все логістичні операції здійснюються безпосередньо власником вантажу, тобто відділом логістики компанії;

2PL – випадок, коли в якості субпідрядників залучається компанія, яка надає моно продукти. Наприклад, тільки перевезення або тільки складське зберігання;

3PL – сервіс можна віднести до діяльності логістичного оператора [139, с. 112].

До логістичних операторів відносяться компанії, яка надає логістичні послуги не нижче рівня 3PL.

Одними з перших в цій області на ринках автотранспортних перевезень України з'явилися великі міжнародні логістичні компанії. Послугами даних компаній, перш за все, користувалися великі міжнародні корпорації, оскільки

на Українському ринку вантажних перевезень не було іншої альтернативи [139, С. 112].

Іноземні логістичні компанії, що увійшли в той період на вітчизняний ринок, зіткнулися зі складністю ведення справ в умовах українського ринку, оскільки споживачі логістичних послуг у період становлення національного автотранспортного ринку були представлені невеликою кількістю клієнтів [139, С. 112].

У підсумку, українські компанії отримали на логістичному ринку певну перевагу, в силу їх високої адаптованості до українського бізнес-середовища. Зазначимо, що на даний момент ринок українських логістичних операторів достатньо розвинений. Ряд автотранспортних компаній створюють власні відділи логістики, однак, використання послуг спеціалізованих логістичних компаній лишаються найбільш прийнятним рішенням для значної кількості автоперевізників в Україні, що зумовлюється рядом причин:

1. логістичний оператор має більш широкі можливості, досвід і ресурси для вирішення завдань, що постають перед ним у порівнянні з відділом логістики компанії;

2. досвід і готовність до забезпечення належного обслуговування при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності, зокрема, міжнародних перевезень. Логістичний оператор не тільки кваліфікований у актуальних змінах у законодавстві, але має можливість вирішувати питання обмеженості місць для митного оформлення, відсутності фахівців з митного оформлення вантажів, організації взаємодії з представниками регіональних митниць тощо. Тобто, використання послуг логістичного оператора дозволяє скоротити витрати, пов'язані з непередбаченими обставинами при здійсненні даного виду перевезень;

3. високий ступень формування кошторису витрат на логістичні послуги, оскільки на стадії комерційної пропозиції і стадії розрахунку, клієнт логістичного оператора отримує обґрунтований бюджет. Враховуючи те, що розраховані на основі калькуляції витрат ціни за надання послуг

враховується в договорі, витрати на послуги з логістики є прозорими.

4. високий ступень гнучкості та адаптації логістичних операторів, яка передбачає можливість формування і реалізації індивідуальної логістичної послуги у межах реалізації принципу «fine tuning» своїх продуктів під конкретні запити клієнта

5. можливість використання сучасних і новітніх рішень в логістиці. Можливість використання сучасних технологій пов'язано з великими фінансовими вкладеннями, що не завжди доцільно для автотранспортного підприємства, іде співпраця з логістичним оператором надає можливість отримання даних технологій або нововведень на умовах розділеної вартості. [139, С. 113]

Взаємодія при функціонуванні РРВАТП відбувається не лише серед безпосередніх учасників даних ринків, а також із широким колом зовнішніх партнерів, зокрема:

- страховими компаніями, що забезпечують страховими послугами учасників ринку;
- Національною поліцією, роль якої полягає в забезпеченні безпеки дорожнього руху, видачі дозволів на перевезення не габаритних і небезпечних вантажів і здійсненні контролю порядку в режимі реального часу;
- приватними диспетчерами, які складають малу частку ринку і здійснюють підприємницьку діяльність на рівні обслуговування приватних автоперевізників;
- Управлінням дорожнього господарства, основні завдання якого полягають в забезпеченні цілодобового безперебійного руху наземного транспорту, проведенні капітального ремонту і реконструкції доріг, а також, в розробці перспективних планів розвитку дорожньої служби [139, с. 112]

Особлива роль зовнішніх партнерів полягає в створенні для учасників ринку певного виду гарантій державної підтримки ведення підприємницької діяльності в області вантажних автотранспортних перевезень в оперативному

режимі.

Досягнення стабільного й ефективного розвитку РРВАТП органами виконавчої і законодавчої влади регіональної необхідно проводити обґрунтовану транспортну політику на регіональному рівні, яка спрямована на сприяння:

- регулювання пропозиції і попиту автотранспортних послуг;
- формування конкурентного середовища рівних з прав і відповідальності господарюючих суб'єктів автотранспортного бізнесу;
- посилення регулятивного характеру функціонування податкової системи на вантажному автомобільному транспорті (в рамках компетенції органів регіональної влади);
- економічна безпека функціонування господарюючих суб'єктів;
- регулювання навантаження на місцеву дорожню мережу;
- введення механізму зонування територіальних сегментів, що забезпечить екологічну безпеку;
- постійний моніторинг та відповідне корегування технічних регламентів для забезпечення транспортної безпеки;
- підвищення інвестиційної привабливості відтворювальної політики суб'єктів автотранспортного комплексу, які обслуговують соціально-значимі і стратегічні перевезення вантажів (рис. 3.2) [150, С. 118].

Створення сприятливих умов формування комплексу заходів, які спрямовані на підвищення ефективності використання автотранспортного потенціалу і захисту економічних інтересів регіону, передбачає ряд заходів, які визначають наступне:

- пріоритетне розміщення замовлень для державних потреб на автопідприємствах регіону;
- податкові пільги і інвестиційні податкові кредити (або гарантії) для стимулювання інвестицій;
- передача на основі проведення відкритих конкурсів, що належать



Рис. 3.2 Структурно-логічна схема регулювання РРВАТП [150, С. 119]

органам державної влади, пакетів акцій автотранспортних підприємств в довірче управління третім особам з урахуванням дотримання інтересів не тільки інвесторів, але й держави [150, С. 119].

Завдання розвитку РРВАТП передбачає систему регуляторів з екологічної безпеки регіону, тобто необхідно застосовувати:

- систему диференціації плати за природні, енергетичні та інші ресурси, що надаються регіональною інфраструктурою в залежності від існуючого ймовірного рівня несприятливого впливу автотранспортної діяльності та ступеня ризику настання істотної шкоди від аварії або інших подібних подій;
- обов'язкове страхування відповідальності за забруднення довкілля при функціонуванні автотранспортних підприємств [150, С. 120].

Реформування і розвиток регіональних ринків вантажних транспортних перевезень має на меті забезпечення сталого розвитку регіонів та максимальне задоволення потреб споживачів і виробників якісними вантажно-транспортними послугами. Визначена мета розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень реалізується в умовах створення єдиного інформаційного простору.

Такі дії сприяють інтеграції всіх учасників ринку перевезень та забезпечать їх ефективну взаємодію. При цьому синергетичний ефект діяльності в кінцевому підсумку повинен відображатися в прирості вкладу вантажного автомобільного транспорту в валовий регіональний продукт.

Отже, представлена організаційна модель спрямована на вирішення завдання формування «цивілізованого» ринку вантажних автотранспортних перевезень. Втілення цієї моделі в роботу регіональних органів потребує реорганізації принципів регіонального і національного регулювання роботи вантажного автотранспортного сектору економіки.

Отримані результати є актуальними не тільки на регіональному рівні, а й в масштабах країни, оскільки інтеграція України в Європейський

економічний простір передбачає перехід до принципово нових методів ведення підприємницької діяльності. В особливій мірі дана ситуація стосується саме сфери діяльності вантажного автомобільного транспорту в регіонах.

3.3. Визначення перспектив розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень

Визначення можливої поведінки процесу в майбутньому на основі інформації про минуле називають прогнозуванням. Прогнозування практикується в багатьох галузях знань, включаючи економіку і управління. Залежно від цілей прогнозу, області знання, структури і обсягу інформації в минулому і інших чинників можуть використовуватися різні методи і моделі прогнозування.

Методи прогнозування поділяються на три великі групи: статистичні, причинно-наслідкові та комбіновані [151]. Статистичний метод прогнозування передбачає використання статистичних даних спостережень над процесом в минулому, на основі яких здійснюється прогноз. Причинно-наслідковий метод прогнозування встановлює функціональне співвідношення між параметрами прогнозованого процесу і іншими, часто вже не формалізуються, процесами. На основі прогнозних (очікуваних) значень деяких процесів, експертних та інших оцінок отримують прогноз розглянутого процесу. Комбінований метод використовує елементи статистичного і причинно-наслідкового методів в формі, яка визначається конкретною ситуацією.

Під моделлю прогнозування зазвичай розуміють математичний опис змін в даному процесі.

Для інерційних економічних процесів можна виділити три типи

моделей прогнозування: детермінований, стохастичний і комбінований [151]. Перший тип моделей описує процес, зазвичай встановлюючи детерміновану функціональну залежність значень параметрів процесу від часу і інших чинників. Другий тип моделей враховує імовірнісний характер процесу і описує процес ймовірнісної залежністю. Комбіновані моделі являють собою функціональне об'єднання стохастичних і детермінованих моделей. У більшості випадків моделі комбінованого типу зустрічаються як стохастичні моделі з трендом [152, 153]. Для прогнозування економічних процесів використовується зазвичай статистичний метод, перевага якого в тому, що можна допустити незалежність «протікання» прогнозованого процесу від особи, що приймає рішення,

Основне завдання прогнозування – визначення стану процесу в майбутньому з мінімальною помилкою, що оцінюється деякою мірою адекватності обраної моделі досліджуваного процесу. Вибір моделі здійснюється на основі спостережень показників розвитку процесу.

Останнім часом широкого поширення набувають стохастичні моделі прогнозування. Детерміновані моделі можуть використовуватися, по-перше, для дуже вузького класу процесів, по-друге, на невеликому відрізку прогнозу. Навпаки, стохастичні моделі можуть застосовуватися для різних класів процесів і на відносно великий період прогнозу. Широке застосування знаходять також адаптивні самоорганізовані моделі прогнозування, в яких вибір моделі здійснюється автономно від імені приймає рішення на основі деякого аналітичного критерію [154]. Для цього застосовуються легко модифікуються класи моделей, такі, як лінійні і поліноміальні моделі, експоненціальні моделі. З упорядкованого по зростанню складності і числа факторів набору моделей послідовно один за іншим застосовуються моделі для прогнозування ретроспективного часового ряду, поки підвищення складності не приведе до втрати якості (точності) прогнозу. Адаптивні самоорганізовані моделі прогнозування є ефективним інструментом для отримання прогнозних величин в імітаційному моделюванні, в системах

автоматичного управління і прийняття рішень, а також при прогнозуванні в автоматичному режимі великого числа незалежних інерційних показників.

На відміну від прогнозування просторово-локалізованих процесів виробництва і споживання, прогнозування виробничо-транспортних систем має головну невизначеність, пов'язану з географічною віддаленістю точок зростання і їх взаємної залежністю.

В працях [155, 156] для прогнозування пропонується використовувати ретроспекцію географії і обсягів зв'язків між вузлами мережі з урахуванням видів перевезень, характеру зв'язків. Запропоновані в роботі динамічні транспортні карти при інерційному зростанні виробничо-економічних зв'язків є вдалим вирішенням питання прогнозування обсягів роботи конкретного виду транспорту. У той же час, з огляду на що забезпечує суть транспортного комплексу в економіці країни і наявність конкуренції видів транспорту, а також структурних змін в економіці регіонів і вузлів зародження вантажопотоків, динамічні транспортні карти мають деяку обмеженість.

В даний час реалізуються такі концептуальні підходи до прогнозування перевезень на автомобільному транспорті, які використовуються на різних рівнях управління:

- визначення макроекономічних величин обсягів перевезень в залежності від змін соціально-економічних показників країни і галузей економіки;
- прогнозування обсягів роботи з виділенням видів транспорту і перевезень, з урахуванням тенденцій середньої дальності перевезень (транспортно-економічних зв'язків);
- перевезення є конкурентним середовищем підприємницької діяльності транспортних підприємств з надання транспортних послуг суб'єктам економіки і населенню країни.

З огляду на перманентний стан структурних і кількісних змін в економіці, де які фахівці вважають, що прогнозування перевезень слід

проводити з їх деталізацією за якісними і просторовим ознаками. При цьому, якісні ознаки перевезень – це види перевезень, відокремлювалися по суб'єктам економіки: пасажирські перевезення (далекі і приміські), вантажні за видами вантажу (по угрупованням), змішані перевезення. До просторових ознак перевезень відносять внутрішньо регіональні (місцеві) перевезення, міжрегіональні перевезення, міжнародні перевезення.

Для прогнозування окремих процесів у виробничо-транспортному комплексі використовуються моделі, якісно відображають всі існуючі методичні підходи, що класифікуються як по періоду прогнозування (оперативний, короткостроковий, середньостроковий і довгостроковий), так і за характером поведінки (лінійні, нелінійні, періодичні, стохастичні, стаціонарні і ін.).

Моніторинг і прогнозування перевезень на автомобільному транспорті в сучасних умовах вимагають особливої уваги, які обумовлені:

- розбалансованістю сталих виробничо-економічних (або транспортно-економічних) зв'язків як для окремих підприємств, так і для цілих галузей і регіонів через різні темпів економічних перетворень в суб'єктах економіки, переорієнтування і реформування галузей і підприємств;
- відбуваються структурними змінами в галузях економіки, так само і на транспорті;
- якісними змінами в структурі перевезень, які вимагають всебічного аналізу.

Найважливішою умовою прогнозування є простота розуміння та інтерпретації результатів, тому що у кінцевому підсумку, прогноз буде представлений менеджерам або керівникам для затвердження і використання в процесі ухвалення рішення. Відповідно до цього критерію найвищої оцінки заслуговують регресійні моделі, метод оцінки тренду, класичне розкладання і методи експонентного згладжування.

Емпіричні дослідження показали, що точність прогнозу, виконаного простими методами, практично така сама, як точність, отримана при

використанні комплексної або статистично складної методики, зокрема, зроблені наступні висновки.

1. Статистично складні або комплексні методи прогнозування не призводять в обов'язковому порядку до одержання точніших прогнозів, чим простіші методи.

2. Різні показники точності (MAD, MSE, MAPE), використовувані для оцінки різних методів прогнозування, дають результати, що погоджуються.

3. Комбінування результатів трьох експонентних методів, що згладжують, перевершує, у середньому, окремі комбіновані методи і дає найкращий ефект порівняно з іншими методами.

4. Надійність методів прогнозування залежить від віддаленості прогнозу в часі (річні, квартальні, місячні) і типу аналітичних даних. Деякі методи прогнозування точніше відповідають короткостроковому прогнозу, а інші – для складання тривалих або довготривалих прогнозів. Деякі методи найбільш ефективні при обробці щорічних даних, інші для щоквартальних і щомісячних даних.

У кожному разі результати застосування будь-якого обраного методу треба перевіряти, щоб бути впевненим у тім, що він дає адекватне розв'язання поставленої задачі.

Точність методу прогнозування (помилка прогнозу) часто визначається шляхом порівняння вихідного ряду $Y_1, Y_2, \dots, Y_t, \dots, Y_n$ з його прогнозом $\hat{Y}_1, \hat{Y}_2, \dots, \hat{Y}_t, \dots, \hat{Y}_n$. Погрішність або помилка прогнозу визначається як різниця між спостережуваними значеннями і прогнозами.

Для оцінки помилок, властивих окремим методам прогнозування, розроблено кілька методів, більшість яких полягає в усередненні певних функцій від різниць між дійсним значенням та його прогнозом

$$e_t = Y_t - \hat{Y}_t, \quad (3.1)$$

де e_t - помилка прогнозу в момент часу t ;

Y_t - дійсне значення в момент часу t ;

$\hat{Y}_t$ - прогнозоване значення в момент часу t .

Один зі способів оцінки методу прогнозування полягає у підсумовуванні абсолютних помилок і обчисленні середнього абсолютного відхилення (Mean Absolute Derivation, MAD). Використання MAD найкорисніше, коли необхідно виміряти помилку прогнозу в тих самих одиницях, що і вихідний ряд. Помилка MAD обчислюється за формулою

$$MAD = \frac{1}{n} \sum_{t=1}^n |Y_t - \hat{Y}_t|. \quad (3.2)$$

Інший спосіб оцінки методу прогнозування полягає у визначенні середньоквадратичної помилки (Mean Squared Error, MSE), для чого значення кожної помилки зводиться у квадрат; ці величини потім підсумовуються і діляться на кількість спостережень. За рахунок піднесення у квадрат значення кожного відхилення даний метод підкреслює великі помилки прогнозу.

Помилка MSE обчислюється за формулою

$$MSE = \frac{1}{n} \sum_{t=1}^n (Y_t - \hat{Y}_t)^2. \quad (3.3)$$

Іноді переважніше обчислювати не абсолютні величини помилок, а їхнє процентне відношення. Середня абсолютна помилка у відсотках (Mean Absolute Percentage Error, MAPE - середня помилка апроксимації) обчислюється шляхом відшукування абсолютної помилки в кожний момент часу і ділення її на дійсно спостережуване значення в цей самий момент часу з наступним усередненням отриманих абсолютних процентних помилок. Цей підхід корисний, коли розмір прогнозованої величини важливий в оцінці

точності прогнозу. MAPE підкреслює, наскільки великі помилки прогнозу порівняно з дійсними значеннями ряду. Даний метод особливо ефективний, коли значення Y_t великі. MAPE можна також використовувати для порівняння точності того самого або різних методів на двох абсолютно різних рядах.

Помилка MAPE обчислюється за формулою

$$\text{MAPE} = \frac{1}{n} \sum_{t=1}^n \frac{|Y_t - \hat{Y}_t|}{Y_t}. \quad (3.4)$$

Часто необхідно визначити, чи не дає метод прогнозування систематичну помилку, за якої отриманий прогноз постійно опиняється заниженим або завищеним. Для цього використовують середню процентну помилку (Mean Percentage Error, MPE). Вона обчислюється шляхом знаходження помилки в кожний момент часу і ділення її значення на дійсне значення в цей самий момент часу з наступним усередненням отриманих процентних помилок. Якщо метод прогнозування не дає систематичної помилки, MPE буде близьким до нуля. Якщо MPE має велике від'ємне відсоткове значення, то метод прогнозування є послідовно переоцінюючим. Якщо MPE має велике додатне відсоткове значення, то метод прогнозування є послідовно недооцінюючим.

$$\text{MPE} = \frac{1}{n} \sum_{t=1}^n \frac{(Y_t - \hat{Y}_t)}{Y_t}. \quad (3.5)$$

Рішення про вибір відповідного методу прогнозування визначається точністю його прогнозу.

Розглянуті вище чотири способи оцінки точності прогнозу використовуються для наступних цілей:

- для порівняння точності двох різних методів;

- для оцінки корисності і надійності методу;
- для відшукування оптимального методу.

Для прогнозування економічних показників доцільніше використовувати не одну, а кілька статистичних моделей. Наприклад, можна скористатися найбільш оптимістичним прогнозом, найбільш песимістичним і найбільш імовірним (базовим). Основна задача під час побудови комбінованого прогнозу полягає в пошуку такої комбінації індивідуальних прогнозів, яка забезпечила б мінімальні значення MSE і MAPE порівняно з індивідуальними прогнозами (тобто менші, ніж у найкращого індивідуального прогнозу).

Основна вимога полягає в тому, що множина помилок має бути випадковою, тобто коефіцієнти автокореляції не повинні бути значними.

На підставі означеного вище, розроблено три сценарії розвитку кожного, з визначених у попередньому розділі типів РРВАТП, а саме базовий, песимістичний та оптимістичний.

Розробка означених сценаріїв прогнозу було реалізовано за методом експоненціального згладжування. Моделі експоненціального згладжування і прогнозування відносяться до класу адаптивних методів прогнозування, основною характеристикою яких є здатність безперервно враховувати еволюцію динамічних характеристик досліджуваних процесів, підлаштовуватися під цю динаміку, надаючи, зокрема, тим більшу вагу і тим більше високу інформаційну цінність наявними спостереженнями, чим ближче вони розташовані до поточного моменту часу. Сенс терміну полягає в тому, що адаптивне прогнозування дозволяє оновлювати прогнози з мінімальною затримкою і за допомогою щодо нескладних математичних процедур. Метод експоненціального згладжування був незалежно відкритий Р. Брауном [157] і С. Хольтом [158].

Експоненціальне згладжування, як і метод ковзних середніх, для прогнозу використовує минулі значення часового ряду. Сутність методу експоненціального згладжування полягає в тому, що часовий ряд

згладжується за допомогою зваженої ковзної середньої, в якій ваги підпорядковуються експонентному закону. Зважена змінна середня з експоненціально розподіленими вагами характеризує значення процесу на кінці інтервалу згладжування, тобто є середньою характеристикою останніх рівнів ряду. Саме це властивість і використовується для прогнозування.

Звичайне експоненціальне згладжування застосовується в разі відсутності в даних тренду або сезонності. У цьому випадку прогноз є зваженою середньою всіх доступних попередніх значень ряду; ваги при цьому з часом геометрично зменшуються в міру просування в минуле (назад). Тому (на відміну від методу ковзаючої середньої) тут немає точки, на якій ваги обриваються, тобто зануляються. Прагматично ясна модель простого експоненціального згладжування може бути записана наступним чином:

$$F_{t+1} = \alpha \cdot X_t + (1 - \alpha) \cdot F_t. \quad (3.6)$$

де F_{t+1} – прогнозне (згладжуване) значення на період $t+1$;

α (альфа) – параметр згладжування (*smoothing parameter*), або, інакше,

фактор демпфірування (*damping factor*) – ($0 < \alpha < 1$);

X_t – поточне значення часового ряду;

F_t – прогнозне значення на період t , або згладжене значення для періоду $t-1$;

Розглянемо експонентний характер убуття ваг значень часового ряду - від поточного до попереднього, від попереднього до перед-попереднього і так далі:

$$F_{t+1} = \alpha \cdot X_t + (1 - \alpha) \cdot F_t \quad (3.7)$$

$$F_t = \alpha \cdot X_{t-1} + (1 - \alpha) \cdot F_{t-1} \quad (3.8)$$

$$F_{t+1} = \alpha \cdot X_t + (1 - \alpha) \cdot \alpha \cdot X_{t-1} + (1 - \alpha)^2 \cdot F_{t-1} \quad (3.9)$$

$$F_{t-1} = \alpha \cdot X_{t-2} + (1 - \alpha) \cdot F_{t-2} \quad (3.10)$$

$$F_{t+1} = \alpha \cdot X_t + (1 - \alpha) \cdot \alpha \cdot X_{t-1} + (1 - \alpha)^2 \cdot \alpha \cdot X_{t-2} + (1 - \alpha)^3 \cdot F_{t-2} \quad (3.11)$$

$$F_{t+1} = \alpha \cdot \sum_{s=0}^{t-1} (1 - \alpha)^s X_{t-s} \quad (3.12)$$

Перепишемо рівняння (3.6) у вигляді альтернативного варіанту, що дозволяє оцінити, як модель експоненціального згладжування «навчається» на своїх минулих помилках:

$$F_{t+1} = \alpha \cdot X_t + (1 - \alpha) \cdot F_t = \alpha \cdot X_t + F_t - \alpha \cdot F_t = F_t + \alpha \cdot (X_t - F_t) \quad (3.13)$$

З рівняння (3.8) яскраво видно, що прогноз на період $t + 1$ підлягає зміні в бік збільшення, в разі перевищення фактичного значення часового ряду в період t над прогнозним значенням, і, навпаки, прогноз на період $t + 1$ повинен бути зменшений, якщо X_t менше, ніж F_t .

В результаті модель Хольта може бути записана наступним чином:

$$F_{t+1} = \alpha \cdot X_t + (1 - \alpha) \cdot (F_t + T_t) \quad (3.14)$$

$$T_{t+1} = \gamma \cdot (F_{t+1} - F_t) + (1 - \gamma) \cdot T_t$$

$$H_{t+m} = F_{t+1} + m \cdot T_{t+1},$$

де T_t – оцінка тренду;

γ (гамма) – параметр згладжування для оцінки тренду;

m – період, на який здійснюється прогноз;

H_{t+m} – прогноз по Хольту на період $t+m$;

Початкові значення згладженого ряду (F_0) і трендової оцінки (T_0) обчислюються за наступними формулами:

$$T_0 = \frac{X_n - X_1}{n-1} \quad (3.15)$$

$$F_0 = X_1 - \frac{T_0}{2}, \quad (3.16)$$

де X_1 и X_n – перше і останнє спостереження ряду, відповідно;
 n – довжина ряду.

Система рівнянь моделі Вінтерса виглядає наступним чином:

$$F_t = \alpha \cdot \frac{X_t}{S_{t-p}} + (1 - \alpha) \cdot (F_{t-1} + T_{t-1}) \quad (3.17)$$

$$T_t = \gamma \cdot (F_t - F_{t-1}) + (1 - \gamma) \cdot T_{t-1} \quad (3.18)$$

$$S_t = \delta \cdot \frac{X_t}{F_t} + (1 - \delta) \cdot S_{t-p} \quad (3.19)$$

$$W_{t+m} = (F_t + m \cdot T_t) \cdot S_t, \quad (3.20)$$

де S_t – оцінка сезонної компоненти (сезонності);

δ (дельта) - параметр сезонного згладжування;

p – число періодів в сезонному циклі;

W_{t+m} – прогноз по Вінтерсу на період $t+m$;

Початкові умови моделі Вінтерса визначаються наступним чином:

$$T_0 = \frac{M_k - M_1}{(k-1) \cdot p} \quad (3.21)$$

$$F_0 = M_1 - p \cdot \frac{T_0}{2}, \quad (3.22)$$

де p – довжина сезонного циклу;

k – кількість повних сезонних циклів;

M_1 – середнє значення першого сезонного циклу;

M_k – середнє значення останнього сезонного циклу.

Для побудови прогнозу розвитку РРВАТП використані можливості програми Excel 2016. Нижче наведені настройки діалогового вікна прогнозних розрахунків.

Завершення прогнозу (Forecast End) - установка дати, якою повинен закінчуватися прогноз. При виконанні розрахунків, датою завершення прогнозу встановлений 2021 рік.

Початок прогнозу (Forecast Start) - установка дати, з якої необхідно почати побудову прогнозу. Зазвичай, це остання дата фактичних даних. Якщо вказати дату, яка буде раніше останньої дати фактичних даних, то для побудови прогнозу будуть використовуватися дані тільки до цієї дати (так само це називається «ретроспективним прогнозуванням»). При виконанні розрахунків, датою завершення прогнозу встановлений 2018 рік.

Довірчий інтервал (Confidence interval) – опція, що дозволяє задати ширину довірчого інтервалу. При виконанні розрахунків, встановлений довірчий інтервал 95%.

Сезонність (Seasonality) – дозволяє врахувати фактор сезонності. При виконанні розрахунків, встановлений режим «автоматично».

Діапазон часової шкали (Timeline Range) – задає діапазон дат значень, на підставі яких будується прогноз. За розмірами повинен збігатися з параметром «Діапазон значень».

Діапазон значень (Values Range) - задає діапазон значень вантажообігу на регіональному ринку, на підставі яких будується прогноз. За розмірами повинен збігатися з параметром «Діапазон часової шкали».

Заповнити відсутні точки за допомогою (Fill Missing Points Using) - застосовується у разі неповноти даних. За замовчанням використовується інтерполяція. Це означає, що відсутні дані обчислюється як зважене середнє сусідніх осередків, якщо відсутня менше 30% значень.

Об'єднати дублікати за допомогою (Aggregate Duplicates Using) - виконує перевірку повторення дат. При виконанні розрахунків, встановлено значення «СЕРЕДНЯ».

Включити статистичні дані прогнозу (Include Forecast Statistics) - відповідає за виведення, в результатах розрахунків, додаткової статистичної інформації щодо прогнозу, а саме, коефіцієнти згладжування (Альфа, Бета, Гамма), і метрики помилок (MASE, SMAPE, MAE, RMSE).

Результати прогнозування розвитку РРВАТП для кожного з визначених у другому розділі цієї роботи типів ринку представлено в (табл. 3.3-3.9). Динаміка прогнозних значень представлено на (рис. 3.3-3.5).

Таблиця 3.3

Результати прогнозування РРВАТП з високим рівнем розвитку

Рік	Вантажообіг	Прогноз (Базовий)	Прогноз (Песимістичний)	Прогноз (Оптимістичний)
2010	1453,95			
2011	1368,65			
2012	1541,82			
2013	1588,12			
2014	1674,58			
2015	1802,45			
2016	1938,4			
2017	2123,85			
2018	2099,6	2099,6	2099,60	2099,60
2019		2230,345509	2073,85	2386,85
2020		2327,740194	2152,70	2502,78
2021		2425,134879	2233,27	2617,00

Виходячи з даних (табл. 3.4) видно, що прогноз змін на РРВАТП з високим рівнем розвитку за базовим сценарієм припускає зростання обсягів вантажообігу на ринку у 2019 році до рівня 2230,35 млн.т·км, що складає 106,23% від базового рівня 2018 року, у 2020 році – 2327,74 млн.т км, що складає 104,37% від рівня 2019 року, або 110,87% від базового рівня 2018 року та у 2021 році – 2425,13 млн.т км, що складає 104,18% від рівня попереднього 2020 року, або 115,5% від рівня базового 2018 року.

Песимістичний сценарій прогнозу припускає зниження обсягів вантажообігу на РРВАТП з високим рівнем розвитку у першому прогнозованому періоді до рівня 2073,85 млн.т км, що складає 98,77% від базового періоду.

У другому та третьому прогнозованих періодах прогнозні значення припускають зростання обсягів вантажообігу до рівнів 2152,70 у другому прогнозованому періоді та 2233,27 у третьому, що складає до базисного періоду відповідно 102,5% та 106,37%.

Оптимістичний сценарій прогнозу припускає зростання обсягів вантажообігу за періодами прогнозування наступним чином:

у першому періоді прогнозування обсяг вантажообігу може скласти 2386,85 млн.т км, що складає 113,68% від базового періоду,

у другому прогнозованому періоді – 2505,78 млн.т км, що складає 104,86% від попереднього періоду, або 119,20% від базового,

у третьому періоді прогнозування значення обсягу вантажообігу на РРВАТП з високим рівнем розвитку може досягнути значення 2617 млн.т км, що складає 104,56% до попереднього періоду, або 124,64% до базового (рис. 3.3).

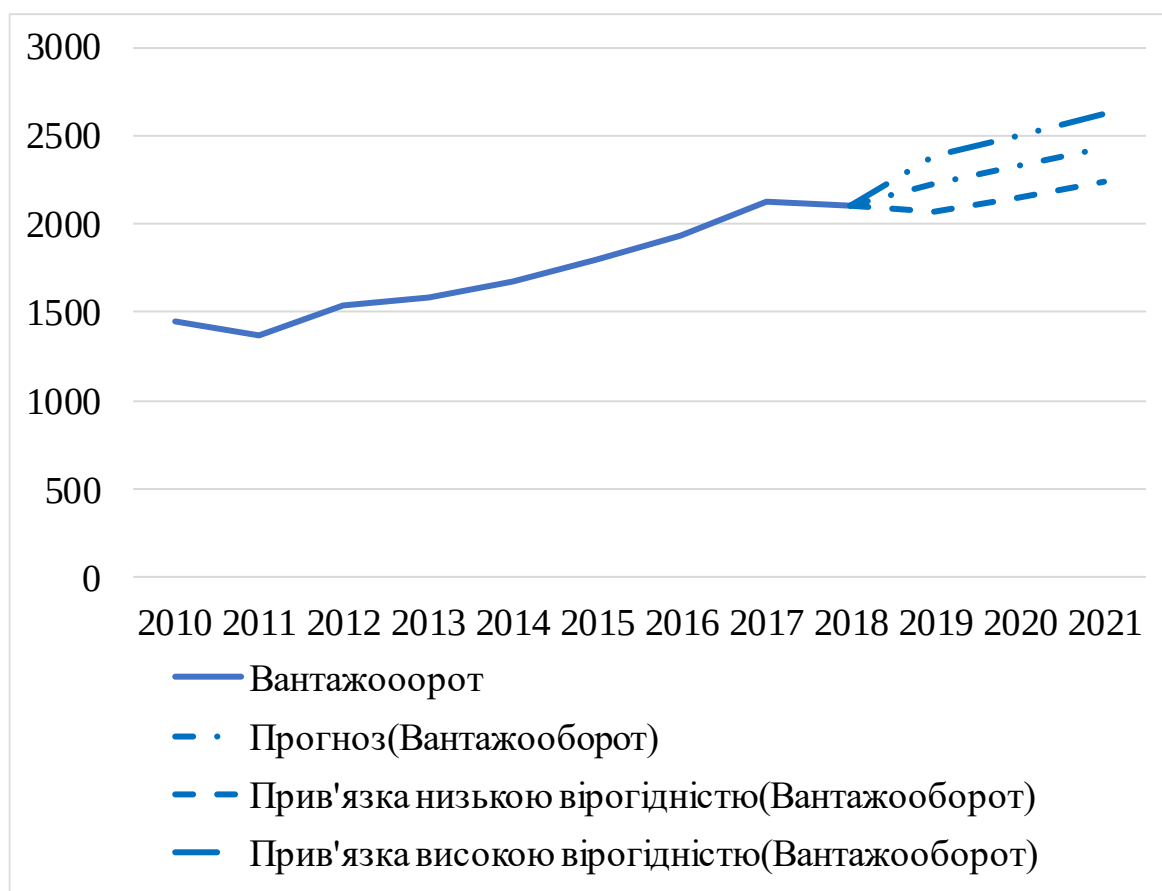


Рис. 3.3 Результати прогнозування РРВАТП з високим рівнем розвитку

Додаткова статистична інформація про результати прогнозування за розширеними алгоритмами машинного навчання для регіонів з високим рівнем розвитку приведено у (табл. 3.4).

Таблиця 3.4

**Коефіцієнти згладжування і метрики помилок результатів
прогнозування РРВАТП з високим рівнем розвитку**

Статистика	Значення
Alpha	0,50
MASE	0,54
SMAPE	0,03

Середня абсолютна масштабована похибка складає 0,54 (табл. 3.5). Помилка прогнозу складає 0,03 % від фактичних даних.

За даними (табл. 3.5) видно, що прогнозні значення показників на РРВАТП з середнім рівнем розвитку за базовим сценарієм припускає зростання обсягів вантажообігу.

Таблиця 3.5

Результати прогнозування РРВАТП з середнім рівнем розвитку

Рік	Вантажообіг	Прогноз (Базовий)	Прогноз (Песимістичний)	Прогноз (Оптимістичний)
2010	603,61			
2011	672,94			
2012	787,6			
2013	820,04			
2014	789,57			
2015	679,17			
2016	724,54			
2017	777,33			
2018	824,81	824,81	824,81	824,81
2019		836,85	712,00	961,71
2020		852,47	684,42	1020,53
2021		868,09	665,79	1070,39

За розрахунками, на ринку у першому прогнозованому періоді до рівня 836,35 млн.т·км, що складає 101,46% від базового рівня 2018 року, у 2020 році – 852,47 млн.т км, що складає 101,87% від рівня 2019 року, або 103,35%

від рівня року базового, у 2021 році – 868,09 млн.т км, що складає 101,83% від рівня попереднього 2020 року, або 105,25% від рівня базового року.

Песимістичний сценарій прогнозу припускає зниження обсягів вантажообігу на РРВАТП із середнім рівнем розвитку у першому прогнозованому періоді до рівня 712,00 млн.т км, що складає 86,32% від базового періоду, у другому прогнозованому періоді прогнозні значення обсягів вантажообігу також зменшуються до рівня 684,42 млн.т км та складають 96,13% відсотків від даних першого прогнозованого періоду, або 82,98% від рівня значень базового року, у третьому прогнозованому періоді результати прогнозування припускають зниження вантажообігу до рівня 665,79 млн.т км, що складає 97,28% та 80,72% до попереднього та базисного періодів відповідно.

Оптимістичний сценарій прогнозу припускає зростання обсягів вантажообігу за періодами прогнозування наступним чином: у першому періоді прогнозування обсяг вантажообігу може скласти 961,71 млн.т км, що складе 116,6% від базового періоду, у другому прогнозованому періоді – 1020,53 млн.т км, що складає 106,12% від попереднього періоду, або 123,73% від базового (рис. 3.4).

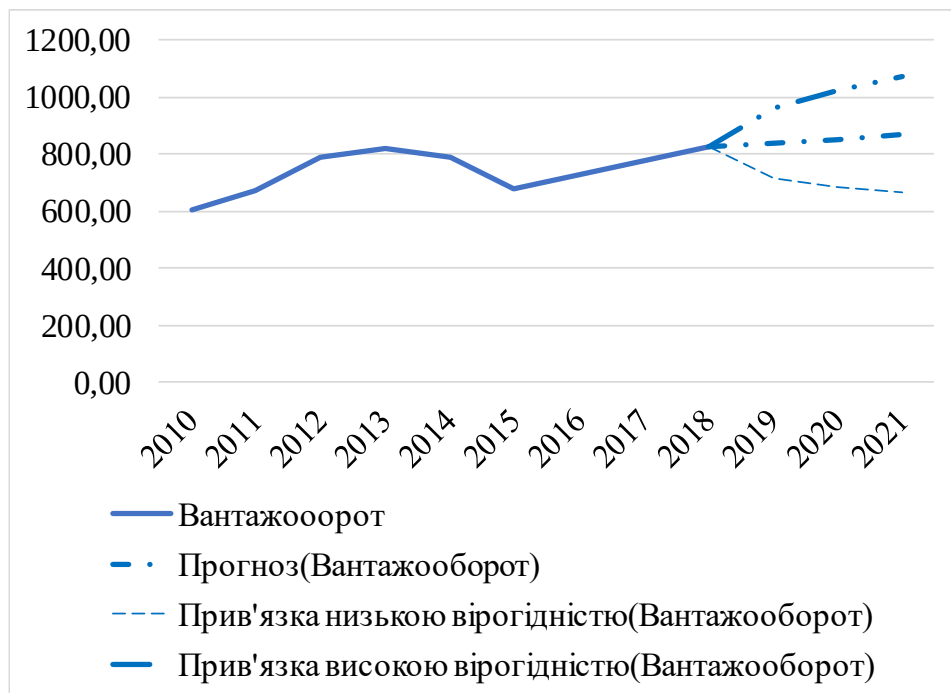


Рис. 3.4 Результати прогнозування РРВАТП з середнім рівнем розвитку

У третьому періоді прогнозування значення обсягу вантажообігу на РРВАТП із середнім рівнем розвитку може досягнути значення 1070,4 млн.т км, що складає 104,89% до попереднього періоду, або 129,77% до базового (рис. 3.4).

Таблиця 3.6

**Коефіцієнти згладжування і метрики помилок результатів
прогнозування РРВАТП з середнім рівнем розвитку.**

Статистика	Значення
Alpha	0,90
MASE	0,80
SMAPE	0,07

Середня абсолютна масштабована похибка складає 0,8. Помилка прогнозу складає 0,07 % від фактичних даних (табл. 3.6).

Результати прогнозування, які наведено в (табл. 3.7) дозволяють дійти наступних висновків: що прогнозні значення показників на РРВАТП з низьким рівнем розвитку за базовим сценарієм припускають зростання обсягів вантажообігу.

Таблиця 3.7

Результати прогнозування РРВАТП з низьким рівнем розвитку

Рік	Вантажообіг	Прогноз (Базовий)	Прогноз (Песимістичний)	Прогноз (Оптимістичний)
2010	280,91			
2011	319,25			
2012	378,85			
2013	379,13			
2014	410,15			
2015	409,85			
2016	452,84			
2017	493,52			
2018	501,11	501,11	501,11	501,11
2019		533,05	498,92	567,19
2020		559,48	524,29	594,67
2021		585,91	549,69	622,14

За розрахунками, у першому прогнозованому періоді до рівня 533,05

млн.т.км, що складає 106,38% від рівня базового року, у другому прогнозованому періоді – 559,48 млн.т км, що складає 104,96% від рівня попереднього року, або 111,65% від рівня року базового.

У третьому прогнозованому періоді – 585,91 млн.т км, що складає 104,72% від рівня попереднього року, або 116,92% від рівня базового року (табл. 3.7).

Песимістичний сценарій прогнозу (табл. 3.8) припускає зниження обсягів вантажообігу на РРВАТП із середнім рівнем розвитку у першому прогнозованому періоді до рівня 498,92 млн.т км, що складає 99,56% від базового періоду.

У другому прогнозованому періоді припускається зростання прогнозних значень обсягів вантажообігу до рівня 524,29 млн.т км та складають 105,09% відсотків від даних першого прогнозованого періоду, або 104,63% від рівня значення базового року.

У третьому прогнозованому періоді результати прогнозування припускають продовження зростання вантажообігу до рівня 549,69 млн.т км, що складає 104,84% та 109,96% відповідно до попереднього та базисного періодів .

Оптимістичний сценарій прогнозу припускає зростання обсягів вантажообігу за періодами прогнозування наступним чином: у першому періоді прогнозування обсяг вантажообігу може збільшитися до рівня 567,19 млн.т км, що складе 113,9% від базового періоду.

У другому прогнозованому періоді – 594,67 млн.т км, що складає 104,85% від попереднього періоду, або 118,67% від базового, у третьому періоді, за результатами прогнозування, значення обсягу вантажообігу на РРВАТП із низьким рівнем розвитку може досягнути значення 622,14 млн.т км, що складає 104,62% до попереднього періоду, або 124,15% до базового (рис. 3.5).

Додаткова статистична інформація про результати прогнозування за розширеними алгоритмами машинного навчання для регіонів з низьким рівнем розвитку приведено у (табл. 3.8).

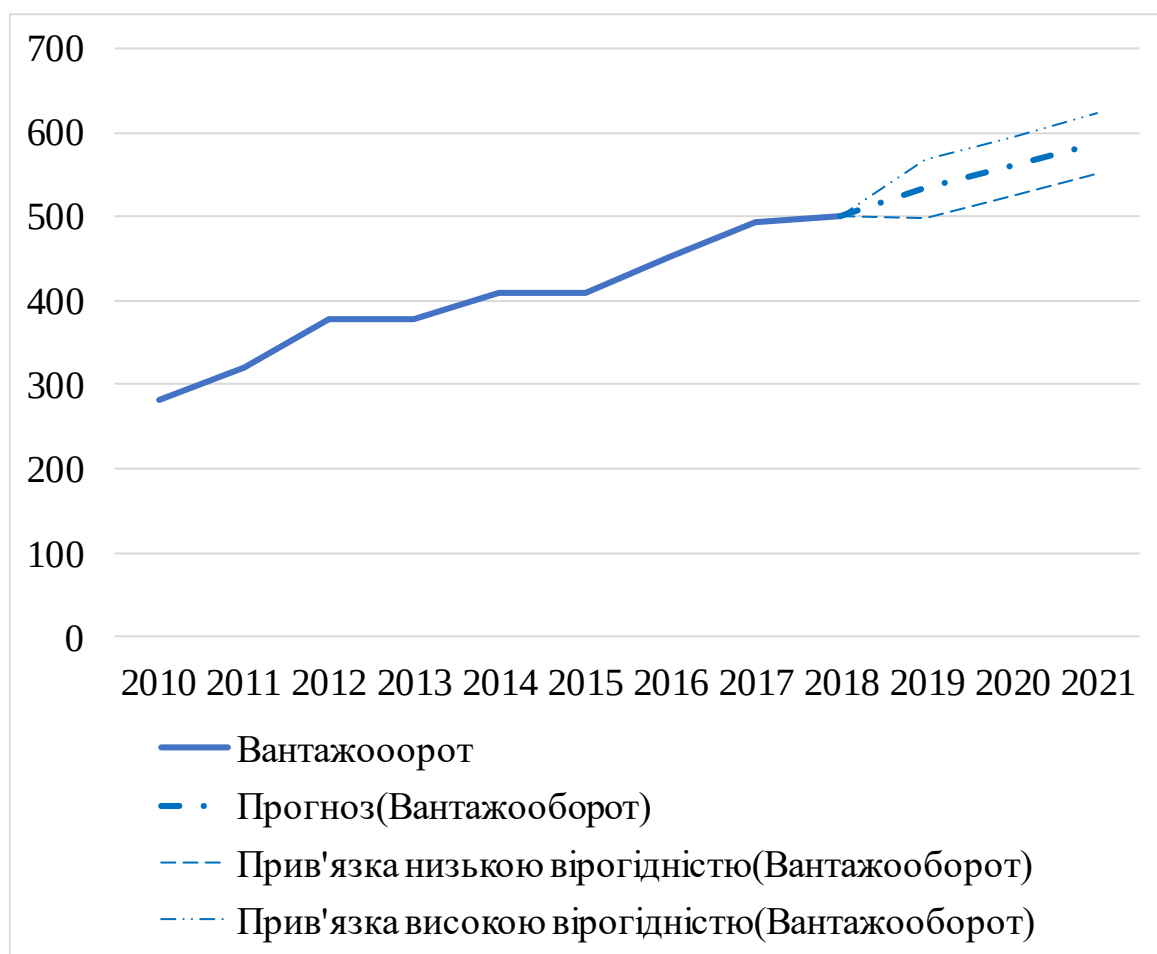


Рис. 3.5 Результати прогнозування РРВАТП з низьким рівнем розвитку

Таблиця 3.8

**Коефіцієнти згладжування і метрики помилок результатів
прогнозування РРВАТП з низьким рівнем розвитку**

Статистика	Значення
Alpha	0,25
MASE	0,45
SMAPE	0,03

Середня абсолютна масштабована похибка складає 0,45. Помилка прогнозу складає 0,03 % від фактичних даних (табл. 3.8).

Таким чином, зіставивши результати прогнозування розвитку кожного з типів РРВАТП, визначених у цій роботі, а також за розробленими сценаріями прогнозів дійдемо висновків, що наведено далі.

Так за базовим сценарієм прогнозу найбільш високі темпи приросту значення вантажообігу до базового року 6,4, 11,7 та 16,9 % відповідно у першому, другому та третьому періодах прогнозування відповідно має РРВАТП з низьким рівнем розвитку. Дещо менші темпи приросту 6,2, 10,9 та 15,5 % відповідно у першому, другому та третьому періодах прогнозування отримано для РРВАТП з високим рівнем розвитку.

Найнижчі темпи росту, за результатами прогнозу 1,5, 3,4 та 5,3 % відповідно у першому, другому та третьому періодах прогнозування відповідно, має РРВАТП із середнім рівнем розвитку.

За песимістичним сценарієм прогнозу на всіх типах РРВАТП у першому періоді прогнозування припускається несуттєве зниження значення вантажообігу, менше одного відсотку на РРВАТП з низьким рівнем розвитку та трохи більше одного відсотку на РРВАТП з високим рівнем розвитку. На РРВАТП із середнім рівнем розвитку прогнозується зниження обсягів вантажообігу близько 14 відсотків. Найбільш високі темпи приросту значення вантажообігу до базового року у песимістичному сценарії прогнозу має ринок з низьким рівнем розвитку, біля 10%. На ринку з високим рівнем розвитку прогнозується приріст вантажообігу на 2,53% у другому, та на 6,37% у останньому періоді прогнозування у порівнянні з базовим періодом. На ринках із середнім рівнем розвитку песимістичний сценарій прогнозування припускає зниження вантажообігу у всіх трьох періодах прогнозування, а саме, у другому періоді темп зниження складає 17,02%, а у третьому відповідно 19,28% у порівнянні з базовим роком.

За результатами оптимістичного сценарію прогнозування найбільші темпи приросту вантажообігу мають РРВАТП із середнім рівнем розвитку, так у першому прогнозованому періоді прогнозне значення темпу приросту у порівнянні з базовим роком складає 16,6%, у другому – 23,73%, у третьому – 29,77%. Темпи приросту на РРВАТП з високим та низьким рівнями розвитку приблизно однакові, та складають відповідно 13,68% та 13,2% у першому періоді прогнозування, 19,2% та 18,7% у другому періоді і 24,6% та 24,15% у

третьому періоді.

Тобто всі розроблені сценарії прогнозу розвитку РРВАТП, припускають зростання рівня вантажообігу на всіх типах РРВАТП з високим, середнім та низьким рівнем розвитку, окрім песимістичного сценарію для РРВАТП із середнім рівнем розвитку, який припускає зниження вантажообігу близько 20%.

Запропоновані сценарії розвитку є підґрунтям для обґрунтування і впровадження комплексу заходів по координації дій усіх учасників ринку.

Розроблення комплексу заходів щодо розвитку РРВАТП, включаючи всі запропоновані етапи, передбачає врахування на першому етапі рівня розвитку, що впливає на вибір пріоритетних напрямків дій (рис. 3.6). Об'єктивно нагальні питання, що потребують вирішення у регіонах з рівнем розвитку РРВАТП, маючи певні спільні риси, будуть різнитися. Наступним етапом є врахування факторів, що істотно впливають на розвиток РРВАТП.

Як було зазначено (розд. 2), в залежності від того, до якої групи за рівнем розвитку РРВАТП віднесено регіон, різні компоненти факторів впливу мають різні кореляційні зв'язки із рівнем розвитку даних ринків, що також потрібно враховувати при обґрунтуванні довгострокових заходів, які повинні сприяти їх розвитку.

Врахування рівня розвитку та особливості впливу факторів стає основою розробки комплексу заходів, які поєднують заходи опосередкованого впливу і заходи прямого впливу.

До заходів непрямого впливу відносять ті, які спрямовані на стимулювання певних факторів економічного і підприємницького компоненту, які позитивно відбиваються на РРВАТП.

До таких заходів слід віднести підтримку регіональних програм розвитку малого та середнього підприємства, включення сфери автотранспортних перевезень та розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури до пріоритетних програм залучення інвестицій у регіон.

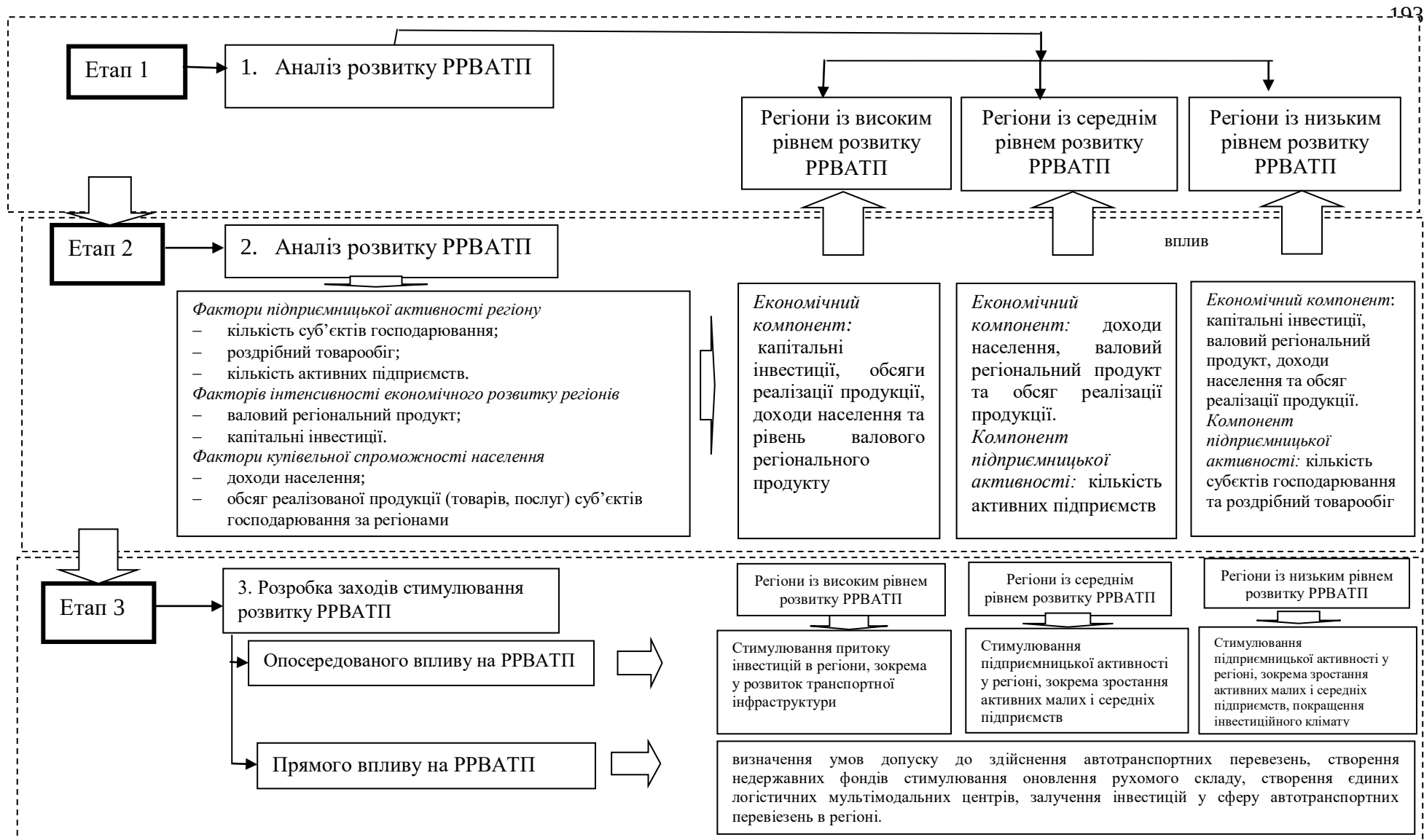


Рис. 3.6 Схема розробки комплексу заходів з розвитку РРВАТП

До заходів прямого впливу віднесено ті, які пов'язані із безпосереднім впливом на РРВАТП, а також зумовлені функціями РТК і визначають підвищення ефективності використання автотранспортного потенціалу і захист економічних інтересів регіону:

- пріоритетне розміщення замовлень для державних потреб на автопідприємствах регіону;
- податкових пільг та інвестиційних податкових кредитів (або гарантій) для стимулювання інвестицій;
- передача на основі проведення відкритих конкурсів, що належать органам державної влади, пакетів акцій автотранспортних підприємств в довірче управління третім особам з урахуванням дотримання інтересів не тільки інвесторів, але й держави [150, С. 119].

Враховуючи функції, які запропоновано передати регіональній транспортній комісії, серед яких виділено затвердження регіональних програм розвитку відповідно до Національної транспортної стратегії України і координація та затвердження планів розвитку РРВАТП в інтересах регіону, в сценарний прогноз до розвитку РРВАТП надає можливість визначити сценарії дій для реагування на потреби ринку.

Даний комплекс дій буде враховувати рівень розвитку, вплив економічного компонента та компонента підприємницької активності і можливі сценарії розвитку (табл. 3.9).

Запропоновані заходи в залежності від сценаріїв розвитку є спільними для регіонів з високим і середнім рівнем розвитку РРВАТП при оптимістичному та базовому сценарії розвитку і спрямовуються на розвиток міжрегіональної і міжнародної співпраці, реалізації інвестиційних проектів у сфері автотранспортних перевезень і розвитку інфраструктури.

Більшість заходів для регіонів з низьким рівнем розвитку РРВАТП при оптимістичному сценарії спрямовані на розвиток конкурентних умов на даних ринках. Що також сприяє залученню малого бізнесу до вантажних перевезень у регіоні.

Комплекс заходів щодо стимулювання розвитку РРВАТП за сценарним підходом

№	Група регіонів за рівнем розвитку	Оптимістичний	Базовий	Песимістичний
1	- з високим рівнем розвитку РРВАТП	- залучення коштів у інвестиційні проекти з розвитку логістичної мережі; - розробка пропозицій із створення логістичних мультимодальних центрів в регіоні; - створення недержавних регіональних фондів із сприяння оновлення основних засобів; - проведення консультацій і навчальних програм з питань роботи РРВАТП в умовах імплементації умов допуску автооператорів до роботи, затверджених у країнах ЄС; - проведення тендерів на участь в створенні нових об'єктів дорожньої інфраструктури регіону;	- залучення коштів у інвестиційні проекти з розвитку логістичної мережі; - розробка пропозицій із створення логістичних мультимодальних центрів в регіоні; - створення недержавних регіональних фондів із сприяння оновлення основних засобів; - проведення консультацій і навчальних програм з питань роботи РРВАТП в умовах імплементації умов допуску автооператорів до роботи, затверджених у країнах ЄС; - проведення тендерів на участь в створенні нових об'єктів дорожньої інфраструктури регіону;	- створення єдиних регіональних центрів надання консультативної підтримки; - залучення автооператорів регіону до здійснення вантажних перевезень; - створення сприятливих умов для підтримки і розвитку малого бізнесу в сфері автомобільних вантажних перевезень; - сприяння залучення інвестицій у сферу автотранспортних перевезень у регіоні.
2	- з середнім рівнем розвитку РРВАТП	- створення міжрегіональних та міжнародних мультимодальних логістичних центрів.	- залучення коштів у інвестиційні проекти з розвитку логістичної мережі; - розробка пропозицій із створення логістичних мультимодальних центрів в регіоні; - створення недержавних регіональних фондів із сприяння оновлення основних засобів; - проведення консультацій і навчальних програм з питань роботи РРВАТП в умовах імплементації умов допуску автооператорів до роботи, затверджених у країнах ЄС; - проведення тендерів на участь в створенні нових об'єктів дорожньої інфраструктури регіону;	- реалізація програм залучення підприємств до сфери автотранспортних вантажних перевезень; - створення механізму стимулювання (наприклад, певних пільг) бізнесу у сфері автотранспортних перевезень у регіоні; - створення дієвих механізмів розвитку приватно-державного партнерства у сфері автотранспортних перевезень і розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури, зокрема із залучення органів регіональної влади і місцевого самоврядування.
3	- з низьким рівнем розвитку РРВАТП	- розподіл субвенцій з регіонального бюджету між учасниками РРВАТП; - реалізація програм з підтримки малого бізнесу в сфері вантажних автотранспортних перевезень; - створення недержавних регіональних фондів із підтримки і залучення автооператорів регіону; - реалізація програм із розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури регіону; - оцінювання і моніторинг ступеню використання транспортного потенціалу регіону.	- залучення субвенцій з місцевих бюджетів на покриття збитків соціальних перевізників; - сприяння дотриманню учасниками РРВАТП правил взаємодії та алгоритмів розрахунку показників; - розвиток державно-приватного партнерства у сфері дорожньо-транспортної інфраструктури; - створення єдиного консультаційного центру з питань якості перевезень, розвитку логістичних послуг.	- створення механізму стимулювання (наприклад, певних пільг) бізнесу у сфері автотранспортних перевезень у регіоні; - створення дієвих механізмів розвитку приватно-державного партнерства у сфері автотранспортних перевезень і розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури, зокрема із залучення органів регіональної влади і місцевого самоврядування.

При оптимістичному сценарії розвитку для регіонів будь-якого рівня важливим стає активне оновлення рухомого складу, чому мають посприяти створені регіональні фонди стимулювання із залученням органів регіональної влади і місцевого самоврядування.

При песимістичному сценарії розвитку важливим моментом для регіонів із високим рівнем розвитку стає розвиток малого бізнесу у сфері автотранспортних вантажних перевезень, утримання і залучення нових автоперевізників регіону до даної сфери діяльності, активізація інвестиційної діяльності на транспорті та модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури.

Для регіонів із середнім та низьким рівнем розвитку при песимістичному сценарії розвитку важливими заходами повинні стати ті, що спрямовані на реалізацію програм залучення підприємців регіону до сфери автотранспортних вантажних перевезень, створення дієвих механізмів стимулювання і розвитку приватно-державного партнерства у сфері автотранспортних перевезень.

Отже, комплекси заходів щодо розвитку РРВАТП ґрунтуються на трьох базових складових: врахування існуючого рівня розвитку даних ринків, визначення найбільш впливових факторів регіонального розвитку і врахування спрямованості і ступеню їх вплив, а також наявність декількох сценаріїв розвитку РРВАТП, прогнози для яких припускають зростання рівня вантажообігу для регіонів з усіма типами РРВАТП (з високим, середнім та низьким рівнем розвитку) за виключенням песимістичного сценарію для регіонів із середнім рівнем розвитку РРВАТП. В залежності від сценарію розвитку комплекси заходів спрямовуються на розвиток конкурентних відносин у регіонах на РРВАТП, створення сприятливих умов інтеграції у європейську транспортну систему, розвиток міжрегіональної співпраці, залучення інвестицій у сферу вантажних автотранспортних перевезень і модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури, розвиток державно-приватного партнерства та створення регіональних логістичних центрів. При

реалізації будь-якого сценарію розвитку РРВАТП заходи, що реалізуються, визначають активну підтримку регіональних автоперевізників і врахування потреби інтересів у даних перевезеннях, а також довгострокові програми регіонального розвитку.

1. На підставі проведеного аналізу діючих регіональних програм розвитку пов'язаних безпосередньо з роботою РРВАТП встановлено, що процеси їх розробки і реалізації не мають прямого відношення до питань розвитку та регулювання РРВАТП, а лише тільки в деякій мірі опосередковано стосуються інтересів даних ринків та зовсім не враховують інтереси громадськості. Встановлений факт на фоні низької прозорості механізмів прийняття рішень в органах місцевого самоврядування та відсутність чітко прописаних механізмів регулювання РРВАТП, дає підстави вважати, що однією з найбільш істотних форм участі громадськості у виробленні та реалізації регіональної політики по відношенню до РРВАТП, як на рівні встановлення загальних принципів, так і на рівні прийняття конкретних управлінських рішень є необхідність залучення незалежних експертів або експертних організацій до процесів формування та реалізації функцій управління і регулювання РРВАТП.

2. Розроблена концепція формування нових принципів управління РРВАТП, заснована на залученні експертних груп, з розробкою моделі взаємодії між експертними групами, учасниками РРВАТП та органами місцевого самоврядування. З метою досягнення максимальної економічної ефективності даної концепції виконано класифікацію функцій і повноважень органів місцевого самоврядування з точки зору реалізації практики контрактних відносин в процесі їх здійснення.

3. Запропоновано, ввести в інституційну структуру РРВАТП певний регулятор ринку, який пропонується сформувати у вигляді регіональної транспортної комісії (РТК), до основних функцій якої відносяться розгляд

питань, які пов'язані з регулюванням допуску автоперевізників на ринок, вирішенні питань, які пов'язані зі страхуванням, оподаткуванням, підтримкою автоперевізників вантажів на рівні регіональної влади та місцевого самоврядування, забезпечення прозорості фінансових відносин на ринку. При РТК пропонується створити регіональну експертну раду ринку, до якої ввійдуть представники усіх учасників ринку, а також органів місцевого самоврядування, регіональної влади і галузевих управлінь, що дозволить вирішувати поточні питання, формувати стратегічні плани розвитку РРВАТП із урахування інтересів усіх учасників ринку і регулюючих органів.

4. Розроблено сценарні прогнози розвитку для кожної з визначених у даній роботі груп РРВАТП, а саме базовий, песимістичний та оптимістичний, розробка яких було реалізовано за методом експоненціального згладжування. Всі розроблені сценарії прогнозу розвитку РРВАТП, припускають зростання рівня вантажообігу на всіх типах РРВАТП з високим, середнім та низьким рівнем розвитку, окрім песимістичного сценарію для РРВАТП із середнім рівнем розвитку, який припускає зниження вантажообігу близько 20 відсотків.

Результати досліджень за розділом 3 представлено у наукових працях 139, 150.

ВИСНОВКИ

Одержані в ході дослідження результати в сукупності вирішують важливе науково-практичне завдання, пов'язане з теоретико-методичним обґрунтуванням положень і розробкою практичних рекомендацій щодо організації управління розвитком РРВАТП. Зокрема, в дисертаційній роботі отримано наступні результати:

1. Визначено сутність та зміст поняття регіонального ринку вантажних автотransпортних перевезень. Доведено, що його доцільно розглядати як відносно самостійну складову регіональної транспортної системи, яка виступає підґрунтям економічних відносин між суб'єктами усіх економіко-організаційних форм господарювання, що здійснюють купівлю-продаж транспортних послуг з вантажних перевезень. РРВАТП реалізує ряд функцій, а саме: системоутворюючу, інтегруючу, конкурентоутворюючу, ціноутворюючу і стимулюючу, які проявляються в процесі взаємодії ринку із зовнішнім середовищем. Це дало можливість коригувати поведінку учасників регіонального ринку вантажних автотransпортних перевезень.

2. Удосконалено класифікацію факторів впливу на рівень розвитку регіонального ринку вантажних автотransпортних перевезень. Вона містить ознаки стану ринку вантажних автотransпортних перевезень, інтенсивності економічного розвитку регіонів та купівельної спроможності населення. Це дало можливість вибору інструментів впливу та враховувати зміни у впливі будь-якої з груп факторів на стан ринку.

3. Проведене оцінювання ефективності функціонування регіональних ринків вантажних автотransпортних перевезень, що було здійснено на основі їх класифікації за рівнем розвитку та групуванні за ознакою активності перевізників, дало змогу виявити регіональні диспропорції та визначити тенденції розвитку автотransпортних перевезень у регіонах України.

4. Удосконалено структуру регіонального ринку вантажних

автотранспортних перевезень. Вона передбачає існування на ринку декількох груп учасників, що відрізняються колом повноважень і функцій, а саме, керуючий орган, до складу якого мають бути включені професіонали в сфері вантажних автотранспортних перевезень, конкурентний сектор, що представлений вантажними перевізниками всіх видів та форм власності, оператори логістичного сервісу регіону та сектор споживачів послуги вантажних перевезень. Така оновлена структура учасників дасть змогу чинити вплив на ринок з позиції професійного підходу, орієнтуючись на думки експертів та сприяти досягненню прозорості в розрахунках між учасниками ринку.

5. Доведено доцільність використання організаційної моделі співпраці органів місцевого самоврядування із основними секторами ринку автотранспортних перевезень, а саме: споживачами, представниками логістичних послуг, конкурентами. Модель передбачає створення регіональної транспортної комісії, до функцій якої пропонується віднести розгляд питань пов'язаних з допуском на ринок вантажних перевізників, їх підтримкою та організацією співпраці, а також забезпечення прозорості економічних відносин у транспортній сфері регіону.

6. Розроблений підхід до прогнозування інтенсивності роботи регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень базується на регресійному аналізі інтегрального показника підприємницької активності у регіоні та дозволяє вести розрахунки виходячи з позиції прогнозованого попиту на вантажні автотранспортні перевезення.

7. Прогнозування розвитку регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень було здійснено на засадах сценарного підходу. У підґрунтя розрахунків покладено показник вантажообігу в регіоні, що дає змогу визначати прогнозні значення для кожної групи регіонів в залежності від рівня розвитку ринку автотранспортних перевезень та з урахуванням можливих варіантів розвитку подій: песимістичний, реалістичний і оптимістичний сценарії. Також було враховано наявні територіальні

диспропорції, що дозволило отримати обґрунтовані прогнози обсягів вантажних перевезень у регіонах України на перспективний період.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ємельянов В. М. Розробка і оптимізація механізмів державного регулювання міжрегіональних економічних зв'язків щодо поглиблення інтеграційних процесів. Інвестиції: практика та досвід. №19/2011. С. 101-104.
2. Дунаєв І. Міжрегіональна взаємодія на принципах коеволюції: нова траєкторія в модернізації регіональної економічної політики. Ефективність державного управління. 2015. Вип. 44. С. 162-169.
3. Звіти щодо реалізації Транспортної стратегії розвитку України на період до 2020 року. Міністерство інфраструктури України. URL : <http://mtu.gov.ua/timeline/Zviti.html>. (дата звернення : 03.03.19).
4. Кудрявцев В. М. Пріоритетні напрямки розвитку автотранспортної галузі з позицій забезпечення інвестиційної безпеки. Бізнес-Інформ. 2013. № 4. С. 228-232.
5. Кудрицька Н. В. Теоретико-методологічні аспекти дослідження транспортно-дорожнього комплексу регіону України. URL : http://www.pbuv.gov.ua/portal/natural/Vdnuzht/2009_29/910kudr.pdf (дата звернення : 03.05.19).
6. Собкевич О. В. Щодо пріоритетних заходів подолання кризового стану у транспортно-дорожньому комплексі України : аналіт. доп. / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, О. Ю. Ємельянова ; Нац. ін-т стратег. дослідж. Київ : НІСД, 2013. URL : <http://www.niss.gov.ua/articles/1510/> (дата звернення: 18.05.2019).
7. Сидоренко І. В. Наукові підходи до ідентифікації поняття «транспортно-дорожній комплекс» у сучасній системі регіонального розвитку. *Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія : Економіка і управління / Держ. ун-т інфраструктури та технологій.* Київ: Вид-во ДЕТУТ, 2012. Вип. 21-22(1). С.

37-43.

8. Бойко М. Ю., Ефран Г. Ю. Місце і значення України в реалізації транспортної політики ЄС. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія : Економіка*. Ужгород, 2011. Спецвип. 33. Част. 3. С. 10-15.

9. Неживенко А. П. Регіональний транспортний комплекс та напрями удосконалення його системної організації: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.05 / Чернігівський державний технологічний університет МОН України. Чернігів, 2010. 24 с.

10. Пушкар Т. А., Шматько С. М. Світовий досвід розвитку транспортної інфраструктури. *Збірник наукових праць ЧДТУ. Серія економічні науки*. Черкаси: ЧДТУ, 2011. Вип. 29. Ч.ІІ. С.89 – 94.

11. Хорошилова І. О. Розвиток транспортної системи в контексті інфраструктурного забезпечення регіону : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05 / Східноукр. нац. ун-т ім. Володимира Даля. Сєверодонецьк, 2015. 20 с.

12. Пушкар Т. А., Жовтяк Г. А. Актуальні тенденції та перспективи розвитку автомобільного транспорту східних регіонів України. *Економіка та держава*. 2013. №8. С. 56-59.

13. Пушкар Т. А., Козін О. Є. Концептуальні підходи до питань економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: зб. наук. праць / Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т*. Харків : ХНАДУ, 2016. № 2 (5). С. 146-154.

14. Чорноус О.І. Особливості формування регіональних логістичних систем автотранспортного комплексу. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Логістика*. Львів, 2007. № 594. С. 495-498.

15. Козін О. Є. Автотранспортні комплекси регіонів в умовах розвитку євроінтеграційних процесів. *Економічна модель сучасності: завдання, виклики, перспективи: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Ніжин, 6-7 квітня 2017 р.)* / Національний університет біоресурсів і природокористування України, ВП НУБіП України «Ніжинський

агротехнічний інститут». Ніжин, 2017. С. 106–110.

16. Чуваєв П. И. Проблеми і перспективи розвитку автомобільного транспорту України. *Вісник СевНТУ. Серія : Машиноприладобудування та транспорт* : зб. наук. пр. / Севастоп. нац. техн. ун-т. Севастополь: Вид-во СевНТУ, 2013. Вип. 143. С. 196-198

17. Павлюк А. В. Ідентифікація методів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. Серія : Державне управління*. Київ, 2015. № 4. С. 78-86.

18. Блудова Т. В. Транзитний потенціал України: формування і розвиток: монографія. Київ: НІПМБ, 2006. 274 с.

19. Павлюк А. В., Ігнатенко О. С. Особливості державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. Серія : Державне управління*. Київ, 2016. № 2. С. 76-83.

20. Голубка С. М., Овчар П. А. Механізми регулювання автотранспортом у системі національного господарства. *Економіка та держава*. 2018. № 9. С. 4–10.

21. Шинкаренко В. Г., Лазарева Т. Є. Оцінка інтенсивності конкуренції на ринку автотранспортних послуг. *Економіка транспортного комплексу*, 2012. Вип. 20. С. 60-77.

22. Шинкаренко В. Г., Ананко І. М. Класифікація нових автотранспортних послуг. *Економіка транспортного комплексу*. 2010. Вип. 15. С. 52-58.

23. Аналіз ринку автортранспортних перевезень України / П. В. Попович, О. С. Шевчук, М. В. Бабій, В. О. Дзюра. *Вісник машинобудування та транспорту*. Вінниця, 2017. № 2. С. 124-130.

24. Гурч Л. М., Ченчик А. М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Львів, 2008, № 633 : Логістика. С. 165–171.

25. Гнатик Я. Б. Удосконалення показників оцінки стану ринку автотранспортних послуг. *Статистика України*. 2009. №4(47). С.63-67.
26. Вдовенко С. М., Вдовенко Ю. С. Методологія дослідження розвитку регіонального ринку автотранспортних послуг. *Науковий вісник Чернігівського державного інституту економіки і управління*. Чернігів, 2013. № 3 (19). С. 30-36.
27. Король Д. В. Розвиток автотранспортного комплексу з урахуванням вимог СОТ та ЄС. *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. Запоріжжя, 2010. № 3. С. 73–76.
28. Мадяр Р. О. Динаміка розвитку та перспективи інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України в європейську та світову транспортну системи. *Інвестиції: практика та досвід*. 2013. № 24. С. 48-52.
29. Майборода Ю. В. Європейський досвід ліцензування господарської діяльності на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки»*. Херсон : ХДУ, 2014. Вип. 7. С. 33–36.
30. Мних О. Б., Гречин Б. Д. Розвиток транспортної політики в Україні згідно з вимогами ЄС на прикладі вантажних перевезень залізничного і автомобільного транспорту. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Львів, 2012. № 749 : Логістика. С. 434-440.
31. Пащенко Ю. Є., Сич Є. М., Бойко О. В. Транспортно-дорожній комплекс в інтеграційних процесах. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. Харків, 2012. № 39. С. 93-100.
32. Бакаєва І., Вишневський О. Регулювання єдиного ринку транспортних послуг Європейського Союзу. *Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій Серія : Економіка і управління*. 2013. Вип. 23-24. С. 226-230.
33. Гнатик Я. Б. Економіко-статистичне дослідження ринку автотранспортних послуг на регіональному рівні: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.10 / Національна академія статистики, обліку та аудиту. Київ,

2011. 24 с.

34. Чорноус О.І. Особливості формування регіональних логістичних систем автотранспортного комплексу. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Львів, 2007. № 594. С. 495-498.

35. Бондаренко В. М. Функціонування транспортного комплексу регіону та формування його оптимальних транспортно-економічних зв'язків. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2016. №. 6. URL : <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=915> (дата звернення: 18.08.20196).

36. Козін О. Є., Пушкар Т. А., Пріоритетні напрями забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів в умовах поглиблення євроінтеграційних процесів. *Приазовський економічний вісник*. 2018. № 3 (08). URL : <http://pev.kpu.zp.ua/vypusk-3-08>.

37. Малахова В. В. Основи оцінки ефективності управління автотранспортним комплексом як елементом інфраструктури регіону з урахуванням ризиків : автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.05 / Національна академія природоохоронного та курортного будівництва. Сімферополь, 2007. 21 с.

38. Майборода Ю. В. Оцінка рівня підприємницької активності підприємств автотранспорту. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. Вип. 6. URL : <http://global-national.in.ua> (дата звернення: 18.09.2015).

39. Слободяник Ю. Б. Розробка балансу інтересів в системі «держава – автотранспортне підприємство – споживачі послуг». *Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України* : зб. наук. праць / Державний вищий навчальний заклад «Українська академія банківської справи Національного банку України». Суми, 2004. Т. 10. С. 216–222.

40. Вдовенко Ю. Удосконалення інтеграційно-інвестиційних механізмів надання автотранспортних послуг. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2016. № 2. С. 211-217. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/ppeu_2016_2_29. (дата звернення: 18.09.2017).

41. Огневий В. О. Формування стратегії трансформації підприємств

автомобільного транспорту. *Вісник ЖДТУ: Економіка, управління та адміністрування*. Житомир, 2016. № 2 (53). С. 109-118.

42. Шинкаренко В. Г., Криворучко О. Н. Факторы конкурентоспособности автотранспортных услуг. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. Харків : Укр ДАЗТ, 2013. № 42. Спецвип. С. 352–357.

43. Дмитрієв І. А. Управління економічною безпекою автотранспортного підприємства: монографія / І. А. Дмитрієв, Близнюк А. О., Онісіфорова В. Ю. Харків: ХНАДУ, 2014. 237 с.

44. Нікітіна А. В. Управління економічною безпекою автотранспортних підприємств: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 / Харківський національний автомобільно-дорожній університет. Харків, 2015. 21 с.

45. Полякова О. М. Світовий досвід фінансування розвитку автодорожньої інфраструктури на основі державно-приватного партнерства. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. Харків, 2014. № 48. С. 69-73.

46. Узунов Ф. В. Пріоритетні галузі розвитку державно-приватного партнерства в Україні /Ф. В. Узунов// Інвестиції: практика і досвід. - № 18, 2013. – С. 142-144.

47. Шкарлет С. М. Ільчук В. П., Хоменко І. О. Державно-приватне партнерство як один з механізмів ефективного фінансування пріоритетних проектів дорожньої галузі. *Економічний простір*. 2014. №89.С. 93-103.

48. Ільченко Д. А. Державне регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу: дис... канд. екон. наук: 08.00.03 / Одеський національний університет імені І. І. Мечнікова. Львівський торговельно-економічний університет. Одеса, 2017. 261 с.

49. Парфентьева О. Г. Діагностика потенціалу розвитку автотранспортного підприємства: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 / Національний транспортний університет МОН України. Київ, 2018. 24 с.

50. Мітченко Г. В. Організаційно-економічне забезпечення стратегічного маркетингу на підприємствах автомобільного транспорту:

автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 / Національний транспортний університет МОН України. Київ, 2015. 24 с.

51. Мусатенко О.В. Підвищення ефективності логістичної системи постачань з використанням автомобільного транспорту: дис... канд. тех. наук: 05.22.01 / Національний транспортний університет МОН України. Київ, 2017 . 24 с.

52. Локтев А. А. Совершенствование механизма государственного регулирования развития транспортного комплекса: дисс...канд. екон. наук: 08.00.05 / Волжская государственная академия водного транспорта. Нижний Новгород, 2006. 22 с.

53. Носков И. В. Стратегические направления развития транспортного комплекса региона: дисс...канд. екон. наук: 08.00.05 / Самарский государственный экономический университет. Самара, 2010. 22 с.

54. Івасишина Н. В. Підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень вантажів : автореф. дис... канд. екон. наук: 08.06.01 / Національний транспортний університет МОН України. Київ, 2002. 24 с.

55. Гречка О. В. Статистичний аналіз ринку послуг автомобільного транспорту: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.10 / Київський національний університет імені Вадима Гетьмана МОН України. Київ, 2014. 24 с.

56. Завгородній К. В. Формування та розвиток логістичного аутсорсингу в умовах регіональних трансформацій: дис... канд. екон. наук: 08.00.05 / Миколаївський національний університет імені О. В. Сухомлинського МОН України. Київ, 2014. 187 с.

57. Иванов М. В. Развитие транспортной инфраструктуры региона: факторы, направления, инструментарий оценки: дисс...канд. екон. наук. 08.00.05 / Волжский государственный университет водного транспорта. Нижний Новгород, 2016. 170 с.

58. Корнієцький О. В. Міжрегіональна взаємодія транспортно-логістичних систем в умовах просторової трансформації економіки: теорія,

методологія, практика: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.05 / Національний університет кораблебудування імені Адмірала Макарова МОН України. Одеса, 2016. 393 с.

59. Кара Н. І., Корецька Г. В., Крайвська В. Р. Сучасні тенденції розвитку ринку транспортних послуг. *Науковий вісник НЛТУ України*. Львів, 2010. Вип. 20.6. С. 214-221.

60. Брайковська А. Дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств транспорту. *Економіст*. 2012. № 9. С. 50-54.

61. Двудіт З., Кот Л. Ю. Тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг. *Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія «Економіка і управління»*. Київ, 2013. Вип. 23-24. С. 24-29.

62. Бакаєва І., Онищенко Л. Зарубіжний досвід розвитку транспортних послуг в умовах глобалізації. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління*. Київ, 2013. Вип. 23-24. С. 7-12.

63. Познанська І. В. Оцінка передумов та факторів виникнення асиметрії світових ринків транспортних послуг. *Економічні інновації = Economic innovations* : зб. наук. пр. / Ін-т проблем ринку та екон.-еколог. дослідж. НАН України. Одеса: ІПРЕД НАН України, 2015. Вип. 60, Т. II. С. 96-103.

64. Потапова Н. М., Оніщенко В. В. Дослідження економічної сутності транспортної послуги та її впливу на економічний розвиток регіону. *Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія : Економічні науки* : зб. наук. пр. / Приазов. держ. техн. ун-т. Маріуполь: [б. в.], Маріуполь, 2015. Вип. 30. С. 342-348.

65. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. *Законодавство України* : база даних / Верхов. Рада України. Дата оновлення: 13.02.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата

звернення: 13.03.2020)

66. Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 02.03.2015 р. № 222-VIII. *Законодавство України* : база даних / Верхов. Рада України. Дата оновлення: 01.03.2020. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19> (дата звернення: 13.03.2020)

67. Гринів Н., Подвальна Г. Транспортна послуга як об'єкт аналізу та управління. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Проблеми економіки та управління.* № 815. 2015. С. 27-35.

68. Матвєєва А. Ринок транспортних послуг: поняття, учасники та об'єкти. *Вісник Академії правових наук України.* № 1(64). 2011. С. 135-143.

69. Митний кодекс України : Кодекс України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. *Законодавство України* : база даних / Верхов. Рада України. Дата оновлення: 13.02.2020. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>

70. Дяченко Т. О. Визначення конкурентоспроможності автотранспортних підприємств та стратегії її підвищення : автореф. дис ... канд. екон. наук: 08.07.04 / Національний авіаційному університеті Міністерства освіти і науки України. Київ, 2002. 20 с.

71. Абалонин С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг: учебное пособие. Москва: Академкнига, 2004. 172 с.

72. Сафонова Н. А. Организационно-экономические методы повышения конкурентоспособности автотранспортного предприятия : автореф. дисс. канд. эконом. наук: 08.00.05 / Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций. Санкт-Петербург, 2000. 22 с.

73. Пеньшин Н. В. Конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта в условиях посткризис ной модернизации экономики России. Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2010. 156 с.

74. Козіна К. Г. Конкурентоспроможність автотранспортних підприємств як економічна категорія. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва.* 2014. № 1. С. 77-81.

75. Подвальна Г. Передумови формування попиту на транспортні послуги. *Технологічний аудит і резерви виробництва*. 2015. №1/6 (21). С. 42-46.

76. Іщенко Н. М. Маркетинг транспортних послуг : навч. посібник для студ. спеціальності «Економіка підприємства». Миколаїв : ЧДУ ім. Петра Могили, 2013. 272 с.

77. Kozina K. Regional markets of freight motor transport transportations as constituent of infrastructural providing of complex development of regions. *Sciences of Europe*. 2019. Vol.2. No 46. P. 22-26.

78. Матійко С. А. Структурно-функціональний аналіз методів державного регулювання транспортної системи. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2010. № 8. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2010_8_4. (дата звернення: 13.03.2020)

79. Доценко О. Адміністративно-правове забезпечення розвитку автомобільних перевезень в Україні. *Підприємництво, господарство і право*. 2016. № 7. С. 77-81.

80. Федорук Є. І. Особливості державного регулювання транспортно-логістичної сфери України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2017. № 22. С. 109–114.

81. Майборода Ю. В., Козин А. Е. Транспортный комплекс Украины: современное состояние и перспективы развития. *Новая экономика*. Минск, 2014. № 2 (64). С. 281–286.

82. Транспорт і зв'язок України – 2015: стат. зб. / Державна служба статистики України. Київ, 2016. 204 с.

83. Транспорт і зв'язок України – 2016: стат. зб. / Державна служба статистики України. Київ, 2017. 204 с.

84. Транспорт і зв'язок України – 2017: стат. зб. / Державна служба статистики України. Київ, 2018. 168 с.

85. Транспорт і зв'язок України – 2018: стат. зб. / Державна служба статистики України. Київ, 2019. 154 с.

86. Неліпович О. В., Руда Т. В., Попель С. А. Сучасний стан та перспективи розвитку вантажоперевезень в Україні. *Митна безпека*. 2014. № 2. С. 17-23.

87. Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2017 році: стат. зб. / Державна служба статистики України. Київ, 2018. 148 с.

88. Зовнішня торгівля України – 2018 році: стат. зб. / Державна служба статистики України. Київ, 2019. 172 с.

89. Регіони України – 2016 (Частина II): стат. зб. / Державна служба статистики України. Київ, 2017. 687 с.

90. Регіони України – 2017 (Частина II) : стат. зб. / Державна служба статистики України. Київ, 2018. 689 с.

91. Регіони України – 2018 (Частина II) : стат. зб. / Державна служба статистики України. Київ, 2019. 657 с.

92. Козіна К. Г. Аналіз ринку міжнародних автотранспортних вантажних перевезень: сучасний стан та перспективи розвитку. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Одеса, 2015. Вип. 10. С. 134–138.

93. Козіна К. Г. Сучасні тенденції формування регіональних ринків автотранспортних послуг. *Економічний потенціал країни: наукові підходи та практика реалізації* : матеріали II міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 4 травня 2018 р.) / Одеський національний університет імені І. І. Мечникова. Одеса : ОНУ імені І. І. Мечникова, 2018. С. 106–108.

94. Козіна К. Г. Підходи до визначення розвитку міжрегіональних зв'язків на прикладі автомобільного вантажного транспорту. *Економічне зростання: стратегія, напрями і пріоритети*: матеріали III міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 12 травня 2018 р.) / Східноукраїнський інститут економіки та управління. Запоріжжя : ГО «СІЕУ», 2018. С. 34–37.

95. Козіна К. Г. Вплив транспорту на формування міських агломерацій. *Місто. Культура. Цивілізація*: матеріали міжнар. наук.-теорет. інтернет-конф., (м. Харків, квітень 2019 р.) / Харківський національний університет

міського господарства ім. О. М. Бекетова. Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2019. С. 245–247.

96. Козіна К. Г. Конкурентні переваги автотранспортних підприємств на ринку міжнародних вантажних перевезень. *Сучасні тенденції розвитку світової економіки* : матеріали VII міжнар. наук.-практ. конф., (м. Харків, 22 травня 2015 р.) / Харківський національний автомобільно-дорожній університет. Харків : ХНАДУ, 2015. С. 73–75.

97. Козіна К. Г. Діяльність автотранспортних підприємств на ринку міжнародних вантажних перевезень: сучасний стан та перспективи підвищення рівня конкурентоспроможності. *Розвиток національної економіки: теорія і практика* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Івано-Франківськ, 3-4 квітня 2015 р.) / ДВНЗ «Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника». Тернопіль : Крок, 2015. Ч.2. С. 161–163.

98. Tryon R. C., Bailey D.E. Cluster analysis. McGraw-Hill Inc.,US. 1970. 352 p.

99. Мандель И. Д. Кластерный анализ. Москва : Финансы и статистика. 1988. 176 с.

100. Уиллиамс У. Т., Ланс Д. Н. Методы иерархической классификации. Статистические методы для ЭВМ; под ред. М. Б. Малютов. Москва : Наука, 1986. 464 с.

101. Advances in knowledge discovery and data mining / U. M. Fayyad, G. Piatetsky-Shapiro, P. Smyth, R. Uthurusamy, eds. Menlo Park, Calif.: American Association for Artificial Intelligence (AAAI/MIT Press), 1996. P. 82-88.

102. Красноносова О.М., Олійник А.Д. Конкурентоспроможність регіонів в умовах глобалізації. *Бізнес-Інформ*. 2012. №11. С. 90-93

103. Козіна К. Г. Регіональні особливості розвитку ринків вантажних автотранспортних перевезень. *Бізнес Інформ*. 2019. №12. С. 125–131.

104. Господарський кодекс України : Кодекс України від 16.01.2003 р. № 436-IV. Дата оновлення: 13.02.2020. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (дата звернення: 13.03.2020).

105. Асаул А.Н. Организация предпринимательской деятельности : учебник для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности «Экономика и управление на предприятии (по отраслям)» : цели предпринимательской деятельности, субъекты предпринимательской деятельности, предпринимательские сети / А. Н. Асаул. 4-е изд. Москва [и др.] : Питер, 2013. 347 с.

106. Бондаренко О. В., Зоря О. П. Ментальний вимір підприємницької активності: теоретико-методологічні засади дослідження. *Гілея (науковий вісник)*: збірник наукових праць. Київ, 2010. Вип. 35. С. 328-336.

107. Жарая С. Б. Підприємницька активність та тенденції державного впливу на розвиток малого бізнесу. *Державне управління: теорія та практика*. 2012. № 2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Dutp_2012_2_15. (дата звернення: 13.03.2020).

108. Волович В. І., Тарасенко В. І., Захарченко М. В. Соціологія: короткий енциклопедичний словник. Київ : Укр. Центр духовн. культури, 1998. 736 с.

109. Лоза А.С. Підприємницька активність за умов суспільної трансформації (на прикладі малого бізнесу): автореф. дис... канд. соціол. наук: 22.00.04 / Харк. нац. ун-т внутр. справ. Харків., 2009. 20 с.

110. Бочаров В.В. Современный финансовый менеджмент : правила принятия финансовых и инвестиц. решений. Базовые концепции финансового менеджмента. Оптимизация стоимости и структуры капитала. Принятие решений по реальным и финансовым активам. Москва [и др.] : Питер, 2006. 464 с.

111. Буханцева С.Н. Активность предпринимательства основа развития малых городов. Ливенский филиал ОГУ им. И.С. Тургенева: материалы региональной научно-практической интернет–конференции. Ливны, 2011. URL: http://lfostu.ucoz.ru/publ/socialno_ekonomicheskie_aspekty_razvitija_gorodov/4

_predprinimatelstvo_i_ego_rol_v_razvitii_ekonomiki_malykh_gorodov/aktivnost
_predprinimatelstva_osnova_razvitija_malykh_gorodov/15-1-0-114 (дата
обращения: 13.03.2020).

112. Валеева Е.О. Предпринимательская активность как фактор стратегического развития туристской фирмы. Научная сессия профессорско-преподавательского состава научных сотрудников и аспирантов по итогам НИР 2003 г.: Сборник докладов. - СПб.: Издательство ИУиЭО, 2004.

113. Верховская О.Р., Дорохина М.В. Исследования предпринимательства в России в рамках Глобального мониторинга предпринимательства: основные результаты 2006–2007 гг. *Вестник СПбГУ. Серия «Менеджмент»*. 2008. № 3. С. 25-52.

114. Войнова С.И., Савельева И.П. Оценка предпринимательской активности: сущность и виды экономической деятельности. Современные проблемы науки и образования. 2012. № 1. URL: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=5613> (дата обращения: 06.02.2020).

115. Зикунова И.В. Феномен предпринимательской активности в бизнес-цикле постиндустриального развития. Санкт-Петербург : Изд-во Политехнического ун-та, 2009. 132 с.

116. Канке А.А., Кошева И.П. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учеб. пособие для студентов образоват. учреждений сред. проф. образования. 2-е изд., испр. и доп. Москва : ФОРУМ : ИНФРА-М0, 2013. 288 с.

117. Лігоненко Л. Світові тенденції розвитку підприємницької активності та українські реалії. *Вісник Київського національного торговельно-економічного університету* = *Herald of Kyiv national university of trade and economics* : наук. журн. / Київ. нац. торг.-екон. ун-т. Київ: [б. в.], 2009. № 5. 46-54.

118. Кузьменко М. Д. Государственное регулирование предпринимательской активности в регионе : на примере Приморского края :

дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05 / Владивосток. гос. ун-т экономики и сервиса. Владивосток, 2008. 240 с.

119. Кашуба Я. М. Забезпечення підприємницької активності в умовах економічної нестабільності. Науковий вісник Мукачівського державного університету. Мукачево, 2015. Вип. 2 (4). Ч. 1. С. 12-17.

120. Майборода Ю. В. Методичні підходи до оцінки підприємницької активності підприємств автотранспорту. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. – 2015. № 2. С. 50-57. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/piprp_2015_2_12. (дата звернення: 13.03.2020).

121. Майборода Ю. В. Оцінка рівня підприємницької активності підприємств автотранспорту. *Глобальні і національні проблеми економіки*. 2015. Вип. 6. С. 377-381. URL : <http://global-national.in.ua/archive/6-2015/78.pdf> (дата звернення: 13.03.2020).

122. Прыкина Л.В. Экономический анализ предприятия: учебник для студ. вузов. - 2-е изд., перераб. и доп. Москва : ЮНИТИ-ДАНА, 2006. 407 с.

123. Стасюк Д.А. Предпринимательская активность иностранных фирм в российской экономике : на примере нефинансового сектора : дис. ... канд. економ. наук : 08.00.05 / Моск. фин.-промышленная акад. Москва, 2008. 191 с.

124. Валовий регіональний продукт у 2017 році: стат. зб. / Державний комітет статистики України. Київ, 2019. 158 с.

125. Козіна К. Г., Пушкар Т. А. Оцінка та прогнозування розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень. *Інфраструктура ринку*. 2019. Вип. 30. URL : <http://www.market-infr.od.ua/uk/30-2019> (дата звернення: 13.03.2020).

126. Козіна К. Г. Фактори впливу на підвищення конкурентоспроможності міжнародних автотранспортних вантажних перевезень. *Структурні трансформації національних економік в умовах глобалізації* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., (м. Миколаїв, 31 жовтня 2014 р.) / Миколаївський національний університет імені В. О.

Сухомлинського. Миколаїв : ВД «Гельветика», 2014. С. 59–63.

127. Стратегія сталого розвитку України «Україна – 2020». URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015> (дата звернення: 13.03.2020).

128. Желюк Т. Л. Макроекономічна оцінка передумов для виходу України з кризи і забезпечення успішного довгострокового розвитку. *Бюлетень Міжнародного Нобелівського економічного форуму*. 2010. № 1 (3). Т. 2. С. 98-106.

129. Дергачова В. В., Тур О. М. Науково-методичні засади формування стійкого розвитку національної економіки. *Механізм регулювання економіки*. 2009. № 4, Т. 1. С. 183-191.

130. Дикань В. Л., Чупир О. М. Фактори економічного зростання та розвитку національної економіки. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. Харків, 2011. № 36. С. 15-22.

131. Збаразська О. Л. Внутрішній ринок України : проблеми і стратегія розвитку Наукові праці ДонНТУ. Серія. Економічна. Донецьк, 2003. Вип. 68. С. 18-25.

132. Програма розвитку дорожнього господарства Харківської області на 2018 - 2020 роки (рішення обласної ради від 28 лютого 2019 року № 922-VII (XIX сесія VII скликання). URL : <http://www.oblrada.kharkov.ua/ua/public-information/oblasni-programi/321-prohrama-rozvytku-dorozhnoho-hospodarstva-kharkivskoi-oblasti-na-2018-2020-roky> (дата звернення: 13.03.2020).

133. Програма розвитку малого та середнього підприємництва у Харківській області на 2016 – 2020 роки (рішення обласної ради від 08 вересня 2016 року № 245-VII (VII сесія VII скликання). URL : <http://www.oblrada.kharkov.ua/ua/programa-spriyannya-rozvitku-malogo-ta-serednogo-pidpriemnitstva-v-kharkivskij-oblasti-na-2016-2020-roki> (дата звернення: 13.03.2020).

134. Гоблик В.В., Папп В.В. Формування транскордонних транспортно – логістичних кластерів як пріоритетний напрям розвитку прикордонних регіонів України. *Економічний форум*. 2013. №4 . С. 55 – 63.

135. Проскура В. Ф., Фозекош М. Л. Проблеми та перспективи реалізації транскордонного співробітництва на місцевому рівні. *Економіка та суспільство*. Мукачево. 2018. №14. С.139-146.

136. Мікула Н. А. Організаційно-економічні механізми активізації транскордонного співробітництва західними регіонами України. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2014. Вип 3 (107). С. 172-180.

137. Газуда Л. М., Рубіш М. А. Реалізація спільних проектів транскордонного співробітництва : монографія. Ужгород : ФОП Сабов А.М., 2015. 276 с.

138. Іртищева І. О., Стегней М. І. Сталий розвиток територіальних одиниць Закарпаття в контексті транскордонного співробітництва. *Науковий вісник Мукачівського державного університету*. Мукачево, 2014. Вип. 2 (2). С. 47-52.

139. Козіна К. Г. Концептуальна модель регіонального ринку вантажних автотransпортних перевезень. *Науковий погляд: економіка та управління*. 2018. № 2. С. 108-114.

140. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 02.03.2015 р. № 222-VIII. *Законодавство України* : база даних / Верхов. Рада України. Дата оновлення: 01.03.2020. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19> (дата звернення: 13.03.2020).

141. Про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС: Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21.10.2009 р. URL : <http://www.minjust.gov.ua/45893> (дата звернення: 13.03.2020).

142. White paper. European transport policy for: time to decide. Commission of the European Communities. Brussels, 2001. 124 p.

143. Пушкар Т. А., Козін О. Є. Пріоритетні напрями забезпечення економічної безпеки автотransпортних комплексів регіонів в умовах

поглиблення євроінтеграційних процесів. *Приазовський економічний вісник*. 2018. № 3 (08). URL : <http://pev.kpu.zp.ua/vypusk-3-08>. (дата звернення: 13.03.2020).

144. Vehicle operators: change to financial standing from 1 January 2017. URL : <https://www.gov.uk/government/news/vehicle-operators-change-to-financial-standing-from-1-january-2017> (Last accessed: 17.09.2019).

145. Ballou R. H. Business Logistics Management. 3-ed. N.Y.: Prentice-Hall International, Inc., 1993. 514 p.

146. Rodrigue J.P. Comtois Cl., Slack Br. The geography of transport systems. Taylor & Francis Group, 2013. 429 p. URL: https://transportgeography.org/?page_id=3928 (Last accessed: 17.09.2019).

148. Transport Policy Instruments / T.Notteboom, J-P. Rodrigue, J. Shaw eds. *The Sage Handbook of Transport Studies*. London: Sage, 2013. P. 281-292.

149. Banister D., Berechman Y. Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of transport geography*. 2001. Vol. 9(3). P. 209-218.

150. Козіна К. Г. Передумови і цільові орієнтири реформування регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень. *Причорноморські економічні студії*. 2018. Вип. 32. С. 116–120.

151. Грабовецький Б. Є. Економічне прогнозування і планування : навчальний посібник. Київ: Центр навчальної літератури, 2003. 188 с.

152. Ханк Д. Э., Уичерн Д. У. Райтс А. Дж. Бизнес-прогнозирование : С применением Excel и Minitab ; Пер. с англ. В.В. Марченко и др. 7. изд. М. [и др.] : Вильямс, 2003 (ГПП Печ. Двор). 651 с.

153. Єріна А. Статистичне моделювання і прогнозування : навч. посібник / А. Єріна. Київ, 2001. 170 с.

154. Лукашин Ю.П. Адаптивные методы краткосрочного прогнозирования временных рядов: учеб. пособие. Москва: Финансы и статистика, 2003. 416 с.

155. Потапенко А. В. Розробка моделі прогнозування розвитку транспортних систем з урахуванням змінності їх компонентів : автореф. дис.

... канд. техн. наук : 05.22.01 / Харків. нац. автомоб.-дорож. Ун-т. Харків, 2013. 20 с.

156. Никифрук О. І. Інструменти та механізми модернізації транспортної інфраструктури: зарубіжний досвід і українські реалії. *Економіка і прогнозування*. 2012. № 3. С. 64–78.

157. Brown R.G. Statistical forecasting for inventory control. New York : McGraw-Hill, 1959. 232 p.

158. Holt C. C. Forecasting seasonals and trends by exponentially weighted moving averages. *International journal of forecasting*. 2004. Vol. 20(1). P. 5-10.

Список публікацій за темою дисертації

1. Козіна К. Г. Конкурентоспроможність автотранспортних підприємств як економічна категорія. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. 2014. № 1. С. 77-81.
2. Козіна К. Г. Теоретико-методичні основи факторного аналізу конкурентоспроможності міжнародних автотранспортних вантажних перевезень України. Науковий вісник Херсонського державного університету. 2014. Вип. 6. Ч. 2. С. 203–206.
3. Козіна К. Г. Аналіз ринку міжнародних автотранспортних вантажних перевезень: сучасний стан та перспективи розвитку. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Одеса, 2015. Вип. 10. С. 134–138.
4. Козіна К. Г. Передумови і цільові орієнтири реформування регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень. *Причорноморські економічні студії*. 2018. Вип. 32. С. 116–120.
5. Козіна К. Г. Концептуальна модель регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень. *Науковий погляд: економіка та управління*. 2018. № 2. С. 108-114.
6. Козіна К. Г. Регіональні особливості розвитку ринків вантажних автотранспортних перевезень. *Бізнес Інформ*. 2019. №12. С. 125–131.
7. Kozina K. Regional markets of freight motor transport transportations as constituent of infrastructural providing of complex development of regions. *Sciences of Europe*. 2019. Vol.2. No 46. P. 22-26.
8. 1. Козіна К. Г., Пушкар Т. А. Оцінка та прогнозування розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень. *Інфраструктура ринку*. 2019. Вип. 30. URL : <http://www.market-infr.od.ua/uk/30-2019> (дата звернення: 13.03.2020).

9. Козіна К. Г. Конкурентний потенціал як основа економіко-організаційного механізму управління конкурентоспроможністю підприємства / К. Г. Козіна // Проблеми та перспективи соціально-економічного розвитку країни : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., Чернівці, 25-26 січня 2014 р. / Буковинська економічна фундація. – Чернівці : БЕФ, 2014. – С. 70–73.

10. Козіна К. Г. Фактори впливу на підвищення конкурентоспроможності міжнародних автотранспортних вантажних перевезень. *Структурні трансформації національних економік в умовах глобалізації* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., (м. Миколаїв, 31 жовтня 2014 р.) / Миколаївський національний університет імені В. О. Сухомлинського. Миколаїв : ВД «Гельветика», 2014. С. 59–63.

11. Козіна К. Г. Соціальна відповідальність як конкурентна перевага автотранспортних підприємств / К. Г. Козіна // Сучасна економічна наука: теорія і практика : матеріали IV всеукр. наук.-практ. інтернет-конф., Полтава, 13-14 листопада 2014 р. / Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка. – Полтава : ПолтНТУ, 2014. – С. 57–59.

12. Козіна К. Г. Діяльність автотранспортних підприємств на ринку міжнародних вантажних перевезень: сучасний стан та перспективи підвищення рівня конкурентоспроможності. *Розвиток національної економіки: теорія і практика* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Івано-Франківськ, 3-4 квітня 2015 р.) / ДВНЗ «Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника». Тернопіль : Крок, 2015. Ч.2. С. 161–163.

13. Козіна К. Г. Конкурентні переваги автотранспортних підприємств на ринку міжнародних вантажних перевезень. *Сучасні тенденції розвитку світової економіки* : матеріали VII міжнар. наук.-практ. конф., (м. Харків, 22 травня 2015 р.) / Харківський національний автомобільно-дорожній університет. Харків : ХНАДУ, 2015. С. 73–75.

14. Козіна К. Г. Сучасні тенденції формування регіональних ринків

автотранспортних послуг. *Економічний потенціал країни: наукові підходи та практика реалізації* : матеріали II міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 4 травня 2018 р.) / Одеський національний університет імені І. І. Мечникова. Одеса : ОНУ імені І. І. Мечникова, 2018. С. 106–108.

15. Козіна К. Г. Підходи до визначення розвитку міжрегіональних зв'язків на прикладі автомобільного вантажного транспорту. *Економічне зростання: стратегія, напрями і пріоритети*: матеріали III міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 12 травня 2018 р.) / Східноукраїнський інститут економіки та управління. Запоріжжя : ГО «СІЕУ», 2018. С. 34–37.

16. Козіна К. Г. Вплив транспорту на формування міських агломерацій. *Місто. Культура. Цивілізація*: матеріали міжнар. наук.-теорет. інтернет-конф., (м. Харків, квітень 2019 р.) / Харківський національний університет міського господарства ім. О. М. Бекетова. Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2019. С. 245–247.

Відомості про апробацію результатів дисертації

1. Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми та перспективи соціально-економічного розвитку країни», 25-26 січня 2014 р., м. Чернівці.
2. Міжнародна науково-практична конференція «Структурні трансформації національних економік в умовах глобалізації», 31 жовтня 2014 р., м. Миколаїв.
3. IV Всеукраїнська науково-практична інтернет-конференція «Сучасна економічна наука: теорія і практика», 13-14 листопада 2014р., м. Полтава.
4. Міжнародна науково-практична конференція «Розвиток національної економіки: теорія і практика», 3-4 квітня 2015р. м. Івано-Франківськ.
5. VII Міжнародна науково-практична конференція «Сучасні тенденції розвитку світової економіки», 22 травня 2015 р., м. Харків.
6. II Міжнародна науково-практична конференція «Економічний потенціал країни: наукові підходи та практика реалізації», 4 травня 2018 р., м. Одеса.
7. III Міжнародна науково-практична конференція «Економічне зростання: стратегія, напрями і пріоритети», 12 травня 2018 р., м. Запоріжжя.
8. Міжнародна науково-теоретична конференція «Місто. Культура. Цивілізація: міжнародний контекст», квітень 2019 р., м. Харків.
9. Міжкафедральний семінар кафедр економіки ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, економічної теорії та міжнародної економіки ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, туризму і готельного господарства ХНУМГ імені О. М. Бекетова, управління та адміністрування Навчально-наукового інституту «Каразінська школа бізнесу» ХНУ ім. В. Н. Каразіна, економіки і підприємництва ХНАДУ, менеджменту Української інженерно-педагогічної академії, міжнародного бізнесу та фінансів НТУ «ХПІ» (м.Харків, 28.02.2020 р., Протокол № 10).

Огляд дисертаційних досліджень за темою

№	Автор	Тема	Об'єкт дослідження	Предмет дослідження	Джерело
1	2	3	4	5	6
1	Ільченко Д. А.	Державне регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу	процес державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу у національному макроекономічному середовищі	Теоретико-методичні засади та практичні аспекти державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу	[48].
2	Неживенко А. П.	Регіональний транспортний комплекс та напрями удосконалення його системної організації	процес формування системної функціонально-просторової організації транспортного комплексу регіону	методологія та практика регулювання та удосконалення організаційно-економічного механізму управління транспортним комплексом регіону на засадах його стратегічного розвитку	[9].
3	Парфентьєва О. Г.	Діагностика потенціалу розвитку автотранспортного підприємства	процеси діагностики потенціалу розвитку щодо підприємств автотранспортної підгалузі.	теоретико-методичний інструментарій з проведення діагностики потенціалу розвитку та особливості практичних засад і можливостей їх застосування на автотранспортних підприємствах.	[49].
4	Мітченко Г. В.	Організаційно-економічне забезпечення стратегічного маркетингу на підприємствах автомобільного транспорту	процес стратегічного маркетингу автотранспортних підприємств	сукупність методичних, теоретичних і практичних підходів щодо організаційно-економічного забезпечення стратегічного маркетингу в реалізації завдань розвитку автотранспортних підприємств	[50].

1	2	3	4	5	6
5	Мусатенко О.В.	Підвищення ефективності логістичної системи постачань з використанням автомобільного транспорту	процеси постачання товарів у розподільчих системах з автомобільним забезпеченням міжнародних перевезень	методи і моделі підвищення ефективності логістичної системи постачань з використанням автомобільного транспорту	[51].
6	Локтев А. А.	Совершенствование механизма государственного регулирования развития транспортного комплекса	транспортные предприятия и организации	Организационно-экономические отношения, возникающие в ходе регулирования развития транспортного комплекса	[52].
7	Носков И. В.	Стратегические направления развития транспортного комплекса региона	транспортный комплекс региона	экономические и организационные отношения по формированию стратегических направлений развития транспортного комплекса региона как фактора устойчивого развития региональной экономики	[53].
8	Івасишина Н. В.	Підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень вантажів	підприємства, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення вантажів	економічні та організаційно-технологічні процеси функціонування автотранспортних підприємств при здійсненні ними міжнародних перевезень вантажів	[54].
9	Гречка О. В.	Статистичний аналіз ринку послуг автомобільного транспорту	явища і процеси економічного характеру на ринку послуг автомобільного транспорту України	методичні та практичні аспекти статистичного аналізу закономірностей функціонування ринку автотранспортних послуг	[55].

1	2	3	4	5	6
10	Завгородній К. В.	Формування та розвиток логістичного аутсорсингу в умовах регіональних трансформацій	процеси формування та розвитку логістичного аутсорсингу в умовах регіональних трансформацій	Теоретичні та практичні аспекти, методи й механізми формування та розвитку логістичного аутсорсингу в умовах регіональних трансформацій	[56].
11	Иванов М. В.	Развитие транспортной инфраструктуры региона: факторы, направления, инструментарий оценки	транспортна інфраструктура регіона	Совокупность организационно-экономических отношений, возникающие в процессе управления развитием транспортной инфраструктуры	[57].
12	Корнієцький О. В.	Міжрегіональна взаємодія транспортно-логістичних систем в умовах просторової трансформації економіки: теорія, методологія, практика	процеси міжрегіональної взаємодії транспортних логістичних систем	Теоретичні, методологічні та прикладні аспекти формування стратегії і механізмів міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем	[58].

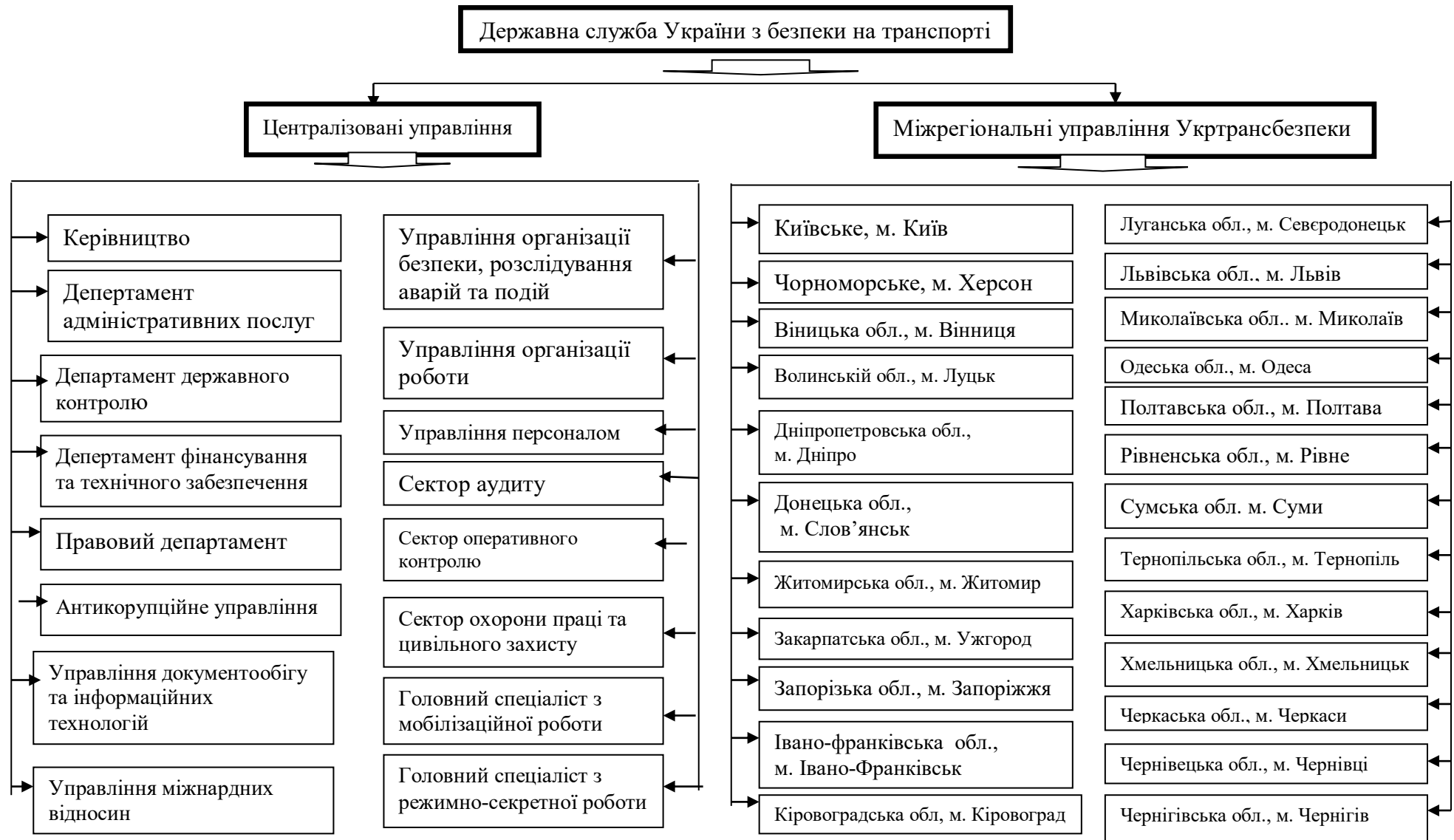


Рис. Б1 Структура Державної служби України з безпеки на транспорті

ДОДАТОК В

Таблиця В1

**Перевезення вантажів автомобільним транспортом у за регіонами 2014-
2018рр. (за даними [89-91])**

Регіон	2014	2015	2016	2017	2018
Україна	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Автономна Республіка Крим					
Вінницька	32,8	30,0	28,9	27,8	29,2
Волинська	10,1	10,6	12,5	13,0	13,4
Дніпропетровська	361,7	300,4	284,2	328,1	324,4
Донецька	68,0	77,0	118,6	105,1	112,7
Житомирська	47,1	52,1	39,9	43,4	43,3
Закарпатська	8,9	9,1	9,2	8,7	8,8
Запорізька	31,4	28,5	29,0	30,4	30,7
Івано-Франківська	10,7	14,3	15,7	20,2	12,0
Київська	36,9	40,6	48,2	48,9	56,3
Кіровоградська	45,7	43,8	38,8	45,8	49,2
Луганська	26,9	27,3	16,1	4,9	4,7
Львівська	20,9	20,6	21,5	23,2	25,8
Миколаївська	19,4	19,5	23,0	20,5	21,3
Одеська	21,0	22,2	22,6	24,1	29,0
Полтавська	213,8	161,4	193,0	173,0	171,8
Рівненська	12,2	12,5	14,8	19,2	17,1
Сумська	12,2	11,6	11,6	12,6	12,7
Тернопільська	17,3	13,8	14,7	16,7	18,4
Харківська	29,1	28,3	29,7	32,4	32,8
Херсонська	11,4	10,9	11,1	13,4	14,0
Хмельницька	25,9	27,6	29,7	32,2	33,5
Черкаська	32,3	25,0	31,9	30,1	42,7
Чернівецька	5,1	4,7	5,3	6,9	7,0
Чернігівська	11,7	10,3	11,9	11,7	11,9
Київ					
Севастополь	-	-	-	-	-

Валовий регіональний продукт за регіонами України 2013-2017рр.

Регіон	2013	2014	2015	2016	2017
Україна	1522657	1586915	1988544	2385367	2983882
Автономна Республіка Крим	46393	...	...	...	...
Вінницька	36191	43990	59871	74411	92427
Волинська	20622	24195	31688	35744	51972
Дніпропетровська	152905	176540	215206	244478	313830
Донецька	164926	119983	115012	137500	166404
Житомирська	25676	29815	38425	47919	61470
Закарпатська	21400	24120	28952	32390	43043
Запорізька	54352	65968	89061	104323	130377
Івано-Франківська	33196	37643	45854	51404	63850
Київська	68931	79561	104030	128638	157043
Кіровоградська	25313	28758	38447	46021	53031
Луганська	55108	31393	23849	31356	30285
Львівська	63329	72923	94690	114842	147404
Миколаївська	32030	35408	48195	57815	69371
Одеська	69760	74934	99761	119800	149530
Полтавська	58464	69831	95867	116272	150904
Рівненська	22004	28724	35252	39469	48836
Сумська	26765	30397	41567	46287	56530
Тернопільська	18085	21676	26656	31072	40747
Харківська	85315	96596	124843	154871	187454
Херсонська	20767	23250	32215	38743	47868
Хмельницька	26426	32162	41088	48859	63882
Черкаська	33087	38466	50843	59412	73176
Чернівецька	13757	15049	18506	21239	28591
Чернігівська	24237	28156	36966	43362	56672
м.Київ	312552	357377	451700	559140	699185
м.Севастополь	11066	...	...	...	...

Регіональні програми та органи регіональної влади та місцевого самоврядування, які здійснюють, можуть здійснювати вплив на формування РРВАТП у регіонах з середнім рівнем розвитку РРВАТП

№	Регіон	Діючі регіональні програми, реалізація яких може здійснювати безпосередній вплив на РРВАТП	Органи державної влади та місцевого самоврядування (структурні підрозділи обласних державних адміністрацій)
Регіони з середнім рівнем розвитку РРВАТП			
1	Полтавська область	Комплексна програма розвитку малого та середнього підприємництва у Полтавській області на 2017-2020 роки Програма сприяння залученню інвестицій, розвитку економічного співробітництва та формування позитивного іміджу Полтавської області на 2017 – 2020 роки Програма розвитку та підтримки аграрного комплексу Полтавщини за пріоритетними напрямками на період до 2020 року	Департамент економічного розвитку, торгівлі та залучення інвестицій Управління інфраструктури
2	Черкаська область	Стратегію розвитку малого та середнього підприємництва Черкаської області на 2017 – 2020 роки Програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року Програми розвитку автомобільних доріг загального користування Черкаської області на 2019-2022 роки	Департамент інфраструктури, розвитку та утримання мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення Департамент регіонального розвитку
3	Одеська область	Програма розвитку конкурентоспроможності малого та середнього підприємництва в Одеській області на 2017-2020 роки Регіональна програма розвитку автомобільних доріг Одеської області на 2019-2022 роки	Департамент економічної політики та стратегічного планування Департамент інвестицій, регіонального та міжнародного співробітництва Управління транспортно-комунікаційної інфраструктури

Продовження табл. Д1

1	2	3	4
4	Волинська область	Програма розвитку інфраструктури у Волинській області на 2019 – 2022 роки Регіональна програма підтримки малого та середнього підприємництва у Волинській області на 2018 – 2020 роки Регіональна програма розвитку державно-приватного партнерства Волинської області до 2020 року Стратегія транскордонного співробітництва Регіональна програма розвитку міжнародного і транскордонного співробітництва на 2018 – 2020 роки	Департамент економіки та європейської інтеграції Управління транспорту та інфраструктури
5	Рівненська область	Програма розвитку дорожнього господарства Рівненської області на 2019-2022 рр Програма розвитку інвестиційної діяльності Рівненської області на 2019-2022 рр. Обласна цільова програма підвищення безпеки дорожнього руху в Рівненській області на період до 2020 року Програма розвитку та підтримки комунального підприємства «автобаза» Рівненської області	Департамент економічного розвитку і торгівлі Управління інфраструктури і промисловості Управління міжнародного співробітництва та європейської інтеграції
6	Хмельницька область	Програма соціально економічного розвитку Хмельницької області на 2019 рік Програма розвитку малого і середнього підприємництва Хмельницької області на 2019-2020 роки Програма залучення інвестицій в економіку Хмельницької області на 2011-2020 роки.	Департамент економічного розвитку, промисловості та інфраструктури Управління регіонального розвитку та будівництва
7	Донецька область	Програма економічного і соціального розвитку Донецької області на 2018 рік та основні напрями розвитку на 2019 і 2020 роки Регіональна програма розвитку малого і середнього підприємництва в Донецькій області на 2017-2018 роки Комплексна програма економічного розвитку сільських територій Донецької області на 2018-2020 роки	Департамент інвестиційно-інноваційного розвитку і зовнішніх відносин Департамент економіки Департамент розвитку базових галузей промисловості Управління автомобільного транспорту

Регіональні програми та органи регіональної влади та місцевого самоуправління, які здійснюють можуть здійснювати вплив на формування РРВАТП у регіонах з низьким рівнем розвитку РРВАТП

№	Регіон	Діючі регіональні програми, реалізація яких може здійснювати безпосередній вплив на РРВАТП	Органи державної влади та місцевого самоуправління (структурні підрозділи обласних державних адміністрацій)
1	2	3	4
Регіони з низьким рівнем розвитку РРВАТП			
1	Івано-Франківська область	Регіональна цільова програма розвитку малого та середнього підприємництва в Івано-Франківській області на 2017-2018 роки Комплексна програма розвитку агропромислового комплексу та сільських територій Івано-Франківської області на 2016-2020 роки Регіональна цільова програма сприяння залученню інвестицій в економіку Івано-Франківської області на 2016-2020 роки Регіональна цільова програма розвитку міжнародного співробітництва області на 2016-2020 роки	Департамент економічного розвитку, промисловості та інфраструктури Управління міжнародного співробітництва, євроінтеграції, туризму та інвестицій Департамент агропромислового розвитку
2	Вінницька область	Програми економічного і соціального розвитку Вінницької області за 2019 рік Стратегія розвитку малого та середнього підприємництва Вінницької області на період до 2020 року Стратегія збалансованого регіонального розвитку Вінницької області на період до 2020 року (нова редакція)	Департамент міжнародного співробітництва та регіонального розвитку Департамент житлово-комунального господарства, енергетики та інфраструктури
3	Запорізька область	Стратегія регіонального розвитку Запорізької області на період до 2020 року	Департамент економічного розвитку і торгівлі Департамент промисловості та розвитку інфраструктури

Продовження табл. Е1

1	2	3	4
4	Кіровоградська область	Стратегія розвитку Кіровоградської області на період до 2020 року Обласна комплексна програма з розвитку автомобільних доріг та безпеки дорожнього руху у Кіровоградській області на 2018-2022 роки Регіональна програма розвитку малого і середнього підприємництва у Кіровоградській області 2019-2021 роки	Департамент економічного розвитку і торгівлі Департамент інфраструктури та промисловості Управління регіонального розвитку, містобудування та архітектури
5	Миколаївська область	Стратегія розвитку Миколаївської області на період до 2020 року Програма розвитку малого і середнього підприємництва Миколаївської області на 2019-2020 роки Регіональна програма розвитку автомобільних доріг загального користування Миколаївської області 2020-2022 роки	Департамент економічного розвитку та регіональної політики Управління інфраструктури
6	Херсонська область	Стратегія розвитку малого та середнього підприємництва Херсонської області на період до 2020 року Програма фінансово-кредитної підтримки малого та середнього підприємництва у Херсонській області на 2018-2020 роки	Департамент економічного та регіонального розвитку Управління транспортно-комунікаційної інфраструктури
7	Тернопільська область	Обласна програма розвитку малого і середнього підприємництва на 2019-2020 роки Про комплексну програму розвитку агропромислового комплексу Тернопільської області на 2016-2020 роки	Департамент економічного розвитку і торгівлі Управління регіонального розвитку, інфраструктури та дорожнього господарства
8	Чернівецька область	Програма економічного і соціального розвитку Чернівецької області на 2019 рік	Управління міжнародного співробітництва та європейської інтеграції Управління інфраструктури Департамент капітального будівництва та дорожнього господарства Департамент регіонального розвитку

Продовження табл. Е1

9	Чернігівська область	Обласна Програма розвитку малого і середнього підприємництва на 2017-2020 роки Програма економічного і соціального розвитку області на 2020 рік Регіональна програма розвитку автомобільних доріг загального користування місцевого значення на 2019-2022 роки	Департамент розвитку економіки та сільського господарства Чернігівської облдержадміністрації
10	Житомирська область		
11	Сумська область	Програми розвитку малого та середнього підприємництва в Сумській області на 2017-2020 роки	

Відомості про апробацію

000012283



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ
УКРАЇНИ

ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ
МІСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА
імені О. М. Бекетова

61002, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17,
тел. (057) 706-15-37, факс (057) 706-15-54
E-mail: rectorat@kname.edu.ua,
код ЄДРПОУ 02071151

MINISTRY OF EDUCATION AND
SCIENCE OF UKRAINE

O.M. BEKETOV NATIONAL UNIVERSITY
OF URBAN ECONOMY
IN KHARKIV

17, Marshala Bazhanova Street, Kharkiv 61002,
tel. (057) 706-15-37, fax (057) 706-15-54
E-mail: rectorat@kname.edu.ua,
EDRPOU code 02071151

Від 28.02.20 № 552

На № _____ від _____

ДОВІДКА
про впровадження у навчальний процес
результатів дисертаційної роботи

На підставі витягу з протоколу засідання кафедри економіки № 9 від 05.02.2020 р. ректорат Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова підтверджує впровадження у навчальний процес результатів дисертаційної роботи на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук Козіної Катерини Геннадіївни аспіранта кафедри економіки Харківського національного університету міського господарства ім. О. М. Бекетова на тему: «Оцінювання стану та розвиток регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень» зі спеціальності 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка.

Підхід до оцінювання ефективності функціонування регіональних ринків автотранспортних перевезень і прогнозування інтенсивності їх роботи, визначення територіальних диспропорцій у розвитку транспорту, який запропоновано автором, впроваджено в навчальний процес при викладанні таких навчальних дисциплін як: «Регіональна економіка», «Управління розвитком компанії», «Основи наукових досліджень», «Економічна діагностика» і для написання випускних кваліфікаційних робіт студентів спеціальності 051 – Економіка.

Ректор

В. М. Бабаєв

Украина
Товариство с обмеженою
відповідальністю

"Експрес"

р. № 2 4 6 5 9 7 3 2

61022 м. Харків, пров Ботанічний,

4.

Тел: 700-26-49; 705-17-02; 705-16-98

Расчетный счет 26006000000739 ПАТ «ВБР» м. Харків МФО 380719.

big 15.01 2020 №10

ДОВІДКА

**про впровадження у практичну діяльність результатів дисертаційної роботи
Козіної Катерини Геннадіївни**

ТОВ «ЕКСПРЕС» засвідчує, що результати дисертаційного дослідження Козіної Катерини Геннадіївни щодо розвитку регіональних автотранспортних ринків вантажних перевезень пройшли апробацію в діяльності ТОВ «ЕКСПРЕС». До результатів, що заслуговують реалізації у практичній діяльності є:

- підхід до підвищення рівня конкурентоспроможності автотранспортних підприємств на регіональних ринках вантажних автотранспортних перевезень, що дає змогу своєчасно виявляти конкурентний профіль ринку та проектувати управлінські моделі з досягненням синергетичного ефекту від взаємодії факторів конкурентоспроможності;

- науковий підхід до прогнозування інтенсивності роботи регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень, який, на відміну від розроблених раніше, базується на показниках підприємницької активності регіону, що дає змогу виконати прогнозні розрахунки з позиції прогнозованого попиту на вантажні автотранспортні перевезення в певному регіоні. Особливість даного підходу полягає у використанні, в якості змінних регресійної моделі, інтегрального показника підприємницької активності у певному регіоні. Запропонований підхід спрямовано на покращення якості планування роботи ринку, та сприяє підвищенню надійності обґрунтування управлінських рішень;

- обґрунтування та пропозиції щодо поняттєвого апарату щодо питань функціонування регіональних ринків автоперевезень, зокрема уточнено та поглиблено поняття регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень як економічної категорії. Регіональний ринок вантажних автотранспортних перевезень визначено підсистемою регіональної транспортної системи, яку цілеспрямовано на формування економічних відносин між учасниками ринку – суб'єктами різних економіко-організаційних форм власності та господарювання, в регіональному економічному просторі щодо організації та купівлі-продажу транспортних послуг на основі дії об'єктивних економічних законів та правових норм шляхом реалізації системоутворюючої, інтегруючої, конкурентоутворюючої і ціноутворюючої функцій, які проявляються в процесі взаємодії ринку транспортних послуг із зовнішнім середовищем. Це надає можливість коригувати поведінку економічних суб'єктів, у першу чергу представників попиту та пропозиції, орієнтуючи їх у поле ринкових можливостей.

Довідка видана Козіній К.Г. для подання до Спеціалізованої вченої ради за місцем захисту дисертації.

Директор ТОВ «ЕКСПРЕС»



Степко О.І.



**СУМСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ**

40000, м. Суми, майдан Незалежності, 2 факс (0542) 700-560;
тел. 63-13-31

Від 20.01.2020 № 65

на № _____ від _____

ДОВІДКА

**про впровадження у практичну діяльність результатів дисертаційної роботи
Козіної Катерини Геннадіївни**

Відділ транспорту, зв'язку та телекомунікаційних послуг Сумської міської ради засвідчує, що питання щодо формування системи, оцінювання та реформування регіональних автотранспортних ринків пройшли апробацію в діяльності відділу. Впровадження результатів дисертаційного дослідження Козіної К.Г. продемонструвало, що основними результатами, що заслуговують реалізацію у практичній діяльності органів місцевого самоврядування і регіональних органів влади є:

- пропозиції, що узагальнюють та розвивають поняттєвий апарат щодо питань реформування регіональних ринків автотранспортних перевезень. Поняття регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень, яке визначено підсистемою регіональної транспортної системи, яку цілеспрямовано на формування економічних відносин між учасниками ринку – суб'єктами різних економіко-організаційних форм власності та господарювання, в регіональному економічному просторі шляхом реалізації системоутворюючої, інтегруючої, конкурентноутворюючої і ціноутворюючої функцій, унеможливує коригування поведінки економічних суб'єктів, у першу чергу представників попиту та пропозиції, орієнтуючи їх у поле ринкових можливостей;
- обґрунтування організаційної структури регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень, яка у структурному відношенні базується на існуванні на ринку декількох груп учасників, що відрізняються колом повноважень і функціями, які вони виконують. Запропонована структура регіонального ринку вантажних автотранспортних унеможливує управління роботою ринку з позиції професійного підходу, яке орієнтується на думки експертів та спрямовується на досягнення прозорості в розрахунках між учасниками ринку;
- обґрунтування підходу до прогнозування інтенсивності роботи регіональних ринків автотранспортних перевезень, зокрема вантажних, який базується на показниках підприємницької активності регіону, що унеможливує виконання прогнозних розрахунків із позиції очікуваного попиту на вантажні автотранспортні перевезення в певному регіоні.

Запропонований підхід передбачає запровадження ряду заходів із покращення якості планування роботи ринку та сприяє підвищенню надійності обґрунтування управлінських рішень

Заступник міського голови з питань
Діяльності виконавчих органів ради



 О.І. Журба

Яковенко С.В.
700667



У К Р А Ї Н А
ШЕВЧЕНКІВСЬКА РАЙОННА РАДА
ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ



63601, сел. Шевченкове, Харківської області, вул. Лермонтова 2
 тел.: (251) 5-16-69 E-mail: shevchr@online.ua

від 10.04.2019 № 135

ДОВІДКА
про впровадження у практичну діяльність результатів дисертаційної роботи
Козіної Катерини Геннадіївни

Основні положення та висновки дисертаційної роботи **Козіної Катерини Геннадіївни** щодо реформування регіональних ринків вантажних автотransпортних перевезень були розглянуті і прийняті до можливого використання у роботі Шевченківської районної ради Харківської області.

До результатів, які заслуговують практичної реалізації слід віднести:

- обґрунтування підходу до оцінювання функціонування регіональних ринків автотransпортних перевезень, який передбачає класифікацію ринків за рівнем їх розвитку на основі кластерного аналізу, який проводиться за інтегральними показниками підприємницької активності в даних ринках у регіонах. Підхід, що запропоновано автором, спрямований на виявлення і розробку дієвих заходів із подолання диспропорцій у розвитку регіональних ринків вантажних автотransпортних перевезень;
- визначення організаційної структури регіонального ринку автотransпортних перевезень. У структурному відношенні на ринку автором виділяються декілька груп учасників, які зумовлюються їх повноваженнями і функціями. Запропонована структура регіонального ринку вантажних автотransпортних перевезень спрямована на управління функціонування ринку з позиції професійного підходу, який орієнтується на думки експертів та базується на забезпеченні прозорості в розрахунках між учасниками ринку;
- визначення та обґрунтування системи заходів щодо розвитку регіональних ринків автотransпортних перевезень, які спрямовані на підвищення ефективності використання автотransпортного потенціалу і захисту економічних інтересів регіону. Запропонована система заходів передбачає забезпечення розвитку регіонів з позиції задоволення попиту споживачів і виробників якісними автотransпортними послугами. Система заходів, що пропонується автором, реалізується в умовах формування єдиного інформаційного простору з метою забезпечення ефективної взаємодії усіх учасників.

Довідка видана Козіній К.Г. для подання до Спеціалізованої вченої ради за місцем захисту дисертації.

Голова
 Шевченківської районної ради
 Харківської області



Н.В. Онищенко