

Гринчишин В.І.

ст. гр. ФФ-32

Науковий керівник: к.е.н., доцент Іванечко Н. Р.

Тернопільський національний економічний університет

АНАЛІЗ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ У СИСТЕМІ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Автомобільний транспорт є надзвичайно важливою галуззю в структурі економіки усіх країн, рівень його розвитку є індикатором національного економічного розвитку. Саме тому дослідження меж державного регулювання автомобільного транспорту має включати з'ясування його місця і ролі в структурі національної економіки з різних аспектів. Насамперед потрібно розуміти роль цієї галузі у розвитку інших видів економічної діяльності. Актуальним є оцінювання частки даної галузі у макроекономічних показниках різних регіонів. Більш вузький дослідницький фокус полягає в оцінюванні впливу вартості послуг перевезень на ціноутворення усієї продукції на цьому ринку. Слід враховувати технологічну значущість автомобільного транспорту, особливо в напрямі зменшення шкідливого впливу на довкілля. Також важливим є дослідження поведінки споживачів транспортних послуг [1].

Як пише, датський дослідник Й.Є. Нільсен, транспортний попит визначається змінами у потребах переміщень, а також у потребах його вибору. Ці та інші фокуси розгляду ролі автомобільного транспорту в економіці здійснюють залежно від стратегічних орієнтирів.

Комплексне дослідження автомобільного транспорту зумовлює визначення його впливу на економіку за конкретними етапами. У своїй праці К.Мітеллаєва визначає такі етапи оцінювання:

- економічного ефекту інвестиційних проектів розвитку транспортних мереж,
- собівартості перевезень,
- наслідків скорочення витрат часу перебування пасажирів у дорозі,
- втрат від дорожньо-транспортних пригод,
- впливу транспорту на забруднення природного середовища,

Дуже вагомим є визначення переліку інвестиційних, фінансових, цінкових та продуктивних індикаторів.

Американські автори наголошують на необхідності оцінювання впливу транспорту на ринки праці, міжнародні та внутрішні торговельні потоки, промислову конкуренцію, економіку агломерацій на метропольних територіях.

Одним з найбільш актуальних питань, з-поміж різних фокусів дослідження автомобільного транспорту, є вивчення його місця у структурі національної економіки. Він є потужною рушійною силою економічного розвитку країни, чутливою до умов середовища.[2]

Погоджуємося із думкою А.Міщенко, що проблеми подальшого розвитку транспортно-господарського комплексу тісно пов'язані із реформою інших галузей. Відомо,

що обсяги продукції промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі певною мірою завантажують транспортну систему. Отже, в умовах занепаду економіки розвиток автомобільного транспорту є неможливим.[3]

З практичної точки зору дієвим є розгляд структури національної економіки через взаємозв'язок між сферами, галузями, регіонами, формами власності й окремими структурними утвореннями всередині цих елементів, які пов'язані системою суспільного поділу праці.

Науковці сходяться у думках, що структура економіки має сприяти зростанню творчих сил людей і раціональному використанню сил природи.

Незважаючи на різні підходи до оцінювання, доволі поширеним є аналіз структури економіки за галузевим, територіальним і технологічним критеріями. Цікаво, що при кожному із них дослідження галузі автомобільного транспорту отримує свою специфіку. Ефективність галузевої структури залежить від технологічної структури економіки і визначає приналежність певного виду діяльності до технологічного укладу. Територіальна структура прив'язує її характеристики до просторових координат.

Взаємодія автомобільного транспорту із іншими видами транспорту є ключовою. Недаремно більшість фахівців констатують, що усі види транспорту (автомобільний, залізничний, водний й інші) мають бути об'єднані в єдину систему транспортування із раціональними і функціональними зв'язками.

Ця теорія вимагає й потребує чіткого планування. Необхідне ефективне застосування інформаційного забезпечення на кожному територіальному рівні, проведення моніторингів перевезень як пасажирських, так і вантажних автомобілів із застосуванням центральних серверів і залученням спеціалізованого програмного забезпечення. Такі практичні елементи вимагають послідовності та політики просторового розвитку. Її поширеність говорить сама за себе й свідчить про рівень розвитку державного управління у сфері переміщень населення, взірцем інформаційних баз провідних країн світу.[5]

За відомостями державної статистики України у внутрішній структурі транспортної галузі можна виділити такі складові: 1) наземний та трубопровідний транспорт, 2) водний транспорт, 3) авіаційний транспорт. Таким чином, не є дискусійним той факт, що автомобільний транспорт тісно пов'язаний із іншими видами транспортної галузі й іншими секторами економіки, особливо з машинобудуванням, сільським господарством, торгівлею і туризмом. На останньому акцентуємо окрему увагу з огляду на суттєве посилення економічної, політичної, соціально-культурної ролі туризму не лише в Україні, а й в багатьох країнах світу, адже туристи подорожують автобусами та легковими автомобілями (власними або орендованими).[6]

Українські науковці пишуть, що послуга транспорту у сфері туризму – сукупність компонентів, до якої належать: матеріально-технічна база транспорту, обслуговування – діяльність працівників транспорту у процесі користування ним.

Якість надання послуг автомобільним транспортом, якість доріг дуже впливає на туристичну привабливість території – це друга детермінанта розвитку туризму. Туристичні потоки, особливо з-за кордону, стимулюють до покращення стану доріг та їхнього певного удосконалення. Значні вигоди при цьому отримують точкові матеріальні автотранспортні об'єкти, особливо АЗС.

Автомобільний транспорт можна охарактеризувати як синергетичну галузь, його значення дуже вагоме для розвитку будь-якої країни і якості життя населення. Чітке розуміння місця автомобільного транспорту у структурі національної економіки є надто важливим: дозволяє обґрунтовувати пріоритети державного регулювання, забезпечує стратегічний розвиток країни. Тому слід приділяти особливу увагу можливостям технологізації цієї сфери економіки, оптимізації ринкових механізмів, встановленню цін на транспортні послуги.[4]

Важливо визначати динамічні характеристики зміни вагомості автомобільного транспорту у структурі національної економіки, в тому числі, за критеріями формування макроекономічних показників зайнятості, податкових надходжень до бюджетів усіх рівнів.

Список використаних джерел

1. Дулеба Н.В. Визначальні фактори впливу на економічну безпеку автотранспортних підприємств. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*. 2011. Вип. 8. С. 289-291
2. Іванечко Н.Р. Особистість і поведінка споживача транспортних послуг: монографія / за заг. наук. ред. Т.М. Борисової, Г.Л. Монастирського. Тернопіль: Економічна думка, 2019. 220 с. URL : http://dspace.tneu.edu.ua/bitstream/316497/37699/1/%21%21%21Monograf_2019_Tema.pdf#page=60 (дата звернення: 28.04.2020).
3. Матійко С.А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України URL :
4. Нікітіна А.В. Система управління економічною безпекою АТП в умовах загострення конкурентної боротьби на міжнародному ринку автотранспортних послуг. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2015. №1(1). С. 38-43
5. Нікітіна А.В. Управління економічною безпекою автотранспортних підприємств в глобальному середовищі. Монографія. Харків. 2015. 212 с.
6. Савчук О.В, Захарова О.В. Стратегічні напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України. *Національна та регіональна економіка. Вісник Маріупольського державного університету*. 2011. Вип.2. (Серія «Економіка»). С. 42-52
7. Борисова Т.М., Монастирський Г.Л. Marketing innovation activity of urban public transport: results of the empirical study. *Маркетинг та менеджмент інновацій*. 2018. № 3. С. 229-240 URL:https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/68744/1/Borysova_marketing_innovation.pdf