

УДК 656.073: 338.012

СМАЧИЛО В.В.^{1*}, СЛЮСАРЕВА Л.В.², БОЖИДАЙ І.І.³

1* д-р екон. наук, професор кафедри підприємництва та бізнес-адміністрування, Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова, e-mail: miroslava.valya@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-6153-1564

2 д-р екон. наук, професор кафедри економіки, підприємництва та економічної безпеки, Державний податковий університет, e-mail: soa006@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-6845-9307

3 кандекон. наук, ст. викл. кафедри менеджменту, бізнесу і адміністрування, Державний біотехнологічний університет, e-mail: bogiday@ukr.net, ORCIDID: 0000-0003-2227-219X

ОБГРУНТУВАННЯ ОСОБЛИВОСТЕЙ РЕГІОНАЛЬНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЯК БАЗИС РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Військова агресія Росії проти України зумовила значну транспортну та інфраструктурну кризу, яка має не лише локальний, а й глобальний характер. Існуючі транспортні сполучення були розірвані через зруйновану інфраструктуру, через пошкодження чи їх руйнування відбулись зміни у їх логістичних процесах. Виникають проблеми з постачання продуктів першої необхідності, переміщенням людей та волонтерських вантажів, озброєння. Такі трансформації зумовлюють переосмислення пріоритетів розвитку транспортних підприємств та різнорівневих політик. **Метою даної статті є обґрунтування особливостей здійснення вантажних перевезень в розрізі регіонів та видів транспорту задля забезпечення розвитку транспортних підприємств. Методика дослідження** базується на статистичному аналізі динаміки ключових показників в сфері транспорту, їх структурному аналізі, аналізі інфраструктурного індексу, групуванні на основі методики Стеджерса. **До основних результатів дослідження** слід віднести: пріоритетне місце в перевезеннях вантажів займає автомобільний транспорт, питома вага якого має високе значення протягом всього періоду, що досліджується, коливається від 58,83% в 2003р. до 75,10% в 2020р. та має тенденцію до зростання; відбулося зростання обсягів перевезень на 16,2 % в 2021 р. порівняно з 2020 р. А структурний аналіз демонструє переважання автоперевезень в таких регіонах як: Дніпропетровська (15,31 %), м. Київ (12,7 %), Донецька (8,44 %), Львівська (5,69 %), Одеська (5,34 %), Харківська (5,22 %). Інші регіони в загальній структурі перевезень вантажів автомобільним транспортом займають питому вагу менше 5%. Групування регіонів за часткою перевезень вантажів автомобільним транспортом на основі методики Стеджерса дозволило визначити 6 груп та визначити межі, що дозволило встановити, що залежність від вантажоперевезень автомобільним транспортом у Дніпропетровській області, м. Києві має високий рівень; середній та нижче середнього – у Донецькій та Львівській областях. На інші регіони припадає менша частка перевезень, що обумовлює нижчу залежність. Оцінка сучасного стану транспортної інфраструктури України дозволяє констатувати, що пріоритетним видом транспорту, що застосовується в Україні є автомобільний. Серед чинників, що позитивно впливають на розвиток цього виду транспорту можна виділити: внутрішні інфраструктурні, регіональні та глобальні чинники.

Ключові слова: транспорт; транспортне підприємство; транспортна інфраструктура; інфраструктурний індекс; вантажні перевезення; регіон

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями

Військова агресія Росії проти України зумовила значну транспортну та інфраструктурну кризу, яка має не лише локальний, а й глобальний характер. Існуючі

транспортні сполучення були розірвані через зруйновану інфраструктуру, через пошкодження чи їх руйнування відбулись зміни у їх логістичних процесах. Виникають проблеми з постачання продуктів першої необхідності, переміщенням людей та волонтерських вантажів, озброєння.

Як свідчить поточна ситуація, регіони опинилися в кризових ситуаціях та мають

розробити заходи щодо усунення можливості ризику їх настання. Такі трансформації зумовлюють переосмислення пріоритетів розвитку транспортних підприємств та різнорівневих політик.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

В законодавчому полі України транспорт вважається важливою галуззю суспільного виробництва, яка призначена для “задоволення потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях” [11]. Його значущість проявляється прямо - через економічний вплив на ВВП (питома вага транспорту у ВВП в 2021р. склала 6,4%), та опосередковано – спричиняючи мультиплікативний ефект у вигляді підвищення доступності вантажів, власного населення та туристів, потенційних інвесторів до будь-якого місця України через розвинену транспортну інфраструктуру. Це, в свою чергу, сприяє розвитку суміжних сфер діяльності, створенню нових робочих місць, поживає виробництво, торгівлю, туризм, що забезпечує підвищення ВВП, доходів підприємств, наповнення бюджетів.

Питання оцінки транспортних перевезень та їхнього впливу на економіку висвітлюються у дослідженнях вітчизняних і закордонних вчених, експертів міністерств, відомств та департаментів, державних і громадських організацій та бізнес-асоціацій. Дослідженню транспортних перевезень присвячені публікації вітчизняних дослідників, серед яких: Андрющенко К., Дикань В., Діденко С., Корінь М., Криворучко О., Попова Н. та інших [1, 2, 4-6, 13].

Дана стаття також спирається на результати попередніх авторських досліджень в сфері нормативно-правового забезпечення діяльності у сфері транспорту [15] та галузевих особливостей в управлінні кадровим потенціалом транспортних підприємств [9, 16], побудови логістичних систем [14].

Експертне дослідження оцінки інфраструктури в Україні здійснюється Європейською бізнес асоціацією (ЕВА). З метою оцінки транспортних перевезень та їх вплив на економіку країни розраховується інфраструктурний індекс [7, 8], тобто, показник, який враховує оцінку загального

стану інфраструктури України; середню оцінку загального стану розвитку транспортних галузей; рівень інвестиційної привабливості України для реалізації інфраструктурних проектів та рівень виконання державою стратегій розвитку транспортної галузі. За методологією, запропонованою ЕВА, показник визначається за 5-бальною шкалою та дозволяє оцінити загальний стан розвитку транспортних галузей в країні. Цей показник може мати негативне, нейтральне чи позитивне значення.

Наведені аналітичні дані свідчать, що загальний інфраструктурний індекс в Україні у період 2020-2021 років має нейтральне значення і його величина становила у 2020 році на рівні 2,58 балів, водночас, у 2021 році спостерігається його поступове зростання до 2,76 балів.

Наведені у таблиці 1 дані дозволяють провести порівняння показників стану розвитку транспортних галузей в Україні за 2020-2021 роки. Узагальнені дані свідчать, що позитивну тенденцію у розвитку транспортних галузей демонструють такі види транспорту: автомобільний +0,36 п.в. порівняно з базисним роком; залізничний та інший водний транспорт - 0,09 п.в. та 0,08 п.в. відповідно. До видів транспорту, що мають негативну тенденцію розвитку належать: морський (-0,38 п.в. у 2021р. порівняно з 2020р.) та авіаційний транспорт (-0,02 п.в.). Проведені розрахунки дозволяють констатувати, що рівень впливу на стан розвитку транспортної галузі, загалом, є нейтральним.

Таким чином, для досягнення позитивного рівня впливу на економіку країни та задля зростання інтегрального показника інфраструктурного індексу доцільно одним із пріоритетних напрямків розвитку транспортних галузей обрати автомобільний транспорт.

Формування цілей статті

Метою дослідження є обґрунтування особливостей здійснення вантажних перевезень в розрізі регіонів та видів транспорту задля забезпечення розвитку транспортних підприємств.

Таблиця 1

Загальний стан розвитку транспортних галузей в Україні в 2020-2021 рр.
(розраховано авторами на основі [7, 8])

Вид транспорту	Індекс розвитку транспортної галузі		Абсолютне відхилення 2021р. до 2020 р., +,-	Вплив показника на стан розвитку транспортної галузі
	2020 р.	2021 р.		
Залізничний	2,36	2,45	+0,09	нейтральне значення
Морський	2,85	2,47	-0,38	нейтральне значення
Інший водний транспорт	2,67	2,75	+0,08	нейтральне значення
Автомобільний	2,6	2,96	+0,36	нейтральне значення
Авіаційний	3,17	3,15	-0,02	нейтральне значення

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів

Наявні дані офіційної статистики, які представлені на веб-порталі Державної служби статистики України [17], передбачають розподіл транспорту на: автомобільний, водний (морський та річковий), трубопровідний, авіа та залізничний.

Дослідження обсягів перевезених вантажів за видами транспорту в 2000-2020рр. свідчать про переважання обсягів перевезення вантажів автомобільним транспортом (табл. 2). Під час визначення обсягів перевезень використовувалися дані з урахуванням обсягів перевезень вантажів для обслуговування потреб власного виробництва, а з 2002р. – з урахуванням перевезень вантажів, виконаних фізичними особами-підприємцями [17].

Таблиця 2

Обсяг перевезених вантажів в розрізі видів транспорту (2000-2020), тис. т/%
(розраховано авторами на основі [17])

Рік	Залізничні перевезення		Морський		Річковий		Автомобільний		Авіаційний		Трубопровідний	
	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%
2000	357381,6	23,37	6316,3	0,41	8349,8	0,546	938916,1	61,40	23,2	0,002	218164,9	14,27
2001	370199,1	23,44	8231,6	0,52	6969,8	0,441	977268,8	61,89	26,9	0,002	216441,1	13,71
2002	392592	25,20	8785,7	0,56	7608,3	0,488	947263,8	60,82	90,3	0,006	201274,6	12,92
2003	445534,7	26,93	8851,4	0,53	9974,9	0,603	973283	58,83	148,4	0,009	216699,9	13,10
2004	462367,6	26,70	8793,6	0,51	11858,5	0,685	1027396,3	59,34	101	0,006	220927	12,76
2005	450277,3	24,94	8575,2	0,48	12868,6	0,713	1120715,3	62,09	126,3	0,007	212556,8	11,78
2006	478711,4	25,56	8664,9	0,46	14297,1	0,763	1167199,7	62,33	98,9	0,005	203693,7	10,88
2007	514192,9	25,84	9123,9	0,46	15120,6	0,760	1255225,3	63,08	104	0,005	195990,7	9,85
2008	498536,8	25,29	8228,2	0,42	11293,5	0,573	1266598,1	64,24	102,1	0,005	186797	9,47
2009	391523,4	24,10	4652	0,29	5145,5	0,317	1068857,9	65,78	85,1	0,005	154594,6	9,51

Продовження таблиці 2

Рік	Залізничні перевезення		Морський		Річковий		Автомобільний		Авіаційний		Трубопровідний	
	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%
2010	432897	24,52	4067,8	0,23	6989,5	0,396	1168218,8	66,16	87,9	0,005	153436,6	8,69
2011	469308,1	24,88	4145,6	0,22	5720,9	0,303	1252390,3	66,38	92,1	0,005	154971,2	8,21
2012	457454,5	24,68	3457,5	0,19	4294,7	0,232	1259697,7	67,96	122,6	0,007	128439,8	6,93
2013	443601,5	24,15	3428,1	0,19	2840,5	0,155	1260767,5	68,64	99,2	0,005	125941,1	6,86
2014	386276,5	23,80	2805,3	0,17	3144,8	0,194	1131312,7	69,69	78,6	0,005	99679,5	6,14
2015	349994,8	23,74	3291,6	0,22	3155,5	0,214	1020604	69,22	69,1	0,005	97231,5	6,59
2016	343433,5	22,26	3032,5	0,20	3641,8	0,236	1085663,4	70,38	74,3	0,005	106729,2	6,92
2017	339550,5	21,46	2253,1	0,14	3640,2	0,230	1121673,6	70,90	82,8	0,005	114810,4	7,26
2018	322342,1	19,62	1892	0,12	3698	0,225	1205530,8	73,37	99,1	0,006	109418,2	6,66
2019	312938,9	19,82	2120,3	0,13	3990,2	0,253	1147049,6	72,65	92,6	0,006	112656,4	7,14
2020	305480,4	18,62	1812,2	0,11	3788,4	0,231	1232391,9	75,10	88,3	0,005	97464,7	5,94

З аналізу даної таблиці очевидно, що питома вага автомобільного транспорту в перевезеннях вантажів має високе значення протягом всього періоду, що досліджується, коливається від 58,83% в 2003р. до 75,10% в 2020р. та має тенденцію до зростання. На другому місці в перевезеннях вантажів знаходиться залізничний транспорт, динаміка частки якого в перевезеннях має тенденцію до скорочення та коливається від максимального значення 26,93% в 2003р. до мінімального 19,62% в 2020р.

Третім за значимістю є трубопровідний транспорт (його частка від 6% до 14% в загальному обсязі перевезень вантажів), який займається транспортуванням специфічних продуктів - нафти, газу, води. На долю авіа та водного транспорту припадає незначна вага в перевезенні вантажів, що пов'язано з високою вартістю авіаперевезень та їх недостатньою розвиненістю в межах країни, також недовикористання потенціалу водного транспорту.

Аналіз обсягу перевезених вантажів автомобільним транспортом в 2021р за регіонами України (табл. 3).

Аналіз таблиці демонструє, що відбулося зростання обсягів перевезень на 16,2 % в 2021 р. порівняно з 2020 р. А структурний аналіз демонструє переважання автоперевезень в таких регіонах як: Дніпропетровська (15,31 %), м. Київ (12,7 %), Донецька (8,44 %), Львівська (5,69 %), Одеська (5,34 %), Харківська (5,22 %). Інші регіони в загальній структурі перевезень вантажів автомобільним транспортом

займають питому вагу менше 5%. Висока питома вага м. Києва пояснюється, передусім, його статусом столиці, великою кількістю населення та наявністю значної кількості логістичних центрів. Висока питома вага Дніпропетровської та Донецької областей пояснюється їх статусом важливих промислових центрів.

Таким чином, приходимо до висновку, що перевезення вантажів автомобільним транспортом територією України здійснюється нерівномірно, що ставить у залежність споживачів транспортних послуг і, відповідно, пересічних громадян, від безперерійної діяльності перевізників автомобільного транспорту.

Для того, щоб виявити найбільш залежні регіони, проведемо їх групування, використовуючи методика Стеджерса[10]:

- на першому етапі визначаємо кількість інтервалів (m) в загальній величині сукупності (n) за формулою:

$$m = 1 + 3,332 \lg n; \quad (1)$$

- на другому етапі визначаємо ширину інтервалу h , базуючись на формулі:

$$h = (x_{max} - x_{min})/m \quad (2)$$

де x_{max} , x_{min} — найбільше та найменше значення ознаки у сукупності.

Таблиця 3

Обсяг перевезених вантажів автомобільним транспортом за 2020 – 2021 рр. по регіонах України, тис. т, %

(розраховано авторами на основі [17])

Регіон	Обсяг перевезених вантажів автомобільним транспортом за 2020 рік		Питома вага у 2020 р., %	Обсяг перевезених вантажів автомобільним транспортом за 2021 рік		Питома вага у 2021 р., %
	тис. т	у % до 2019 р.		тис. т	у % до 2020 р.	
Україна	191337,4	78,3	100	222572,2	116,2	100
Вінницька	5428,9	101,3	2,84	6424,9	117,6	2,89
Волинська	4792,9	93,1	2,50	5809,5	120,5	2,61
Дніпропетровська	20889,4	82,6	10,92	34076,6	161,9	15,31
Донецька	19150,4	72,9	10,01	18786,7	98	8,44
Житомирська	3044,5	38,1	1,59	2106,4	69,2	0,95
Закарпатська	5301,9	80	2,77	6280,1	118,6	2,82
Запорізька	3960,4	85,3	2,07	6928	174,9	3,11
Івано-Франківська	9199,2	125,3	4,81	8311,9	90,1	3,73
Київська	10105	101,4	5,28	9680,5	96	4,35
Кіровоградська	4643,6	34,7	2,43	9783,1	210,3	4,40
Луганська	1225,3	90	0,64	1732,9	141,4	0,78
Львівська	12155,3	88,3	6,35	12672,4	104,8	5,69
Миколаївська	6835,8	92,3	3,57	7039,8	103	3,16
Одеська	8818,6	77	4,61	11875,4	134,9	5,34
Полтавська	7403,7	116,4	3,87	8486,3	114,7	3,81
Рівненська	4061,2	94,4	2,12	4893,9	119,8	2,20
Сумська	1624	100,3	0,85	1990,7	121,9	0,89
Тернопільська	3796	78,5	1,98	4096,1	106,6	1,84
Харківська	10655,2	78,4	5,57	11607,6	108,6	5,22
Херсонська	3199,1	71,4	1,67	3594,2	112,3	1,61
Хмельницька	6241,3	76,4	3,26	7304,1	116,8	3,28
Черкаська	5663,3	62,7	2,96	7268,4	139,1	3,27
Чернівецька	1155,3	37,3	0,60	1821	157,5	0,82
Чернігівська	1338,6	81,5	0,70	1740,9	130,7	0,78
м. Київ	30648,5	74,5	16,02	28260,8	91,4	12,70

Провівши відповідні розрахунки, було визначено, що $m=6$, а $h = 2,42$. На основі

проведених розрахунків було сформовано 6 груп та визначено їх межі (табл. 4).

Таблиця 4

Групування регіонів за часткою перевезень вантажів автомобільним транспортом

(розраховано авторами на основі даних табл. 3)

Група	Межі	Вплив	Регіони
2020 рік			
1	[0,6;3,17]	дуже низький	Вінницька, Волинська, Житомирська, Закарпатська, Запорізька, Кіровоградська, Луганська, Рівненська, Сумська, Тернопільська, Херсонська, Черкаська, Чернівецька, Чернігівська
2	(3,17;5,74]	Низький	Івано-Франківська, Київська, Миколаївська, Одеська, Полтавська, Харківська, Хмельницька
3	(5,74;8,31]	нижче середнього	Львівська
4	(8,31; 10,88]	Середній	Донецька
5	(10,88;13,45]	вище за середній	Дніпропетровська
6	(13,45; 16,02]	Високий	м.Київ
2021 рік			
1	[0,75;3,18]	дуже низький	Вінницька, Волинська, Житомирська, Закарпатська, Запорізька, Луганська, Миколаївська, Рівненська, Сумська, Тернопільська, Херсонська, Чернівецька, Чернігівська
2	(3,18;5,60]	Низький	Івано-Франківська, Київська, Кіровоградська, Одеська, Полтавська, Харківська, Хмельницька, Черкаська
3	(5,6;8,01]	нижче середнього	Львівська
4	(8,01; 10,43]	Середній	Донецька
5	(10,43;12,85]	вище за середній	м.Київ
6	(12,85; 15,31]	Високий	Дніпропетровська

Таким чином, найбільша залежність від вантажоперевезень автомобільним транспортом у Дніпропетровській області, м. Києві; середній та нижче середнього – у Донецькій та Львівській областях. На інші регіони припадає менша частка перевезень, що обумовлює нижчу залежність.

Зауважимо, що перевезення автомобільним транспортом присутні в усіх регіонах, здійснюються на різні відстані, але мають обмеження, виходячи з габаритів

вантажів, наявності доріг, негативно впливають на екологію.

За наявними даними з 2010 р. по 2021 р. середня відстань вантажних перевезень в Україні автомобільним транспортом складає 222 км та коливається від 200 км (у 2019 році) до 245 км (у 2010 році). Для порівняння, за аналогічний період середня відстань вантажних перевезень залізничним транспортом складає 546,75 км, а водним транспортом – 706,2 км [3].

При цьому слід зауважити, що автомобільні перевезення є більш гнучкими та адаптивними, що дозволяє швидко реагувати та нівелювати ризики, пов'язані з відсутністю або обмеженістю перевезення вантажів іншими видами транспорту.

Порівняння розподілу перевезень вантажів автомобільним транспортом за регіонами у 2020-2021 рр. представлено на рис. 1.

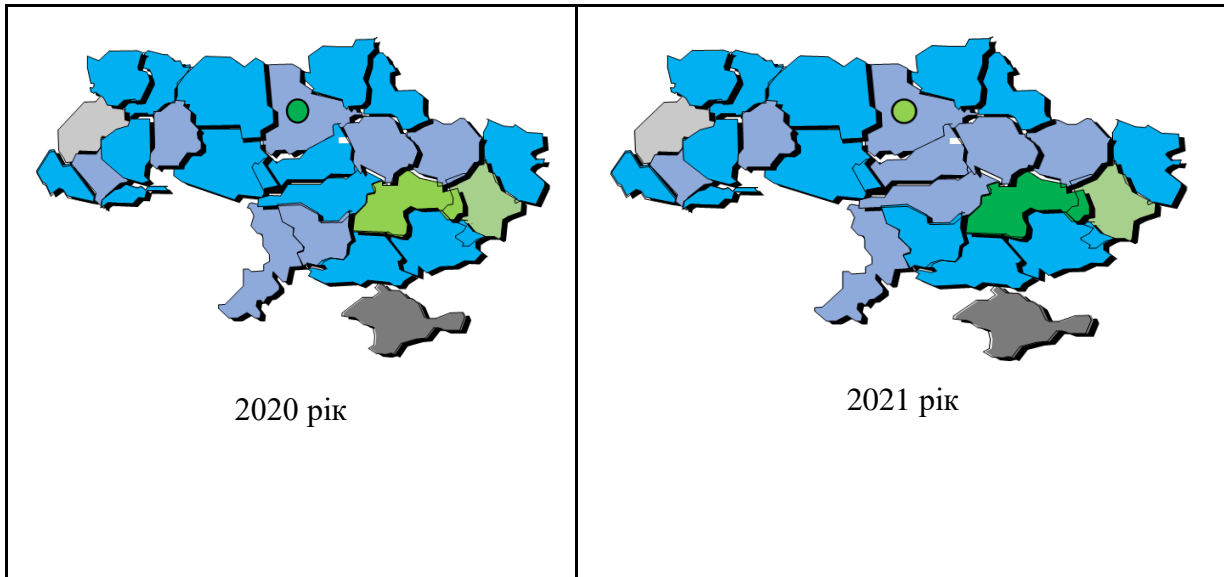


Рисунок 1 Порівняння розподілу перевезень вантажів автомобільним транспортом за регіонами у 2020-2021 рр.

(побудовано авторами на основі [18] та даних табл. 4)

Аналіз змін в розподілі перевезень вантажів автомобільним транспортом за регіонами, який представлено на рис. 1. демонструє, що більша частина регіонів України характеризується дуже низьким показником перевезень вантажів автомобільним транспортом (56 % у 2020 р. та 52 % у 2021 р.); низький рівень, при цьому, мають 28 % та 32 %, відповідно у 2020 та 2021 рр.; лише по 4 % характеризуються середнім, вище за середній та високим рівнями, при цьому дані групи складаються лише з однієї регіональної одиниці чи м. Київ.

Загалом, слід відміти, підвищення рівня вантажних автотранспортних перевезень у центральній частині України у 2020/2021 рр.

Якщо проаналізувати структуру вантажів, що перевозилися автомобільним транспортом (без урахування перевезень вантажів фізичними особами-підприємцями),

то очевидно, що вони відносяться до товарів, які необхідні для забезпечення життєдіяльності (табл. 5).

З аналізу структури вантажів, бачимо, що 38,5% припадає на руди, 10,44% - на інші види вантажів, не віднесені до попередніх угруповань, 12,19% - продукція сільського господарства та 9,82% харчові та тютюнові вироби. В сумі, останні 2 групи складають майже 22%, що ставить питання критичної залежності населення від продуктів харчування, які поставляють автомобільним транспортом.

Таблиця 5

Перевезення вантажів автомобільним транспортом за видами вантажів у 2021 році
(розраховано авторами на основі [17])

Найменування	Перевезено вантажів, тис. т	Питома вага в загальному обсязі, %
Усього	180029,52	100
продукція сільського господарства, мисливства та лісового господарства; риба та інша продукція рибальства	21953,05	12,19
кам'яне і буре вугілля; сира нафта та природний газ	4157,59	2,31
руди металеві та інша продукція добувної промисловості та розроблення кар'єрів; торф; уранові та торієві руди	69352,37	38,52
харчові продукти, напої та тютюнові вироби	17675,8	9,82
текстиль та вироби текстильні; шкіра та вироби зі шкіри	197,81	0,11
деревина та вироби з деревини та корка (крім меблів); вироби з соломки та матеріалів рослинних для плетіння; целюлоза, папір і вироби з паперу; друковані матеріали й записані носії інформації	4422,6	2,46
кокс і продукти нафтоперероблення	7631,34	4,24
речовини та продукти хімічні, волокна штучні та синтетичні; вироби гумові та пластмасові; паливо ядерне	2132,64	1,18
продукція мінеральна неметалева інша	13798,3	7,66
основні метали; готові металеві вироби, крім машин і устаткування	5113,87	2,84
машини й устаткування, не віднесені до інших угруповань; офісні машини та комп'ютери; електричні машини і прилади, не віднесені до інших угруповань; радіо- і телевізійне устаткування і прилади, обладнання зв'язку; медичне обладнання, точні та оптичні прилади; наручні та інші годинники	2062,23	1,15
транспортні засоби	691,72	0,38
меблі; інші промислові товари, не віднесені до інших угруповань	2672,56	1,48
вторинна сировина; комунальні та інші відходи	4373,2	2,43
пошта, поштові відправлення	419,74	0,23
устаткування і матеріали, що їх використовують при транспортуванні вантажів	519,62	0,29
вантажі, що їх транспортують у зв'язку із переїздом (переміщенням) домогосподарств та офісів; багаж та речі туристів; транспортні засоби, що їх перевозять для ремонту; інші некомерційні вантажі, не віднесені до інших угруповань	128,43	0,07
групові вантажі: група різних видів вантажів, що їх перевозять разом	2500,77	1,39
неідентифіковані вантажі: вантажі, які з будь-якої причини не можуть бути віднесені до груп 01-16	1436,9	0,80
інші види вантажів, не віднесені до попередніх угруповань	18788,98	10,44

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших досліджень у даному напрямку

Таким чином, проведене дослідження дозволило отримати наступні результати.

Оцінка сучасного стану транспортної інфраструктури України дозволяє констатувати, що пріоритетним видом транспорту, що застосовується в Україні є автомобільний. Наведені статистичні дані підтверджують, що переважна частина товарів, на сьогоднішній день, доставляється за допомогою автомобільного транспорту. Серед чинників, що позитивно впливають на розвиток цього виду транспорту можна виділити: внутрішні інфраструктурні, регіональні та глобальні чинники.

Оцінка внутрішніх інфраструктурних чинників на основі інфраструктурного індексу дозволила констатувати, що рівень впливу на стан розвитку транспортної галузі, загалом, є нейтральним. Проте, автомобільний вид транспорту є саме тим видом транспорту, який демонструє найбільшу позитивну тенденцію у розвитку галузі і, таким чином, в перспективі, матиме можливість першим із видів транспорту досягти позитивного рівня впливу на транспортну галузь.

Врахування регіональних чинників дозволяє зробити висновки, про широке

застосування автомобільного виду транспорту у всіх регіонах України. Водночас, слід зазначити, що можна виділити регіони, що більш інтенсивно застосовують цей вид транспорту для перевезення вантажів, а також є регіони де застосування цього виду транспорту є менш інтенсивним. Сукупність дії зазначених чинників є базисом для прийняття управлінських рішень в сфері розвитку транспортних підприємств.

Глобальні чинники та світові тенденції, а також перспективи що притаманні транспорту зазначені в Національній транспортній стратегії України до 2030 року [12]. Так, для успішного вирішення транспортних завдань на глобальному рівні обґрунтовується необхідність створення ефективно працюючого транспортного комплексу України та, як наслідок, досягнення Україною статусу регіонального транспортного хабу. Для впровадження Стратегії мають бути виконані завдання за такими основними напрямками: конкурентоспроможна та ефективна транспортна система; інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти; безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт; безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція.

SMACHYLO V.1*, SLIUSAREVA L.2, BOZHYDAI I.3

1* Doctor of Economics, Professor, O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv, e-mail: miroslava.valya@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-6153-1564

2 Doctor of Economics, Professor, State Tax University, e-mail: soa006@ukr.net, ORCID ID: 0000-0002-6845-9307

3 Senior Lecturer at the Department of Management, Business and Administration, State Biotechnological University, e-mail: bogiday@ukr.net, ORCID ID: 0000-0003-2227-219X

SUBSTANTIATION OF FEATURES OF REGIONAL FREIGHT TRANSPORT AS A BASIS FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT ENTERPRISES

Russia's military aggression against Ukraine has caused a significant transport and infrastructure crisis, which is local and global. Existing transport connections have been disrupted due to destroyed infrastructure, and changes in their logistics processes due to damage or destruction. There are problems with the supply of basic necessities, the movement of people and volunteer goods, and weapons. Such transformations lead to a rethinking of the priorities of transport enterprises and multilevel policies. This article **aims** to substantiate the peculiarities of the implementation of freight transport in terms of regions and modes of transport to ensure the development of transport enterprises. The research **methodology** is based on a statistical analysis of the dynamics of key indicators in the field of transport, their structural analysis, analysis of the infrastructure index, and grouping based on the Stegers methodology. **The main results** of the study include identifying the priority place in the transportation of goods in road transport, the share of which is of high importance throughout the study period, ranging from 58.83% in 2003. up to 75.10% in 2020 and tends to grow; there was an increase in traffic by 16.2% in 2021 compared to

2020. And the structural analysis shows the predominance of road transport in such regions as Dnipropetrovsk (15.31%), Kyiv (12.7%), Donetsk (8, 44%), Lviv (5.69%), Odesa (5.34%), Kharkiv (5.22%). Other regions in the general structure of freight transportation by road occupy a share of less than 5%. The grouping of regions by the share of road freight transport on the basis of the Stegers method allowed us to identify 6 groups and determine the boundaries, which allowed us to establish that the dependence on road freight transport in the Dnipropetrovsk region, Kyiv has a high level; average and below average - in Donetsk and Lviv regions. Other regions have a lower share of traffic, which leads to lower dependence. Assessment of the current state of transport infrastructure of Ukraine allows us to state that the priority mode of transport used in Ukraine is a road. Among the factors that positively affect the development of this mode of transport are: domestic infrastructure, and regional and global factors.

Keywords: transport; transport company; transport infrastructure; infrastructure index; freight transportation; region

REFERENCES

1. Andriushchenko, K. A. (2012). Theoretical aspects of the development of the road transport system as a component of the production infrastructure of the region. *Public administration: improvement and development*. Vol. 1. Retrieved from: <http://www.dy.nayka.com.ua> [in Ukrainian]
2. Andriushchenko, K. (2014). State-private partnership as a factor of development of transport communications maritime industry. *"Středoevropský věstník provědu a výzkum "*. Vol. 2 (21). Pp. 43-48.
3. Bukovskiy, A. (2022). The European Green Course and the railway: how to make Ukraine's freight market green er. Retrieved from <https://brdo.com.ua/analytics/21368/>
4. Didenko, S. (2019). Assessing transport and their impact on the economy: the industry as a driver of growth. Retrieved from <https://ua.news.ua/otsinka-transportnyh-perevezhen-ta-yih-vplyv-na-ekonomiku-galuz-yak-drajver-rostu/>
5. Dykan, V.L., Korin, M.V. (2011). The efficiency of the transport system of Ukraine in the context of globalization of economic systems. *Bullet in of Transport Economics and Industry*. Vol. 33. Pp. 13-19.[in Ukrainian]
6. Dykan, V.L. Ostroverkh, H.Ie. (2018). Improving the mechanisms of state management of the development of the railway industry of Ukraine in the European integration vector. *Bulletin of Transport Economics and Industry*. Vol. 62. Pp. 11-19. DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i62.133507> [in Ukrainian]
7. Infrastructure index (2020). Retrieved from <https://cutt.ly/PJUzMM0>
8. Infrastructure index (2021). Retrieved from <https://cutt.ly/LJUzJhG>
9. Kolmakova, O.M., Smachylo, V.V. (2011). Adaptation of the system of balanced indicators for evaluation of the activity of employees of transport enterprises. *Bulletin of Transport Economics and Industry*. Vol. 33. Pp. 191-194. [in Ukrainian]
10. Kostiuk, V. O. (2015). *Applied statistics: a textbook*. Kharkiv: KhNUMG them. OM Beketov.
11. Law of Ukraine "On Transport". Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
12. National Transport Strategy of Ukraine until 2030. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
13. Popova, N., Kataiev, A., Nevertii, A., Kryvoruchko, O., Skrynkovskyy, R. (2020). Marketing aspect of innovative development of business organizations in the sphere of production, trade, transport, and logistics in VUCA conditions. *Estudios de Economia Aplicada. Special Issue: The Recent Economic Trends and their Impact on Marketing*. Vol. 38. № 3 (1). pp.1-14. DOI: <https://doi.org/10.25115/eea.v38i4.3962>
14. Sliusareva, L. V. (2021). The role of the principles of sustainable development in the formation of the logistics system of enterprises - *III International Scientific and Practical Conference "Generation of inclusive development innovations: national, regional, international dimension - Zaporozhye*. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/360851251_Rol_principiv_stalogo_rozvitku_u_formuvanni_logisticno_i_sistemi_pidpriemstv [in Ukrainian]
15. Smachylo, V.V. (2019). Regulatory and legal support of activities in the field of transport. *Bulletin of the National Technical University "KhPI". Series: Systems Analysis, Management and Information Technologies*. Vol. 1. Pp. 13-19. [in Ukrainian]
16. Smachylo, V.V. (2019). Sectoral features in the management of human resources of transport enterprises. *Bulletin of ZhSTU ": Economics, Management and Administration*. Vol. 2 (88). Pp. 76-81. DOI: [https://doi.org/10.26642/jen-2019-2\(88\)-76-81](https://doi.org/10.26642/jen-2019-2(88)-76-81) [in Ukrainian]
17. State Statistics Service of Ukraine. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua/>
18. Transport of Ukraine 2020. Statistical collection. Retrieved from http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf

Стаття надійшла до редакції: 13.06.2022

Received: 2022.06.13