

інвестиційного рішення - викликає на практиці найбільші складнощі. Це пояснюється тим, що будь-яке інвестиційне рішення частенько зачіпає інтереси великого числа суб'єктів. При цьому загальновідомо, що успішне здійснення інвестиційного рішення можливе лише досягши балансу інтересів всіх причетних до цього рішення сторін.

Саме цими обставинами визначається особлива важливість і відповідальність пошуку і вибору інвестиційного рішення. Слід зазначити, що при розробці стратегії інвестиційної діяльності необхідно прийняти рішення: про обов'язкових інвестиціях; інвестиціях, направлених на зниження витрат підприємства; інвестиціях, направлених на розширення і оновлення матеріальної бази підприємства; на придбання фінансових активів (утворення стратегічних альянсів, поглинання підприємств). Окрім вказаних напрямів інвестиційної діяльності підприємств, особливе місце займають інвестиції по освоєнню нових послуг і ринків, а також з придбання нематеріальних активів (франчайзинг).

Тому для моделювання процесу ухвалення рішень при розробці стратегічного плану інвестиційної діяльності підприємств може бути використана імітаційна модель, в якій об'єднуються математичні і неформальні методи, тобто строгі способи формалізованих моделей з думками експертів.

Моделювання інвестиційної стратегії дозволяє оцінити вплив різних чинників інвестиційного середовища на кінцеві результати інвестиційної діяльності, проаналізувати різні варіанти вкладення засобів по комплексу показників і зробити обґрунтований вибір, який забезпечить розвиток автотранспортного підприємства в конкурентному середовищі.

Висновки. Таким чином, застосовуючи моделювання інвестиційної стратегії на автотранспортних підприємствах, можливо розробити реальний план залучення та використання інвестицій, що дасть можливість підприємству підвищити конкурентоспроможність.

Література

1. www.UaLib.com.ua
2. Шарп У., Александер Г., Бэйли Дж. Инвестиции: пер. с англ. — М.: ИНФРА-М, 2003.
3. Локминов А. Н. Стратегический менеджмент: Учеб. Пособие для вузов. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000.
4. Харламова Г.О. Оцінювання привабливості об'єктів інвестування // Актуальні проблеми економіки.-2008 .- № 9. С. 74-79
5. Боярко І.М. Оцінка інвестиційної привабливості суб'єктів господарювання // Актуальні проблеми ЕКОНОМІКИ. - 2008 - № 7, с. 90-98
6. Брюховецька Н.Ю., О.В. Хасанова Оцінка інвестиційної привабливості підприємства: визначення недоліків деяких існуючих методик // Економіка промисловості. - 2009 - № 1, с. 110-117
7. Ситник Л.С., Барвенова Т.М. Підвищення інвестиційної привабливості підприємств в умовах світової фінансової кризи // Проблеми розвитку зовнішньоекономічних зв'язків і залучення іноземних інвестицій: регіональний аспект. - 2009. - Частина 2, с. 557-564
8. Ястремська О.М. Моделювання оцінки інвестиційної привабливості промислових підприємств в умовах трансформації економіки // Проблеми науки. - 2005. - № 11 - с.20-27
9. Питель Н.Я. Проблеми формування інвестиційного клімату України / Питель Н.Я. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua /portal/Soc_Gum/Biznes /2010_3/2010/03/100315.pdf

УДК 656.13: 339.137.2

ВИЗНАЧЕННЯ ТА ОЦІНКА РІВНЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ В СФЕРІ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Главацький П.В.

Постановка проблеми. Одним із основних у комплексі завдань по управлінню конкурентоспроможністю підприємств є визначення досягнутого рівня конкурентоспроможності конкретним підприємством та порівняння його з конкурентами. Другим, не менш важливим завданням є організація роботи системи управління по досягненню оптимального рівня конкурентоспроможності суб'єкта господарської діяльності.

Аналіз діяльності підприємств на ринку міжнародних автомобільних перевезень показує, що менеджменту цих організацій досить часто доводиться визначати та оцінювати фактори, які впливають на конкурентоспроможність. У зв'язку з цим постійно виникає потреба об'єктивно оцінювати сукупність факторів з позицій їх впливу на рівень конкурентоспроможності на певний період часу з урахуванням специфіки ринку. Це дозволяє розглядати дану ситуацію з визначення та оцінки рівня конкурентоспроможності як типову.

Аналіз літературних джерел. Аналіз досліджень стосовно конкурентоспроможності підприємств показав, що в них недостатньо вивченим є питання визначення та оцінки конкурентоспроможності вітчизняних підприємств на ринку міжнародних автомобільних перевезень з урахуванням особливостей конкурентної боротьби на цьому ринку транспортних послуг. Вивчення існуючих методик і систем оцінки сукупності факторів, що впливають на конкурентоспроможність показали, що навіть початкові спроби системної оцінки чинників дають значний практичний ефект для підприємства, сприяють підвищенню організаційного рівня, якості роботи підприємства та ін.

Мета статті. Розробити кількісну та структурну моделі розрахунку та оцінки рівня конкурентоспроможності підприємств на основі визначення сукупності кількісних та якісних значень суттєвих показників, що впливають на її рівень в сфері міжнародних автомобільних перевезень на основі розробленого методичного забезпечення.

Виклад основного матеріалу. При визначенні рівня конкурентоспроможності підприємств в умовах ринкової економіки найбільші труднощі виникають при формуванні релевантних інформаційних баз даних. З нашої точки зору, для вирішення даної проблеми доцільно застосувати один із найбільш використовуваних для оцінки конкурентоспроможності метод експертних оцінок. Тому у процесі моделювання визначення конкурентоспроможності доцільним є колективний обмін думок експертів з питань забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних перевізників на ринку міжнародних автоперевезень. Їх професійні знання щодо особливостей, динаміки а також розвитку ринку міжнародних автомобільних перевезень повинні фіксуватися, накопичуватися, оброблятися, систематизуватися та оцінюватися, що дозволяє створити базу даних для зацікавлених в ній користувачів. Сформований інформаційний масив може надати суб'єктам підприємницької діяльності (СПД) необхідні релевантні дані для прийняття організаційних рішень щодо управління їх конкурентоспроможністю, і таким чином забезпечити перевізників інформаційними ресурсами для своєчасного реагування на зміни на ринку та прогнозування його перспектив, а отже підготуватись до успішної конкурентної боротьби в майбутньому. Ця база даних може бути доповнена даними про результати господарської діяльності автотранспортних підприємств (АТП). В першу чергу, це можливо для перевізників - членів АСМАП. Адже виживання, утримання та тривала ефективна робота на міжнародному ринку кожного такого суб'єкта господарської діяльності неможлива без сучасного інформаційного та методичного забезпечення щодо управління конкурентоспроможністю підприємств. Адже у конкурентному середовищі особливо гостро постає проблема саме отримання необхідної, достовірної, економічної та своєчасної інформації. Таким чином, для досягнення успіху необхідно об'єднуватись та вирішувати спільно ті завдання, які не під силу окремо взятому підприємству, тим більше приватному підприємцю.

Використання розробленої методики включає розробку моделі та включає такі основні завдання:

1) визначення основних кількісних та якісних факторів з позицій їх впливу на рівень конкурентоспроможності підприємств в сфері міжнародних автомобільних перевезень;

2) розробка методом експертних оцінок структурної моделі визначення та оцінки конкурентоспроможності АТП на основі сукупності кількісних та якісних чинників, які впливають на рівень конкурентоспроможності в сфері міжнародних автомобільних перевезень. Складена модель буде відображати колективну думку групи експертів, а кожний фактор у моделі буде характеризуватися його питомою вагою у загальній сукупності чинників;

3) розробка методом експертних оцінок кількісної моделі визначення та оцінки конкурентоспроможності АТП з урахуванням реального діапазону альтернативних значень кожного відібраного показника;

3) визначення рівня конкурентоспроможності досліджуваного підприємства та його основних конкурентів, що працюють в сфері міжнародних автомобільних перевезень згідно із розробленою експертним методом моделлю на основі визначення альтернативних значень кожного фактора;

4) проведення оцінки та аналізу досягнутого рівня конкурентоспроможності досліджуваного АТП, визначення необхідності та напрямків підвищення його конкурентоспроможності.

Так для ринку міжнародних автомобільних перевезень методом експертних оцінок визначені

наступні основні фактори, що впливають на рівень конкурентоспроможності [1]: 1) обсяг перевезень одного автомобіля; (X_1); 2) рівень собівартості перевезень (X_2); 3) рентабельність перевезень (X_3); 4) досвід роботи на ринку (X_4); 5) достатня кількість дозволів на виконання міжнародних перевезень (X_5); 6) наявність рухомого складу, що відповідає вимогам екологічності та вантажопідйомності (X_6); 7) відповідність спеціалізації рухомого складу потребам ринку міжнародних автоперевезень (X_7); 8) наявність необхідної кількості кваліфікованих водіїв (X_8); 9) тривалість виконання транспортного циклу (X_9); 10) рівень конкурентоспроможності іноземних перевізників (X_{10}); 11) вартість джерел фінансування для придбання сучасного рухомого складу (X_{11}); 12) необхідність, вартість та складнощі при оформленні віз (X_{12}); 13) вартість пального (X_{13}); 14) наявність матеріально-технічної бази для оперативного і якісного виконання діагностики, ТО і ПР транспортних засобів (X_{14}); 15) дотримання строків доставки вантажу (X_{15}); 16) забезпечення сучасними інформаційними технологіями (X_{16}); 17) забезпечення належних умов праці водія (X_{17}); 18) професійність персоналу АТП, в т.ч. водіїв (X_{18}); 19) пробіг з початку експлуатації рухомого складу (вік автомобілів) (X_{19}); 20) фінансова стабільність АТП (X_{21}); 21) рівень менеджменту (X_{21}).

Результати відбору відображені у таблиці 1, які в подальших розробках можуть бути взяті за основу.

Таблиця 1.

Основні дані для визначення та оцінки конкурентоспроможності в сфері міжнародних автомобільних перевезень

№ n/n	Найменування показника, що впливає на рівень конкурентоспроможності	Кількість балів	Питома вага факторів		Визначення значень факторів					
			%	бали	Дослід- жуваний СПД	Конкуренти				
						№1	№2	№3	...	К.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Обсяг перевезень (пробіг з вантажем на один автомобіль в рік):		8,62							
	1) понад 110 тис. км	30		259			259	259		
	2) від 90 до 100 тис. км	25		216		216				216
	3) від 80 до 90 тис. км	20		172	172					
	4) від 70 до 80 тис. км	15		129						
	5) від 60 до 70 тис. км	5		43						
	6) до 60 тис. км	0		0						
2	Собівартість перевезень (грн./км пробігу):		8,18							
	1) до 1,8	30		245		245		245		
	2) від 1,8 до 2,8	20		164	164		164			164
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	3) від 2,8 до 3,8	10		82						
	4) від 3,8 до 4,8	0		0						
	5) більше 4,8	-10		-82						
3	Рентабельність перевезень (%)		7,94							
	1) понад 50	20		159			159			
	2) від 30 до 50	10		79		79				
	3) від 20 до 30	5		39	39			39		39
	4) від 10 до 20	-10		-79						
	5) до 10	-20		-159						
4	Досвід роботи на ринку:		3,85							
	1) понад 20 років	20		77		77	77			77
	2) від 15 до 20 років	15		58	58			58		
	3) від 10 до 15 років	10		39						
	4) від 5 до 10 років	5		19						
	5) до 5 років	0		0						
5	і т.д.									
	Рівень конкуренто-спроможності в балах:	-	-	-	1172	1480	1659	1712		1211

У процесі ознайомлення з основними чинниками кожному експерту потрібно детально проаналізувати перелік запропонованих показників (при необхідності внести зміни чи доповнення), урахувати їх важливість і можливу оцінку у балах. Оцінки чинників з урахуванням їх альтернативних характеристик визначені експертним шляхом і вказуються у балах (гр.3 табл.1), що необхідно для

визначення та оцінки рівня конкурентоспроможності конкретного АТП. При проведенні аналізу вибраних факторів рекомендується зіставляти та порівнювати значущість кожного фактору на основі балів, які наводяться у табл. 1. Слід зазначити, що при складанні структурної моделі розрахунок виконується за верхнім рівнем балів, тобто за оптимальними величинами для кожного фактору.

Кожний експерт повинен самостійно вирішити, які чинники для конкурентоспроможності на даному ринку транспортних послуг мають найбільш важливе значення, тобто яким об'єктивним даним та показникам необхідно віддати перевагу при складанні моделі. На основі таких порівнянь формується матриця переваги факторів (табл.2).

Таблиця 2.

Матриця переваги факторів

Фактор, що аналізується (X _i)	Фактор, з яким порівнюють (X _j)																				Сума	Віднос на питом а вага, %	
	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	X ₈	X ₉	X ₁₀	X ₁₁	X ₁₂	X ₁₃	X ₁₄	X ₁₅	X ₁₆	X ₁₇	X ₁₈	X ₁₉	X ₂₀			X ₂₁
X ₁	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	38	8,62
X ₂	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	0	2	35	7,94
X ₃	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	0	2	35	7,94
X ₄	0	0	0	1	2	1	0	0	1	1	1	2	0	0	2	1	1	1	2	0	1	17	3,85
X ₅	0	0	0	0	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	0	2	28	6,35
X ₆	0	0	0	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	0	2	29	6,58
X ₇	0	0	0	2	0	0	1	2	2	0	0	2	0	0	2	1	1	1	1	0	0	15	3,4
X ₈	0	0	0	2	0	0	0	1	1	1	0	2	0	0	1	0	1	1	0	0	0	10	2,27
X ₉	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	2	1	0	0	0	8	1,81
X ₁₀	0	0	0	1	0	0	2	1	2	1	0	2	0	0	1	0	2	0	1	0	1	14	3,17
X ₁₁	0	0	0	1	0	0	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2	2	2	1	2	27	6,12
X ₁₂	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,45
X ₁₃	0	1	1	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2	2	2	1	2	32	7,26
X ₁₄	0	1	1	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2	2	2	1	2	32	7,26
X ₁₅	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	2	0	0	1	0	2	1	0	0	0	9	2,04
X ₁₆	0	0	0	1	0	0	1	2	2	2	0	2	0	0	2	1	2	0	0	1	1	17	3,85
X ₁₇	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	1	8	1,81
X ₁₈	0	0	0	1	0	0	1	1	1	2	0	2	0	0	1	2	1	1	0	0	1	14	3,17
X ₁₉	0	0	0	0	0	0	1	2	2	1	0	2	0	0	2	2	2	2	1	0	0	17	3,85
X ₂₀	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1	1	2	1	2	2	2	1	2	36	8,16
X ₂₁	0	0	0	1	0	0	2	2	2	1	0	2	0	0	2	1	1	1	2	0	1	18	4,08
Сума	4	7	7	5	4	3	7	2	4	28	15	40	10	10	33	25	34	28	25	6	24	441	100

Матриці є підсумковим результатом творчої праці кожного експерта і виражає в індексах його думку про ранг вибраних чинників, які повинно мати АТП для забезпечення його конкурентоспроможності на ринку міжнародних автомобільних перевезень.

Такі матриці відображають думку кожного експерта і становлять основу для побудови моделі визначення та оцінки рівня конкурентоспроможності організації. Приклад побудови такої матриці на основі оцінок одного експерта щодо конкурентного середовища на ринку міжнародних автомобільних перевезень наведений у табл. 2.

Характерною ознакою побудови даної матриці переваги факторів є те, що сума підсумкових індексів кожного стовпчика та рядка повинна дорівнювати $2n$, а балансова сума всіх індексів рядків і граф дорівнювати n^2 . Розрахунки проводиться за усіма чинниками на основі даних індивідуальних оцінок кожного експерта. У табл.2 у кожному рядку зазначається загальна сума переваги за відповідним показником в абсолютних та відносних величинах.

Для накопичення, узагальнення та систематизації індивідуальних даних групи експертів заповнюється табл. 3, яка у даному прикладі відображає результати обробки інформації щодо професійних оцінок 15 експертів - фахівців ринку міжнародних перевезень.

Підсумкова таблиця оцінок групи експертів

№ п/п експерта	Питома вага факторів, що аналізуються																						
	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	X ₈	X ₉	X ₁₀	X ₁₁	X ₁₂	X ₁₃	X ₁₄	X ₁₅	X ₁₆	X ₁₇	X ₁₈	X ₁₉	X ₂₀	X ₂₁	X ₂₂	
1	88 4	83 9	81 6	45 4	54 4	52 2	29 5	27 2	18 1	31 7	59 0	09 1	79 4	59 0	24 9	40 8	22 7	36 3	38 5	79 4	38 5		
2	83 9	86 2	83 9	38 5	52 2	49 9	31 7	31 7	20 4	34 0	56 7	06 8	74 8	61 2	27 2	38 5	20 4	31 7	40 8	88 4	40 8		
3	86 2	83 9	79 4	40 8	56 7	54 4	29 5	29 5	22 7	31 7	61 2	09 1	77 1	65 8	22 7	36 3	18 1	29 5	38 5	88 4	38 5		
4	90 7	81 6	79 4	38 5	59 0	61 2	31 7	29 5	20 4	29 5	63 5	06 8	74 8	68 0	20 4	34 0	13 6	34 0	40 8	86 2	36 3		
і т.д.																							
Середня питома вага кожного фактора, %	86 2	81 6	79 4	36 3	61 2	63 5	36 3	22 7	18 1	31 7	63 5	09 1	72 6	72 6	22 7	38 5	15 9	31 7	43 1	81 6	31 7		

Із виконаних розрахунків впливає структурна модель визначення конкурентоспроможності, адже окремо взяті оцінки факторів експертами не можуть дати об'єктивного уявлення про рівні значущості впливу кожного фактора на конкурентоспроможність українських підприємств в сфері міжнародних автомобільних перевезень та їх відповідність вимогам сучасного ринку. Таким чином, визначені середні питоми ваги кожного фактора (у %), що відображають колективну думку експертів, формують структурну модель визначення конкурентоспроможності і переносяться відповідно у гр.4 табл.2. Крім того на основі отриманих даних можна проранжувати показники у порядку їх значущості.

Побудова кількісної моделі проводиться наступним чином. Наприклад, у табл. 1 за прийнятою експертною оцінкою найвищий рівень першого показника (обсяг перевезень) складає 30 балів (гр.3), а середня питома вага цього фактора за структурною моделлю - 8,62%(гр.4). Щоб отримати кількісну оцінку даного фактора, виконується множення (30 x 8,62). Результат становить 259 балів. Аналогічно виконуються розрахунки за всіма іншими чинниками згідно табл. 1. Таким чином побудована структурна (у % гр.4) та кількісна (у балах гр. 5) моделі рівня конкурентоспроможності можуть бути використані для розрахунку рівня конкурентоспроможності будь-якого суб'єкта господарювання на ринку міжнародних автоперевезень.

Розроблена експертним методом модель дозволяє також виявляти максимально можливий рівень конкурентоспроможності в сфері міжнародних автомобільних перевезень на певний період часу, який може досягнути "ідеальний" перевізник відповідно до оптимальних значень включених у модель факторів.

Для вирішення питання про визначення місця на ринку пропонується типова ситуація, яка часто виникає у господарській діяльності: визначається рівень конкурентоспроможності крім досліджуваного АТП ще 3-5 основних конкурентів на даному сегменті ринку. Результати підрахунків сумарних значень оцінок досліджуваного СПД (гр.6) та його основних конкурентів (гр.7-гр.11) за всіма включеними до моделі факторами дозволять отримати кількісні моделі рівня їх конкурентоспроможності (у балах), а отже покажуть досягнутий рівень їх конкурентоспроможності на даному ринку. На основі цих моделей доцільно оцінити позитивні фактори кожного конкурента і вибрати показники, за якими даний перевізник суттєво програє у конкурентній боротьбі. У процесі проведення аналізу та оцінки досягнутого рівня конкурентоспроможності кожному автопідприємству рекомендується уважно проаналізувати всі чинники. При цьому дуже важливо не переоцінити можливості перевізника за окремими факторами.

Висновки. Набутий досвід оцінки кількісних та якісних факторів, що впливають на рівень конкурентоспроможності а також оволодіння методикою її розрахунку та оцінки мають важливе значення при вирішенні завдань щодо забезпечення конкурентоспроможності у практичній діяльності АТП.

Перед виходом на ринок міжнародних автомобільних перевезень кожному АТП доцільно визначати та оцінювати очікуємі перспективи щодо конкуренції згідно з розробленою (колективним шляхом) моделлю. На основі одержаних результатів можна буде встановити, чи зможе даний перевізник не тільки успішно вийти на даний ринок, а й вдало закріпитися на ньому та ефективно працювати.

Систематичне проведення оцінки рівня конкурентоспроможності кожного АТП на основі

даної методики дозволяє виявити потенційні можливості та доцільність підвищення конкурентоспроможності досліджуваного суб'єкта господарської діяльності. Результати визначення, оцінки та аналізу рівня конкурентоспроможності можуть бути покладені в основу розробки системи управління по забезпеченню оптимального рівня конкурентоспроможності підприємства і є обґрунтованим інформаційним ресурсом для розробки ефективних організаційних рішень по управлінню конкурентоспроможністю підприємств.

Література

1. Сніжко Л.Л., Главацький П.В. Визначення та оцінка чинників, що впливають на рівень конкурентоспроможності українських підприємств в сфері міжнародних автомобільних перевезень.//Управління проектами, системний аналіз і логістика.-К.:НТУ-2011.-Вип.8.

2. Портер М. Международная конкуренция / Пер.с англ.- М.: Международные отношения,1993.

3. Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление. М.:ИНФА-М,2001.

4. Сніжко Л.Л., Главацький П.В. Методичні аспекти управління конкурентоспроможністю підприємств в сфері міжнародних автомобільних перевезень.// Вісник НТУ.Ч.1. – К.: НТУ , 2009.- Вип.19.

5. Аболонин С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг.-М.:ИКЦ «Академкнига»,2004.

УДК 338.47

ВПЛИВ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ НА РОЗВИТОК НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Горобінська І.В.

Постановка проблеми. За рахунок транспорту будь-яка країна починає свій розвиток практично по всіх галузях економіки. Стабільних показників розвитку національної економіки неможливо досягти без стійкої діяльності транспортної системи, а головне, без випереджаючих темпів розвитку транспортної галузі. Транспорт повинен розвиватися більш стрімкими темпами порівняно з іншими галузями економіки і соціальною сферою для того, щоб зняти інфраструктурні обмеження соціально-економічного розвитку в перспективі.

Транспортна галузь посідає важливе місце в економіці України та має значну питому вагу у створенні валового внутрішнього продукту. Розвиток транспортної галузі та створення умов для збільшення її ефективності здійснює мультиплікативний вплив на всю економіку. Тому удосконалення діяльності транспортного сектору та його динамічний розвиток мають призвести до подальшого підвищення ефективності функціонування всіх галузей економіки.

Сьогодні транспортний сектор задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Показники безпеки, якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, техногенного навантаження на довкілля не відповідають більшості міжнародних вимог. Спостерігається відставання в розвитку транспортної мережі, транспортних технологій та особливо відставання розвитку автодоріг загального користування від темпів автомобілізації країни.

Місце і роль транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку та державної підтримки. Шляхом реформування і удосконалення державної політики в транспортній сфері можливо досягти значних позитивних змін не тільки в транспортній галузі, а й в національній економіці України в цілому.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Дослідженням проблем державного управління транспортним сектором займалися такі вчені: О.В. Акимов, Ю.Б. Голляк, Н.В. Кудрицька, О.М. Ложачевська, А.М. Новікова, Ю.Є. Пащенко, М.Л. Погребицький, В.Й. Развадовський, Ю.Б. Слободяник, Д.А. Тимоха, А.М. Ткаченко та інші. Створення ефективної транспортної системи можливе шляхом поєднання таких основних складових, як високий рівень якості транспортних послуг, безпечні транспортні засоби та транспортна інфраструктура, перевищення рівня пропозиції послуг транспорту над їх попитом [1]. Для цього необхідно запровадити методи державного регулювання, направлені на забезпечення доступності і якості транспортних послуг для населення, безпеки і стійкості транспортної системи в цілому [2].

Виділення невирішених питань. Незважаючи на значний інтерес в науковій, економічній і