

0  
**ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД  
«НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ»**

**ОВЧАР ПЕТРО АНДРІЙОВИЧ**

**УДК 338. 24:[ 330.34+ 656] (477)**

**РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКОМ  
АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ  
ТРАНСФОРМАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ**

Спеціальність 08.00.03 – Економіка та управління  
національним господарством

**АВТОРЕФЕРАТ**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
доктора економічних наук

**Київ – 2019**

Дисертацією є рукопис.

Роботу виконано у ВНЗ «Національна академія управління» (м. Київ).

**Науковий консультант :** доктор економічних наук, професор,  
**Голубка Степан Михайлович,**  
ВНЗ «Національна академія управління»,  
професор кафедри фінансів, обліку та  
фундаментальних економічних дисциплін

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**Коренюк Петро Іванович,**  
Дніпровський державний технічний університет  
(м. Дніпро),  
завідувач кафедри менеджменту організацій і  
адміністрування

доктор економічних наук, старший науковий співробітник  
**Никифорук Олена Ігорівна,**  
ДУ «Інститут економіки та прогнозування»,  
Національна академія наук України (м. Київ),  
завідувач відділу виробничої інфраструктури

доктор економічних наук, професор,  
**Штангрет Андрій Михайлович,**  
Українська академія друкарства (м. Львів),  
завідувач кафедри фінансово-економічної безпеки,  
обліку та оподаткування

Захист відбудеться «24» травня 2019 р. о 12.00 на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.889.01 у ВНЗ «Національна академія управління» за адресою: 03151, м. Київ, вул. Ушинського, 15, зал засідань.

З дисертацією можна ознайомитися в бібліотеці ВНЗ «Національна академія управління» за адресою: 03151, м. Київ, вул. Ушинського, 15.

Автореферат розісланий «20» квітня 2019 р.

**Учений секретар**  
спеціалізованої вченої ради



**М. В. Штань**

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** Стан автотранспортної галузі є вагомим детермінантом прогресивних змін в економіці і соціумі кожної країни. У той же час, це базовий індикатор рівня розвитку держави з погляду забезпечення якості життя населення, сприятливого середовища економічного зростання і підприємницької діяльності. Автотранспортна галузь відображає ефективність державної політики, зокрема цілеорієнтованість використання бюджетних коштів для розвитку цієї галузі. Найбільш розвинені країни не лише докладають значних зусиль для підтримки автотранспортної інфраструктури на належному рівні, але й постійно стимулюють продукування та впровадження інновацій в ній, орієнтуючись на цілі сталого розвитку національної економіки.

Різномічне значення автотранспортної галузі підтверджує дослідницький актуалітет її розгляду у фокусі трансформаційних змін в національній економіці. Порухнене питання є особливо важливим для України. З 2015 р. після затяжного ігнорування незадовільного стану автотранспортної інфраструктури та занепаду виробничого і послугового автотранспортного сегментів нарешті почались більш активні дії щодо реанімації цієї галузі. Здебільшого вони зосереджені на відновленні автотранспортної інфраструктури. Покращання стану автомобільних доріг набуває відчутних ознак для населення, однак ситуація залишається на критичному рівні. Розгляд автомобільного транспорту як стратегічної галузі національної економіки потребує зміщення уваги на інноваційний вектор розвитку, що враховує провідні глобальні тренди екологізації економіки, імперативності цілей сталого розвитку. Відновлення автотранспортної інфраструктури для України, з огляду на її транзитний потенціал, є первинним кроком на шляху тривалих реформ. Їх ціллю має бути визначальна функціональність автотранспортної галузі в забезпеченні необхідних трансформаційних змін в економіці: інноваційних, підприємницьких, соціальних.

Реалізація з 2018 р. Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р. потребує наукових обґрунтувань необхідності регулювання розвитком автотранспортної галузі, яка забезпечує функціональність основного виду транспорту – автомобільного. Він є ядром вантажних перевезень, враховуючи якісні (в першу чергу цінові) чинники бізнесу, а також визначником мобільності населення, формуючи ринок пасажирських перевезень. Автомобільний транспорт є базисом інтермодальних перевезень, що підтверджує його провідну роль в економічній діяльності транспорту.

Таким чином, актуальність теми дослідження підтверджує поліфункціональну значущість автотранспортної галузі, що обумовлює необхідність удосконалення регулювання її розвитком в умовах трансформації національної економіки, орієнтуючись при цьому на прогресивні глобальні тренди екологізації транспорту та неперервних інноваційних удосконалень.

Зазначене дослідження фокусує увагу на особливостях розвитку саме автомобільного транспорту. У вітчизняній економічній науці цілісних напрацювань щодо згаданого виду транспорту обмаль. Слід виділити українських вчених, які займалися і займаються дослідженням проблем теоретичного обґрунтування та розробки практичних пропозицій щодо

інноваційно-інвестиційних особливостей економічного розвитку, структурних трансформацій в контексті глобалізаційних процесів, державного регулювання інституціональними змінами у національній економіці – О. Амоша, Г. Башнянін, А. Гальчинський, В. Геєць, С. Голубка, Ю. Гончаров, М. Диха, М. Долішній, С. Злупко, М. Єрмошенко, С. Єрохін, Т. Ковальчук, І. Лукінов, Н. Павліха, В. Черняк, В. Шевчук, І. Штулер та інші.

Вагомий вклад у вирішення питань, пов'язаних з економікою транспорту, розвитком автотранспортної сфери з акцентом на інфраструктурні, управлінські аспекти в умовах трансформаційних змін національної економіки, питання екології, що безпосередньо впливають на розвиток автотранспортної галузі внесли – В. Балін, Н. Безбах, В. Біліченко, М. Бутко, А. Вознюк, І. Горобінська, Б. Данилишин, О. Железняк, М. Журавкін, Л. Збарський, М. Зяйлик, С. Кулицький, П. Коренюк, М. Ляшук, О. Малахова, В. Мікловда, К. Мітеллаєва, А. Міщенко, О. Мних, І. Мусієнко, О. Никифорок, А. Новікова, В. Пасічник, П. Попович, М. Сеньків, Л. Сніжко, І. Шевченко, А. Штангрет та інші.

Серед провідних учених світу, що розкривають сучасні аспекти розвитку автотранспортної галузі, варто виділити таких, як К. Баттен, Е. Вергоф, Р. Вікерман, К. Вінстон, Д. Геншер, Г. Інграм, П. Нійкемп, Дж. Нільсен, А. де Пальма та інші.

Незважаючи на значний доробок українських і зарубіжних науковців, методологія дослідження автотранспорту як однієї найбільш вагової галузі національного господарства, а також інституціональні аспекти та механізми державного регулювання в умовах трансформації економіки України потребують подальшого вивчення та систематизації. Це обумовило вибір теми дисертації, мету та завдання дослідження, логіку та зміст наукового пошуку.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Основні положення і рекомендації, що викладено у дисертаційній роботі, є складовими науково-дослідної роботи та науково-дослідної теми:

- ВНЗ «Національна академія управління» «Інноваційно-інвестиційні чинники сталого соціально-економічного розвитку» (державний реєстраційний номер 0116U003934), де автором обґрунтовано взаємозалежність та причинно-наслідкові інституціональні зв'язки між центральними, місцевими органами державної влади, органами місцевого самоврядування з конкретними громадськими інститутами щодо реалізації прозорих управлінських рішень без ознак суб'єктивності, а з боку інститутів громадськості – забезпечення впровадження і продукування інноваційних технологій у сфері автомобільного транспорту;

- наукового журналу «Економіка і фінанси», госпрозрахункова тема: «Підвищення ефективності управління підприємствами різних організаційно-правових форм в умовах фінансово-економічної нестабільності» (державний реєстраційний номер 0114U006193). У рамках цієї теми враховано конкретні рекомендації щодо стратегічного розвитку автомобільного транспорту в Україні, які стосуються покращання національної автотранспортної інфраструктури, вирішення проблем організації внутрішніх і міжнародних перевезень, а також інституційних удосконалень регулювання цією сферою.

**Мета та задачі дослідження.** Метою дисертації є поглиблення теоретико-методологічних засад дослідження розвитку автотранспортної галузі та формулювання рекомендацій щодо вдосконалення регулювання нею в контексті забезпечення очікуваних трансформаційних змін в національній економіці, врахування інноваційних цілей і цілей сталого розвитку.

Для досягнення цієї мети поставлено та вирішено такі *завдання*:

- розвинути теоретико-методологічні основи дослідження автотранспортної галузі в системі економічних знань;
- сформулювати методологію дослідження економічного розвитку автомобільного транспорту;
- визначити нормативно-правові особливості забезпечення економічного розвитку національної галузі автотранспорту;
- обґрунтувати місце автотранспортної галузі в структурі національної економіки;
- проаналізувати сучасний стан автотранспортної галузі в Україні;
- розкрити особливості вантажних і пасажирських перевезень в Україні;
- визначити складові автотранспортної інфраструктури та особливості її розвитку в Україні;
- дослідити інституціональне забезпечення економічного розвитку та регулювання автотранспортною сферою країни;
- систематизувати механізми державного регулювання автомобільним транспортом;
- обґрунтувати переваги стимулювання державно-приватного партнерства для забезпечення розвитку автотранспортної галузі;
- визначити сутність стратегічного розвитку та його місце у регулюванні автотранспортною галуззю країни;
- проаналізувати тренди розвитку підприємництва у сфері автомобільного транспорту;
- здійснити факторні та прогнозні оцінки розвитку автотранспортної галузі України через призму ефективності реалізації механізмів регулювання;
- вивчити досвід країн ЄС у сфері регулювання розвитком автомобільного транспорту та можливостей його впровадження в Україні;
- сформулювати стратегічні пріоритети розвитку автотранспортної галузі України з урахуванням управлінських практик країн ЄС;
- визначити інноваційні напрями політики економічного розвитку національного автотранспорту з стимулюванням екологічних інновацій.

**Об'єктом дослідження** є сукупність економічних відносин в процесі регулювання розвитком автотранспортної галузі.

**Предметом дослідження** є теоретико-методологічні і практичні засади регулювання розвитком автотранспортної галузі в умовах трансформації національної економіки.

**Методи дослідження.** Теоретичним підґрунтям дисертації стали теорії трансформації економіки і суспільства, інноваційної економіки, сталого розвитку, економіки, політики й екології транспорту. Використано системний підхід для розкриття змісту автотранспортної галузі та структурний підхід для

визначення складовості автомобільного транспорту в загальній транспортній системі і структурі національної економіки.

У ході дослідження було використано **загальнонаукові методи**: *синтезу, індукції, дедукції, абстрагування* – для формулювання понятійно-термінологічного апарату дослідження з визначенням авторських дефініцій транспортної системи, транспорту, транспортної послуги, автомобільного транспорту, автотранспортного підприємства, автотранспортної інфраструктури тощо; *узагальнення* – для розкриття методології дослідження галузі автомобільного транспорту в економіці, формулювання положень Стратегії розвитку автомобільного транспорту України, висновків і пропозицій за результатами аналізу автотранспортної галузі; *класифікації* – для визначення груп транспортних послуг та автомобільних транспортних засобів, виокремлення видів автотранспортних підприємств, класифікації видів інновацій в автотранспортній галузі; *порівняння* – для здійснення міждержавних порівнянь за основними показниками розвитку автомобільного транспорту; *групування і систематизації* – для розподілу функцій транспортної системи, визначення основних груп факторів її розвитку, специфікації законодавства щодо регулювання пасажирськими перевезеннями автомобільним транспортом, визначення механізмів регулювання автотранспортною галуззю; *ієрархічної систематизації* – для визначення рівнів формування автомобільного транспорту як виду економічної діяльності в структурі галузі транспорту; та **спеціальні методи**: *статистичного аналізу* – для визначення тенденцій розвитку автотранспортної галузі, її інфраструктури та підприємництва; *структурного аналізу* – для оцінювання місця автотранспортної галузі в структурі економіки (формування ВВП виробничим методом, інвестування, зайнятість), визначення вагомості автомобільного транспорту в структурі пасажиро- й вантажообороту в Україні; *SWOT-аналізу* – для визначення можливостей поширення механізму державно-приватного партнерства у галузі транспорту в Україні, стратегічних пріоритетів розвитку галузі; *регресійного аналізу* – для побудови регресійних моделей залежностей показників розвитку автомобільного транспорту з економічними та інноваційними індикаторами; *прогнозування* – для здійснення короткострокового прогнозу розвитку автомобільного транспорту за допомогою апроксимації даних шляхом методу найменших квадратів у вигляді поліноміального рівняння тренду; *графічний метод* – для візуального представлення окремих наукових результатів.

**Інформаційну основу дослідження** становлять наукові напрацювання вітчизняних та зарубіжних учених з різних питань розвитку економіки транспорту, зокрема автомобільного. Враховано положення законодавства України (закони України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» тощо та Європейського Союзу (регламенти ЄС, Угода про асоціацію між Україною та ЄС).

Джерелами інформації для статистичного аналізу слугували дані Державної служби статистики України, Міністерств інфраструктури України, Державного агентства автомобільних доріг України. З метою здійснення міжнародних порівнянь брались до уваги дані Світового банку (Індекс

ефективності логістики, вартість пального, щільність доріг тощо), Міжнародної асоціації виробників автомобілів (обсяги виробництва автотранспортних засобів), Всесвітньої організації охорони здоров'я (смертність у ДТП) та інше.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає у розробці теоретико-методологічних та прикладних засад регулювання розвитком автотранспортної галузі в умовах трансформаційних змін в національній економіці.

Найбільш суттєві результати дослідження формують наукову новизну:

**вперше:**

- визначено концепцію розвитку стратегії удосконалення автомобільного транспорту України, яка розкриває пріоритети посилення впливу галузі на технолого-інноваційні зміни в економіці України. Сформований підхід дозволив обґрунтувати стратегічні пріоритети в різностроковій вимірності – короткостроковій (вирішення проблем системоруйнуючого характеру та підтримка явищ і процесів каталізуючого характеру), середньостроковій (інституційно-управлінські реформи, орієнтовані на децентралізацію, закріплення явищ і процесів каталізуючого характеру, стимулюючий вплив на розвиток інших видів транспорту зі становленням конкурентоспроможної транспортної системи на основі інноваційних мультимодальних перевезень); довгострокових (формування конкурентного ринкового середовища з потужним інноваційним сегментом, забезпечення високої якості послуг, стимулюючий вплив на розвиток інших галузей, утвердження нового технологічного укладу в структурі економіки на основі високотехнологічного машинобудування й роботизації автотранспорту);

- здійснено системне узагальнення методології дослідження галузі автомобільного транспорту в економіці з цілісним баченням складових та розкриттям їх особливостей – теорій і концепцій (міждисциплінарних, базових, сучасних), понятійно-категорійного апарату (основоположних понять економіки, понять дослідження транспортної системи та автомобільного транспорту як однієї з її сфер, управлінських понять), наукових методів, предмету й об'єкту дослідження, методологічних і загальних принципів пізнання; методологічне підґрунтя формує наукові засади для обґрунтування управлінських рішень регулювання розвитком автомобільного транспорту як стратегічно важливої галузі національної економіки;

- розроблено алгоритм посилення участі громадських інститутів у процесах державного регулювання автотранспортною галуззю України, який відображає рівність взаємодії центральних і місцевих органів державної влади, органів місцевого самоврядування з конкретними громадськими інститутами та вказує на пріоритетні цілі їхнього впливу; кінцевою ціллю взаємодій з боку державних структур має бути реалізація прозорих управлінських рішень без ознак суб'єктивності, а з боку інститутів громадськості – забезпечення впровадження і продукування інноваційних технологій у сфері автомобільного транспорту, що посилить його інноваційну функціональність у розвитку національної економіки

- запропоновано класифікаційний підхід до розподілу видів інновацій в автотранспортній галузі, що дозволило виділити такі групи: виробничі (вдосконалення транспортних засобів, застосування автоматизованих і

роботизованих транспортних пристроїв), інфраструктурні (нові підходи до розбудови мережі доріг, забезпечення якості їх покриття, впровадження інтелектуальних транспортних систем), логістичні (інформаційні бази даних щодо руху вантажів і пасажирів), послугові (електронні квитки й платежі, інклюзивні технології), інформаційні (інформування про графік руху, навігаційні системи, web-ресурси бронювання й оплати), безпекові (відеоспостереження, автоматизація контролю за дорожньою ситуацією), екологічні (електротранспорт на автономному ході, електрокари та інфраструктура їх переміщення та обслуговування; розбудова автотранспортної інфраструктури, що генерує енергію);

***удосконалено:***

- понятійно-термінологічний апарат дослідження автотранспортної галузі з розкриттям змісту понять транспорту, транспортної системи та її складових, видів транспорту, транспортної послуги, перевезення, автомобільного транспорту, розвитку автотранспортної галузі, автотранспортного підприємства, автотранспортної інфраструктури, регулювання автотранспортною галуззю, екологічного автотранспорту. Це дало можливість довести, що в основі розуміння гомологічних понять автотранспорту лежить міждисциплінарний підхід з поєднанням матеріально-технічного, економічного, безпекового, політичного, соціального, демосоціального і соціокультурного аспектів; виокремлення економічного аспекту розуміння автотранспорту визначає його як галузь економіки, сферу підприємництва і зайнятості, важливу виробничу ланку і логістичну основу;

- наукові обґрунтування місця автотранспортної галузі в структурі національної економіки, індикаторів його оцінювання за галузевим, територіальним і технологічним підходами, а також рівневість формування автомобільного транспорту як виду економічної діяльності в загальній структурі транспорту, які на відміну від існуючих, дозволяють розподілити різні види економічної діяльності залежно від участі у формуванні послуг перевезення та в супровідних процесах виробництва, реалізації і споживання; дані особливості автотранспорту вказують на можливості його регулювання для досягнення конкретних цілей розвитку галузі транспорту й економіки в цілому, в розрізі конкретних сфер господарювання;

- методичні підходи до комплексного аналізу розвитку автомобільного транспорту, практична апробація яких обґрунтовує управлінські рішення в даній галузі та які вказують: структурний аналіз місця галузі в економіці; міжнародні порівняння виробничого, послугового і споживчого потенціалу; аналіз динаміки і структурної вагомості автотранспортної галузі в забезпеченні пасажирських і вантажних перевезень, аналіз стану автотранспортної інфраструктури, зокрема об'єктів рухомого і нерухомого складу (автомобільних доріг та їх благоустрою); аналіз доступності якісних послуг перевезення населення, володіння власними автотранспортними засобами;

- методичні підходи до регресійного аналізу розвитку автомобільного транспорту з побудовою регресійних моделей, а саме залежності економіки України від показників розвитку автомобільного транспорту, стану його інфраструктури; залежності інфраструктури автомобільного транспорту від



економічних та інноваційних показників; залежності обсягів споживання автотранспортних послуг від інноваційних показників; практична апробація даних підходів обґрунтовує, які економічні, інноваційні й інфраструктурні параметри слід розвивати в першу чергу для посилення взаємного позитивного впливу з галуззю автомобільного транспорту;

- черговість пріоритетних напрямів реалізації механізмів державного регулювання автомобільним транспортом в Україні з конкретизацією інституціональних, фінансових, інформаційних, ринкових, нормативно-правових, регуляторних, інноваційних удосконалень. Це дало можливість виокремити інноваційні вдосконалення, як кінцевий етап, орієнтовані на провідну роль автотранспортної галузі в національній економіці, а також продукуванні інновацій для економіки, зокрема екологічного характеру;

- змістове наповнення екологічного автотранспорту. На цій основі розглянуто головні положення проекту Концепції реформи щодо стимулювання розвитку національного ринку електричного транспорту та обґрунтовано, що реальним в Україні є сценарій переходу від деформованих системних принципів розвитку автомобільного транспорту до ринкових інноваційних засад господарювання на основі інноваційного прориву галузі.

***набули подальшого розвитку:***

- теоретичні основи дослідження автомобільного транспорту з виділенням базових теорій, які дають можливість розкривати аспекти глобалізації, просторології, урбаністики, мобільності, якості життя, сталого розвитку і державного регулювання економікою в фокусі визначення особливостей регулювання автотранспортною галуззю, та сучасних теорій, які закладають перспективні напрями досліджень розвитку автотранспорту як стратегічної галузі національної економіки (геологістика, теорія транспортного потоку, інтермодалізм, екологічна економіка, сталий (зелений) транспорт, інноваційні транспортні технології);

- класифікаційний розподіл інститутів, що формують інституціональне забезпечення регулювання розвитком автотранспортної галузі, на інститути-продуценти, надавачі і споживачі транспортних послуг, інститути-регулятори та інститути-контролери якості послуг; це дало змогу визначити функціональність основних інститутів-регуляторів у галузі автомобільного транспорту України з узгодженням нормотворчої, регуляторної, політичної, інфраструктурної, фінансової, господарської, координаційної функцій; дослідницький фокус на різні типи інститутів дозволяє обґрунтувати пріоритети підвищення ефективності управлінських рішень щодо регулювання автомобільним транспортом у системі галузевого розвитку національної економіки;

- систематизація механізмів державного регулювання автотранспортною галуззю, яка, на відміну від існуючих, містить розгорнутий перелік регулюючих механізмів за групами інституціональних (інституціональне середовище), нормативно-правових (правова основа регулювання), регуляторних (розвиток бізнесу), фінансових (фінансове забезпечення), ринкових (конкурентне середовище), зовнішньо-торговельних (міжнародна діяльність), кадрових (кадрове забезпечення), інноваційних (впровадження і продукування новітніх

технологій), інформаційних (інформаційний супровід регулюючих впливів), культурологічних (ціннісно-ментальні поведінкові характеристики населення і бізнесу); варіативність механізмів диференціює їх вагомість у забезпеченні розвитку автомобільного транспорту як стратегічної галузі національної економіки з високим інноваційним потенціалом та важливої сфери господарювання;

- концептуальні положення вивчення досвіду країн ЄС у сфері регулювання розвитком автомобільного транспорту та можливостей його впровадження в Україні. На основі цього доведено, що вихідною умовою розвитку національної галузі автомобільного транспорту має бути розвиток форм самоорганізації суб'єктів бізнесу і споживачів з подальшою практикою міжнародного кредитування проектів розбудови автотранспортної інфраструктури;

- прикладні засади реалізації механізму державно-приватного партнерства у галузі автомобільного транспорту з визначенням його основних напрямів, можливостей поширення (на основі SWOT-аналізу) та форм – концесії (з метою розбудови мережі і покращення якості автомобільних доріг, об'єктів придорожньої інфраструктури), управління майном (з метою розбудови, покращення автотранспортної інфраструктури, рухомого складу суб'єктів підприємництва державної і комунальної власності в сегменті надання послуг автомобільних перевезень) та спільної діяльності (науково-дослідної, орієнтованої на технологізацію автотранспортних засобів, впровадження екологічних інновацій);

- цільові пріоритети інноваційного розвитку автомобільного транспорту України на короткострокову перспективу, які, на відміну від існуючих, визначено згідно із специфікою зазначеної галузі, а не транспорту в цілому. Це дозволило виокремити пріоритетність за об'єктами/сегментами сфери автомобільних перевезень – розвитком інфраструктури, внутрішніми і міжнародними перевезеннями, конкурентоспроможністю та інноваціями.

**Практичне значення одержаних результатів.** Отримані результати надають змогу удосконалити теоретико-методологічну основу дослідження регулювання розвитком автотранспортної галузі в умовах трансформаційних змін в економіці (інноваційні пріоритети). Обґрунтовано практичні рекомендації визначають пріоритетні напрями регулювання галуззю з цілеорієнтиром на екологізацію й технологізацію. Економічне значення результатів дослідження полягає в обґрунтуванні значення автомобільного транспорту в структурі національної економіки та його ролі в спричиненні інноваційних трансформацій з переходом до нового технологічного укладу.

Основні положення і рекомендації використані центральними і місцевими органами державної влади, що підтверджено довідками про впровадження в діяльність:

- Секретаріату Кабінету Міністрів України під час розроблення Плану заходів на 2018–2020 роки з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та його виконання (довідка № 25 від 02.10.2018);

- Міністерства інфраструктури України під час визначення пріоритетних напрямів подальшої роботи, внесення змін до Плану підготовки проектів

регуляторних актів на 2018 рік, а також вироблення пропозицій щодо запровадження єдиних правил та норм допуску до ринку вантажних і пасажирських перевезень, дотримання вимог експлуатації й ремонту автотранспортних засобів (довідка № 85 від 05.07.2018);

- Комітету Верховної Ради України з питань транспорту (народний депутат України І.М.Шкіря) під час обґрунтування законодавчих ініціатив щодо підтримки екологічного транспорту в Україні – стимулювання попиту на екологічні види транспортних засобів, підтримка розвитку інфраструктури для них, стимулювання й масштабний розвиток ринку електромобілів з використанням альтернативних джерел енергії, здешевлення та підвищення доступності індивідуального електротранспорту для населення (проект закону про внесення змін до Податкового кодексу України), а також під час розробки Плану роботи Комітету з питань транспорту на дев'яту сесію Верховної Ради України восьмого скликання (вересень 2018–лютий 2019 р.) (довідка № 55 від 25.06.2018);

- ТОВ АК «Транспортні лінії України» - щодо розвитку автотранспортних стартапів, автотранспортного підприємництва та державно-приватного партнерства у частині визначення пріоритетів співпраці підприємства з органами державної влади центрального і місцевого рівнів (довідка №22 від 15.05.2018);

- ГО «Громадська організація роботодавців транспорту Кіровоградської області» - у роботі якої використано пропозиції автора щодо пріоритетів стимулювання екологічного автотранспорту та критичного огляду проекту Концепції реформи відносно стимулювання розвитку ринку електричного транспорту в Україні (довідка №35 від 20.07.2018);

- ВНЗ «Національна академія управління» – під час підготовки навчально-методичних матеріалів та викладання дисциплін «Державне регулювання економіки», «Інвестування», «Національна економіка», «Бюджетний менеджмент» (акт від 04.12.2018).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертація є самостійним, цілісним та завершеним дослідженням. Теоретичні і практичні розробки, висновки та рекомендації, що наведені в роботі і виносяться на захист, отримані автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті положення, які є результатом особистих наукових пошуків. Внесок автора у колективні наукові роботи конкретизований у списку публікацій. Матеріали та висновки кандидатської дисертації не використовувалися.

**Апробація результатів дисертації.** Основні наукові положення і результати дисертації представлялись на міжнародних, всеукраїнських конференціях, круглих столах, зокрема: «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти» (м. Київ, 2014 р.), «Science and society» (Roma, Italy, 2017 р.), «Проблеми з транспортними потоками і напрямками їх розв'язання» (Львів, 2017 р.), «Світові тенденції та перспективи розвитку фінансової системи України» (м. Київ, 2017 р.), «Science and education: trends and prospects» (New York, USA, 2018), «Автомобільний транспорт та інфраструктура» (м. Київ, 2018 р.), «Problems of modern science» (Namur, Belgium, 2018), «Автомобільний транспорт та інфраструктура» (м. Київ, 2018 р.), «Global challenges of

contemporary issues» (Paris, France, 2018), «Fundamental and applied research», (Melbourne, Australia, 2018), «Synthesis of science and society in solving global problems» (Steyr, Austria, 2018), «Національна безпека у фокусі викликів глобалізаційних процесів в економіці» (м. Київ, 2018 р.), круглий стіл «Обговорення результатів проведення оцінки регуляторного впливу проектів Законів у сфері автомобільного транспорту» (м. Київ, 2018 р.).

**Публікації.** Основні положення дисертаційної роботи опубліковано у 46 наукових працях, загальним обсягом 80,3 друк. арк.; із них: 2 – одноосібні монографії, 3 – колективних монографій; 26 статей – у наукових фахових виданнях України та у виданнях, що включені до міжнародних наукометричних баз, 8 статей – у інших виданнях, 7 публікацій – у збірниках матеріалів міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференцій, шкіл-семініарів, форумів.

**Структура та обсяг дисертаційної роботи.** Дисертація складається з анотації, вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 434 сторінки. Робота містить 38 таблиць, 74 рисунки та 4 додатки. Список використаних джерел налічує 424 найменувань.

## **ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ**

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми, розкрито її зв'язок з науковими програмами і темами, сформульовано мету і завдання, об'єкт, предмет і методи дослідження, обґрунтовано положення наукової новизни та практичне значення отриманих результатів.

У першому розділі «**Стан науково-теоретичних досліджень економічного розвитку національної автотранспортної галузі**» розглянуто теоретичні основи і методологію дослідження автотранспортної галузі у системі економічних знань, проаналізовано нормативно-правове забезпечення економічного розвитку галузі в Україні.

Сформульовано теоретичні основи дослідження автотранспортної галузі з розширенням наукового дискурсу щодо змісту і функціональності понять «транспортна система», «транспорт», «транспортна мережа», «транспортний комплекс», «транспортна галузь», «транспортна сфера», «транспортний простір», «транспортний ринок», «логістика», «транспортування» тощо. Визначено зміст поняття транспорту, розкрито міждисциплінарність його дослідження за матеріально-технічним, економічним, безпековим, політичним, соціальним, демосоціальним і соціокультурним змістом. Економічний зріз дослідження транспорту передбачає його розгляд як галузі економіки, сфери підприємництва і зайнятості, важливої виробничої ланки, логістичної основи. Проаналізовано частоту вживання основних термінів дослідження транспортної системи за даними «Google Books Ngram Viewer», що підтвердило пік поширення понять «транспорт» і «транспортна система» у 80-х роках, автомобільного транспорту – в 60-х роках, еко транспорту – з кінця 90-х років ХХ століття.

Огляд різних авторських дефініцій транспортної системи дав змогу сформулювати власне її бачення як цілісно-регульованого функціонального утворення, що поєднує усі види транспорту, транспортну інфраструктуру,

мережу, а також кадрове забезпечення з метою задоволення потреб переміщення з боку населення, державних і недержавних (комерційних і некомерційних) інститутів. Визначено інституційну основу транспортної системи країни (регіону, поселення). Її формують: інститути-продуценти транспортних послуг; інститути-надавачі транспортних послуг; інститути-споживачі транспортних послуг; інститути-регулятори взаємовідносин; інститути-контролери якості транспортних послуг. Розкрито функціональне призначення кожної з інституційних груп. Здійснено систематизацію функцій транспортної системи за групами: функції державного рівня – економічні, оборонні, соціально-політичні, культурні, інтеграційні; спеціалізовані функції – переміщення, господарювання, технологізації, структуроутворення, системоутворення, метрополійна.

З метою обґрунтування високого значення транспортної системи у забезпеченні територіального розвитку сформовано матрицю її взаємовпливу з іншими складовими територіальної суспільної системи – системами зайнятості, розселення, науково-інноваційною, освітньою, управлінською, інформаційною системами. Визначено основні фактори розвитку транспортної системи в Україні – політико-правові, маркетингові, екологічні, соціально-економічні, фінансово-інвестиційні, інноваційно-технологічні, інтеграційні.

Здійснено класифікацію транспортних послуг за критеріями значення, об'єкта транспортної операції, відстані переміщень, суб'єкта транспортної операції залежно від виду споживача, якому надається послуга, виду діяльності, способу перевезень (згідно КВЕД). Критерій виду транспорту дозволяє виділяти перевезення водним, залізничним, автомобільним, повітряним транспортом та змішані перевезення. У такому розподілі розкривається місце автомобільного транспорту серед інших транспортних видів.

У ході розширення наукового дискурсу щодо змісту автотранспортної системи зазначено, що автомобільний транспорт як об'єкт наукових досліджень є актуальним з практичної точки зору та його слід розглядати як складову транспортної системи. Узагальнено методологію дослідження галузі автомобільного транспорту в економіці за складовими: теорії і концепції; понятійно-категорійний апарат; наукові методи; предмет і об'єкт дослідження; методологічні принципи і загальні принципи пізнання (рис. 1).

Розкрито законодавче регламентування змісту автомобільного транспорту. Виділено основні групи (загального і спеціального користування, відомчий та індивідуальний) і категорії автомобільних транспортних засобів згідно з нормативно-правовими нормами (мотоколісні засоби, механічні транспортні засоби, що мають не менш як чотири колеса та призначені для перевезення пасажирів і їхнього багажу, призначені для перевезення вантажів, причіпні транспортні засоби, призначені та сконструйовані для перевезення вантажів, людей, використання як житлових приміщень, транспортний засіб особливого призначення, транспортний засіб підвищеної прохідності).

Досліджено особливості функціонування автотранспортних підприємств. Здійснено класифікацію їх видів за критеріями власності, функціональності, перевезення, споживчої орієнтованості, ринкової приналежності, КВЕД.

Оскільки вагомим критерієм виокремлення видів автотранспортних підприємств є перевезення, розкрито зміст даного поняття. Зазначено, що критерій перевезення дозволяє виділяти автотранспортні підприємства за групами: що надають пасажирські послуги з перевезення (маршрутні, туристичні, службові, індивідуальні); що надають вантажні послуги з перевезення (галузеві – вантажі промисловості, сільського господарства, пошти тощо; масові, великогабаритні вантажі тощо; безпечні і небезпечні вантажі); що надають послуги перевезення за відстанню (приміські, міжміські, міжнародні); що надають послуги перевезення залежно від сезону (постійні, сезонні).

<b><u>ТЕОРІЇ І КОНЦЕПЦІЇ:</u></b>		
<p>- <i>міждисциплінарні</i>: економіки транспорту (у т. ч. міжнародної торгівлі), географії транспорту, соціології транспорту, політики транспорту, культури транспорту, екології транспорту та інше.</p> <p>- <i>базові</i>: глобалізації, сталого розвитку, просторової організації (просторології), урбаністичні, мобільності, якості життя, державного регулювання економікою та інше.</p> <p>- <i>модерні</i>: геологістики, транспортного потоку, інтермодалізму, екологічної економіки, сталого (зеленого) транспорту, інноваційних транспортних технологій та інше</p>		
<b><u>ПОНЯТІЙНО-КАТЕГОРІЙНИЙ АПАРАТ:</u></b>		
<p>- <i>основоположні поняття дослідження в економіці</i>: національна економіка, структура, ринок, кон'юнктура, сфера господарювання, вид економічної діяльності та інше.</p> <p>- <i>поняття дослідження транспортної системи</i>: транспорт, транспортна система, транспортна галузь, транспортна сфера, транспортний простір, логістика, транспортування, види транспорту, транспортна мережа й інфраструктура та інше.</p> <p>- <i>поняття дослідження автомобільного транспорту як однієї зі сфер транспортної системи</i>: автомобільний транспорт, автомобільний транспортний засіб, автотранспортне підприємство, автомобільні перевезення (пасажирські, вантажні), рухомий склад, автотранспортна інфраструктура, автошлях (автомобільна дорога), мережа автошляхів, міжнародний транспортний коридор та інше.</p> <p>- <i>управлінські поняття дослідження автомобільного транспорту</i>: державне регулювання, стратегічний розвиток, транспортна політика, структурна політика, механізми, транспортний податок, ліцензія на перевезення та інше.</p>		
<b><u>НАУКОВІ МЕТОДИ:</u></b>	<b><u>ОБ'ЄКТ ДОСЛІДЖЕННЯ:</u></b>	<b><u>МЕТОДОЛОГІЧНІ ПРИНЦИПИ:</u></b>
<p>- <i>загальнонаукові</i>: аналіз, синтез; індукція, дедукція; аналогія, моделювання; абстрагування і конкретизація; системний аналіз; класифікація, порівняння;</p> <p>- <i>спеціальні</i>: статистичні, економіко-математичні (моделювання, прогнозування), соціологічні, експеримент, графічні та ін.</p>	<p>- галузь автомобільного транспорту</p> <p style="text-align: center;"><b><u>ПРЕДМЕТ ДОСЛІДЖЕННЯ:</u></b></p> <p>- теоретико-методологічні основи та практичні підходи до забезпечення розвитку автомобільного транспорту</p>	<p>- наукової обґрунтованості, практичної апробованості, історизму (врахування ретроспективних процесів), діалектики (визначення перспектив), факторної оцінки, системності (зв'язок з іншими явищами і процесами)</p>
<b><u>ЗАГАЛЬНІ ПРИНЦИПИ ПІЗНАННЯ:</u></b>		
логіка, об'єктивність, конкретність, практика, різнобічний розгляд, відображення		

**Рис. 1. *Методологія дослідження галузі автомобільного транспорту в умовах трансформації економіки***

*Джерело: складено автором.*

Визначено елементи автотранспортної інфраструктури: основна інфраструктура – це об'єкти рухомого (легкові, вантажні автомобілі, автобуси, тролейбуси, трамваї тощо) та нерухомого (точкові матеріальні автотранспортні об'єкти типу АЗС, СТО, автотранспортних підприємств, паркінгів, та лінійні типу автодоріг, мостів, тунелів тощо) складу; допоміжна інфраструктура – це навчальні заклади, проектні інститути, науково-дослідні інститути, інші установи, без яких неможливим є повноцінне функціонування автотранспортної інфраструктури. Центровість автомобільних доріг у

формуванні автотранспортної інфраструктури обумовила окрему увагу до їх класифікації згідно з нормами законодавства України.

Узагальнено теоретичні основи дослідження автомобільного транспорту. Теорії і концепції запропоновано розглядати за групами міждисциплінарних, базових і модерних. Окрему методологічну «гілку» дослідження автомобільного транспорту формують урбаністичні теорії (теорія ідеального міста, теорія центральних місць, теорія «центр-периферія», теорія агломерації і метрополії). Питання автомобільного транспорту, автотранспортної інфраструктури є особливо актуальними для поселень з високою щільністю населення. Тому урбаністичні теорії в широкому колі питань враховують просторологічні підходи, накладаючи їх на умови розвитку міст. До базових теорій дослідження автомобільного транспорту в економіці також віднесено теорії глобалізації, мобільності, якості життя, державного регулювання економіки, сталого розвитку. Визначено, що певні теорії обґрунтовують: теорії глобалізації – формування глобальних транспортних систем, міжнародних транспортних коридорів тощо; урбаністичні теорії – особливості розвитку міст, навколишніх поселень та їх транспортної інфраструктури; теорії просторової організації – ефективні способи організації відносин, у тому числі з застосуванням можливостей переміщень автомобільним транспортом; теорії мобільності – можливості переміщень з використанням автомобільного транспорту; теорії якості життя – права людини на належні умови проживання з реалізацією свобод переміщення, гідного рівня життя (власний автомобільний транспорт) тощо; теорії державного регулювання економікою – необхідність державного втручання в розвиток сфери автомобільного транспорту; теорія сталого розвитку – роль транспортної сфери, автомобільного транспорту в досягненні Цілей Розвитку Тисячоліття (розвиток еко транспорту).

Розкрито положення сучасних теорій дослідження автомобільного транспорту. До них віднесено геологістику, теорії транспортного потоку, інтермодалізму, екологічної економіки, сталого (зеленого) транспорту, інноваційних транспортних технологій. Особливої уваги потребують ідеї інтермодалізму. Інтермодалізм передбачає включення автомобільного транспорту в єдину транспортну систему та відповідає популярній нині концепції інклюзивності, що передбачає оптимальне залучення різних видів ресурсів у процеси використання. Тому, положення теорії інтермодалізму визначають вагомість автомобільного транспорту в транспортній системі.

Досліджено нормативно-правове забезпечення економічного розвитку національної галузі автотранспорту. Оскільки в основі розвитку галузі є послуга перевезення, здійснено систематизацію правового регулювання пасажирськими перевезеннями автомобільним транспортом в Україні за групами мікро-, макро- і мегарівня. За цими ж рівнями визначено структуру державного регулювання пасажирськими перевезеннями автомобільним транспортом України. Мікрорівень формують відповідальні департаменти обласних, районних адміністрацій, міст, локальні підрозділи транспорту, комунікацій та організації пасажирських перевезень, а також локальні

підрозділи з управління інфраструктурою. Макрорівень регулювання визначає Міністерство інфраструктури України та підпорядковані йому підрозділи – Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень, Управління безпеки на транспорті та технічного регулювання, Управління стратегічного розвитку інфраструктури та інвестицій, Управління економічного розвитку та фінансів, Державне агентство автомобільних доріг, Державна служба України з безпеки на транспорті. Мегарівень формують Департамент міжнародного співробітництва при Міністерстві інфраструктури України, а також Комітет Верховної Ради України з питань європейської інтеграції та Представництво України при Європейському Союзі.

У другому розділі **«Аналіз розвитку національної автотранспортної галузі у системі економіки України»** досліджено місце автотранспортної галузі в структурі національної економіки, проаналізовано її стан та визначено перспективи розвитку. Проведено оцінювання перевезень і безпеки на українському ринку автомобільних послуг, а також інфраструктури автотранспортної галузі.

Визначено фокуси розгляду автотранспортної галузі в структурі національної економіки з розумінням: місця автомобільного транспорту в структурі транспорту та економіки в цілому; впливу автомобільного транспорту на суміжні транспортні та інші види економічної діяльності; впливу на автомобільний транспорт суміжних та інших видів економічної діяльності, різних економічних явищ і процесів. З врахуванням місця автотранспортної галузі в структурі національної економіки уточнено зміст поняття «національна економіка». Узагальнено особливості розгляду місця автомобільного транспорту в структурі економіки залежно від підходу до її розгляду: за галузевої структур – визначення вагомості галузі здійснюється за показниками ВВП, ВДВ, бізнес-активності, спричинення структурних змін і трансформацій в національній економіці (вагомість сфери послуг), міжгалузевих і внутрігалузевих взаємодій; за територіальної структури – визначення вагомості галузі здійснюється за показниками ВРП, бізнес-активності, спричинення структурних змін і трансформацій регіональної / локальної економіки, міжтериторіальних автотранспортних потоків і міжтериторіальних диспропорцій за показниками розвитку галузі; за технологічної структури – визначення вагомості галузі здійснюється за показниками інноваційної діяльності, науково-дослідної та дослідно-конструкторської роботи, детермінацій формування нових технологічних укладів.

Виділено види економічної діяльності, що формують сферу господарювання автомобільного транспорту згідно КВЕД. Визначено рівні формування автомобільного транспорту як виду економічної діяльності в структурі транспортної галузі (табл. 1). Розподіл видів економічної діяльності за рівнями дозволяє виявляти можливості створення міжгалузевих комплексів з цілеорієнтиром на розвиток автотранспортної галузі.



**Види формування автомобільного транспорту  
як виду економічної діяльності в структурі галузі транспорту**

№	Характеристика видів
1	Види економічної діяльності, що надають транспортні послуги (перевезення)
2	Суміжні види економічної діяльності першого рівня: сфери надання транспортних послуг іншими видами транспорту
3	Суміжні види економічної діяльності другого рівня: виробництво автомобільних транспортних засобів (машинобудування), їх ремонт і матеріально-технічне забезпечення (ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів), вантажно-розвантажувальні роботи, пакування (складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність) та інше.
4	Види економічної діяльності, що забезпечують конкурентні позиції сфери: фінансове забезпечення (страхування, кредитування); інформаційне забезпечення (рекламна, консалтингова діяльність); наукові дослідження та розробки, програмне забезпечення та інше.
5	Базові галузі, що формують попит на транспортні послуги: промисловість; сільське господарство; торгівля; туризм

*Джерело: побудовано автором.*

Оскільки автомобільний транспорт займає основне місце серед інших видів транспорту, запропоновано показники аналізу внутрішньої структури транспортної галузі: продукційні (послуги пасажирського, вантажного транспорту, транспортно-експедиційні, забезпечення інфраструктури); фінансові (капітальні, прямі іноземні інвестиції, бюджетні видатки); кадрові (штатні працівники); зовнішньо-економічні (експорт-імпорт транспортних послуг, пропуск через кордон); матеріально-технічні (рухомий склад, довжина доріг); безпекові (транспортні події).

Проаналізовано стан розвитку автотранспортної галузі в Україні. Проведено низку міждержавних порівнянь щодо основних показників розвитку автомобільного транспорту та визначено рейтингові позиції України згідно міжнародного Індексу ефективності логістики за період 2007–2016 років.

Згідно з даними Міжнародної асоціації виробників автомобілів проаналізовано позиції України за виробничим потенціалом в автомобільній галузі, що показало перебування національної галузі автомобільного транспорту в кризовому стані.

Найбільш різке скорочення обсягів виробництва автомобілів спостерігалось у 2008–2009 рр. та починаючи з 2011 р. і до нині. Різке падіння виробничих потужностей зумовлене низькою конкурентоспроможністю вітчизняної продукції, відсутністю повного виробничого циклу та власної конструкторської бази.

Проаналізовано показники наявності власних автотранспортних засобів на 1000 населення, які засвідчили гірші позиції України порівняно з розвинутими державами. На фоні погіршення добробуту населення виявлено скорочення динаміки споживання пального в Україні порівняно із світовими тенденціями. Здійснено порівняння вартості пального в Україні, сусідніх державах, країнах Європейського Союзу та світі за 2000 – 2016 рр. (табл. 2).

**Вартість пального в Україні і сусідніх державах, 2000 – 2016 рр., дол. США/літр**

Країни	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	Період найвищого зростання	Середньо- річний темп зростання
Україна	0,37	0,47	0,55	0,81	0,88	1,01	1,35	1,17	0,83	2004–2006	1,13
Російська Федерація	0,33	0,35	0,55	0,77	0,89	0,84	0,99	0,81	0,59	2002–2004	1,11
Білорусь	0,55	0,5	0,62	0,79	1,33	1,08	0,88	1,06	0,6	2006–2008	1,06
Молдова	0,8	0,9	1	1,1	1,2	1,21	1,42	1,21	0,8	2010–2012	1,02
Польща	0,76	0,83	1,2	1,3	1,43	1,57	1,74	1,42	1,07	2002–2004	1,06
Угорщина	0,81	0,94	1,3	1,3	1,27	1,67	1,84	1,58	1,18	2002–2004	1,07
Словаччина	0,69	0,74	1,17	1,35	1,57	1,7	1,98	1,77	1,32	2002–2004	1,11

Джерело: *The World Bank*

Аналіз динаміки показав, що в Україні вона є швидшою, ніж в інших державах. Виявлено, що динаміка зростання вартості пального в Україні корелює з вартісними процесами сусідніх держав, за винятком Білорусі і Росії, де дуже сильний вплив держави на ціноутворення. Натомість, європейським державам властивий сильний вплив глобального ринку паливно-енергетичних ресурсів, який поширюється на Україну, хоча й з дуже сильними детермінаціями з боку крупних бізнес-структур. Визначено, що за 2006 – 2016 рр. середнє значення частки витрат домогосподарств на транспорт у сукупних витратах сягало 12,0 %: максимальнє значення у 2008 р. – 15,3 % і мінімальнє значення у 2010 р. – 9,9 %. За різними експертними оцінками витрати українського водія на пальне складають до 10 % денних доходів. Це високе значення з погляду забезпечення добробуту населення та його доступності до якісних послуг перевезення. Оцінено вагомість галузі транспорту у ВВП (за виробничим методом) у 2010 – 2016 рр. При цьому враховано показники видів економічної діяльності «транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» і «оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів». Оцінено частку зайнятого населення України у зазначених видах діяльності. Проаналізовано структуру капітальних та прямих іноземних інвестицій у галузі транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності. Обґрунтовано потребу зростання капітальних інвестицій у галузь транспорту загалом, автомобільну галузь, зокрема, у зв'язку з проблемою надзвичайно високого ступеня зносу основних засобів: коли загальнє значення показника за 2000 – 2016 рр. коливалось у межах 43,7% – 83,5 %, то для транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності – 48,5% – 97,9 %.

Вітчизняна статистика потребує значної деталізації публічного представлення показників для галузі транспорту, адже кожен вид має свою специфіку. Результати визначення структурної вагомості автомобільного транспорту в економіці України дозволити обґрунтувати пріоритети її змін.

Проведено оцінювання перевезень та їх безпеки на українському ринку автомобільних послуг. Підтверджено найбільшу вагомість автомобільного транспорту в структурі пасажирообороту в Україні.

Проаналізовано динаміку пасажирських перевезень в Україні (кількості перевезених пасажирів і пасажирообороту) за 2002 – 2017 рр. Дані щодо

пасажироперевезень за досліджуваний період вказують, що користування населенням громадським транспортом значно скоротилась для автомобільних перевезень. Така ситуація спричинена, насамперед, збільшенням кількості власників автотранспортних засобів.

Аналіз структури видів вантажів, що перевозились автомобільним транспортом у 2017 р., засвідчив домінування продукції добувної промисловості, продукції сільського господарства, а також харчових продуктів.

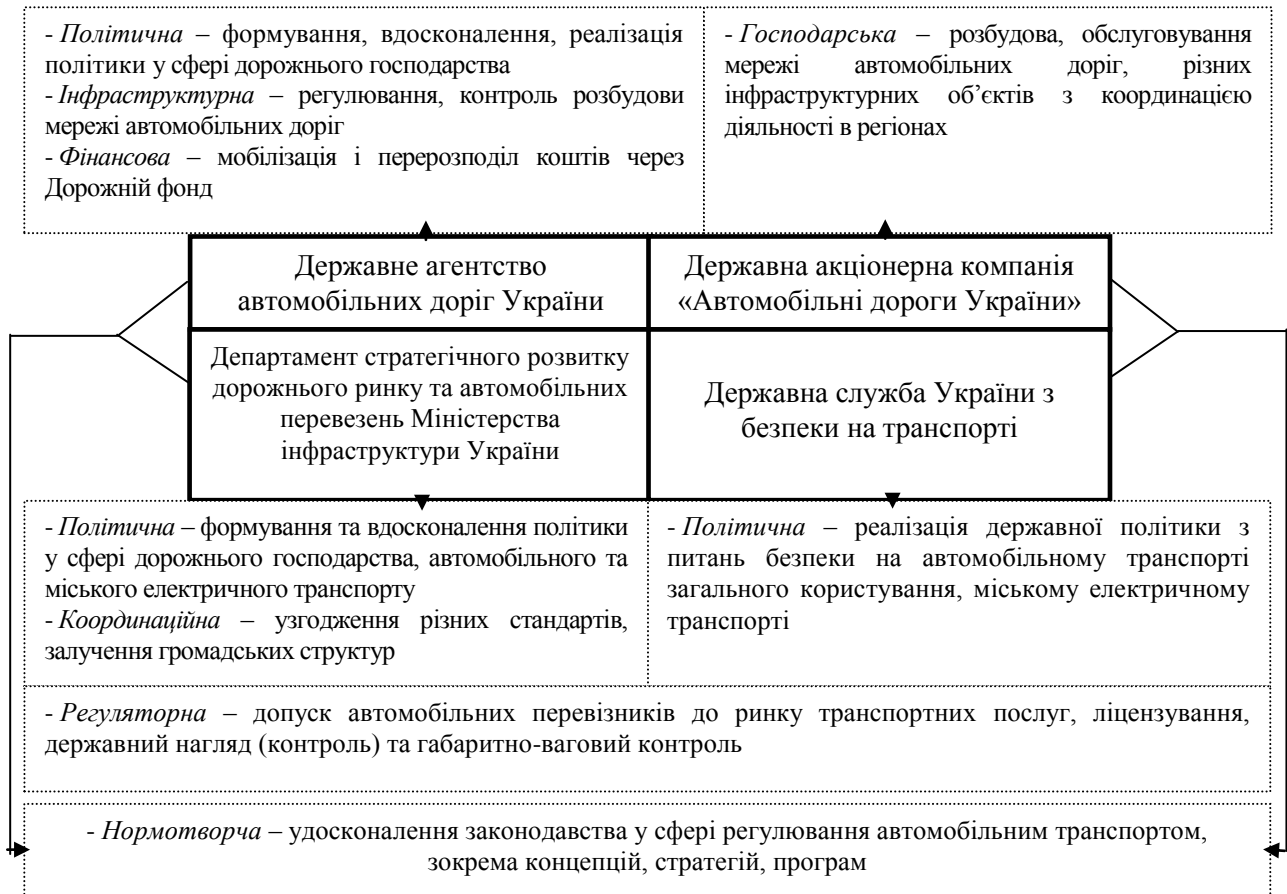
Незважаючи на високе значення автотранспортної галузі у здійсненні вантажних перевезень за рахунок переваг мобільності, провідним способом транспортування вантажів залишається залізниця.

Виявлено особливості розвитку автотранспортної інфраструктури в Україні. Проаналізовано основні дані щодо стану автомобільних доріг України.

Проаналізовано показники благоустрою автомобільних доріг України, кількості автозаправних станцій за 2000 – 2016 рр. та регіональну специфіку їх розміщення. Визначено частку доріг з захисними та декоративними насадженнями і снігозахисними засобами серед автомобільних шляхів загального користування в Україні, наявність технічних засобів регулювання дорожнього руху.

У третьому розділі **«Концептуальні засади формування механізмів державного регулювання автотранспортною галуззю»** здійснено дослідження інституціонального забезпечення, змісту та функціональності механізмів регулювання автотранспортною галуззю в Україні, перспектив активізації державно-приватного партнерства.

Розкрито практичну складовість інституціонального забезпечення регулювання розвитком автотранспортної галузі. Вона визначає, які конкретно інститути та через які формальні і неформальні норми може здійснюватися регулювання досліджуваною сферою. Досліджено інститути розвитку та регулювання автомобільним транспортом в Україні, зосереджуючи основну увагу на регуляторах і контролерах. Інститути-регулятори включають: органи державної влади – профільні міністерства, інститут президентства, органи законодавчої і судової влади; дорадчі недержавні структури, що мають прямі важелі впливу на державно-управлінські рішення. Інститути-контролери – це: органи самоорганізації – профільні об'єднання продуцентів і надавачів послуг, споживачів, профспілок (працівників автотранспортної галузі); наукові організації, що займаються профільними дослідженнями; заклади освіти, що готують фахівців. Розкрито функціональність основних інститутів-регуляторів з узгодженням нормотворчої, регуляторної, політичної, інфраструктурної, фінансової, господарської та координаційної функцій (рис. 2).



**Рис. 2. Функціональність основних інститутів-регуляторів у галузі автомобільного транспорту України**

Джерело: складено автором

Зазначено про переваги створення Державного дорожнього фонду в Україні. Проаналізовано показники щодо використання його коштів у розрізі регіонів України. Області, які найкраще використовували кошти Фонду: Івано-Франківська, Хмельницька, м. Київ, Вінницька, Чернівецька. Найгірші результати показали Луганська, Закарпатська, Рівненська, Черкаська і Полтавська області.

Рівень використання коштів поки є дуже низьким, що підтверджує брак досвіду органів регіонального управління і місцевого самоврядування та значний потенціал діяльності за цим напрямом.

Узагальнено можливості вирішення проблеми неефективного використання коштів Державного дорожнього фонду в Україні.

Аргументовано важливість посилення участі громадських інститутів у процесах державного регулювання автотранспортною галуззю України. Запропоновано відповідний алгоритм, що відображає рівневість взаємодії центральних, місцевих органів державної влади, органів місцевого самоврядування з конкретними громадськими інститутами та вказує на пріоритетні цілі їх впливу (рис. 3).



**Рис. 3. Інституціоналізація державного регулювання автотранспортною галуззю України**

Джерело: складено автором

Результатом співпраці державних і громадських структур, особливо з міжнародними фондами, має бути не лише відновлення та розбудова автотранспортної інфраструктури, але й переведення її на інноваційний концепт розвитку. Це передбачає безперервний процес впровадження новітніх технологій, спрямованих на: технологізацію матеріально-технічної бази та експлуатаційних властивостей автотранспортних засобів; екологізацію наслідків впливу використання автотранспортних засобів з обґрунтуванням інтермодальних перевезень; соціалізацію автотранспортних засобів з властивостями інклюзивності, фінансової і технічної доступності для всього населення. Регулюючі впливи інститутів (державних і громадських) мають орієнтуватись на формування інституціонального середовища розвитку автотранспортної галузі, базованого на соціальній відповідальності влади, бізнесу, культури споживання послуг населенням.

Узагальнено основні умови ефективного реалізації механізмів державного регулювання галуззю автомобільного транспорту: забезпечення функціональності галузі; врахування дії ринкових механізмів, що, взаємодіючи з механізмами держави, трансформують управлінські впливи на регулюючі;

стратегічна орієнтованість застосування; функціональна децентралізація сфер впливу, що регулюються. Здійснено систематизацію механізмів державного регулювання автотранспортною галуззю: інституціональні (політика, державно-приватне партнерство, соціальний діалог, підтримка форм самоорганізації, комерційних проектів співпраці (кластерів, бізнес-інкубаторів, стартапів), міжрегіональне, міждержавне й транскордонне співробітництво); нормативно-правові (законодавство, програми, стратегії, концепції, міжнародні акти); регуляторні (ліцензування, стандартизація, сертифікація, квотування, санкції, штрафи, тарифи, цінові обмеження, вимоги на пільгове й інклюзивне обслуговування, угоди про будівництво та обслуговування доріг, контроль якості послуг, дотримання стандартів матеріально-технічного забезпечення, логістичних мереж, захист прав споживачів); фінансові (бюджетне фінансування автотранспортної інфраструктури, дотування, субсидювання суб'єктів і споживачів послуг, надання субвенцій місцевим бюджетам, функціонування дорожнього фонду, фондів розвитку і позабюджетного фінансування, ставки податків, податкові пільги, соціальні платежі суб'єктів бізнесу, кредитування, обов'язкове страхування, державні замовлення і закупівлі, інвестиційне стимулювання); ринкові (структурні зміни на ринку, антимонопольні заходи, стимулювання інтермодальних перевезень, співпраця з суб'єктами суміжних сфер, право власності (оренда, концесії)); зовнішньоторговельні (комплекс механізмів, орієнтованих на регулювання міжнародних послуг та матеріально-технічного супроводу, експорт/імпорт послуг, митні платежі, процедури перетину кордону); кадрові (державне замовлення на підготовку фахівців і робітників, мотивація праці), інноваційні (стимулювання виробничих, екологічних, соціальних (інклюзивних) інновацій, науково-дослідна і дослідно-конструкторська діяльність); інформаційні (статистична звітність, моніторинг, опитування, оцінювання дорожнього трафіку й навантажень на об'єкти інфраструктури); культурологічні (промоційні заходи з метою формування соціальної відповідальності, споживчої й екологічної культури, безпеки і культури дорожнього руху).

Під час вивчення регуляторних механізмів особливу увагу звернено на оподаткування. Узагальнено цілі оподаткування підприємств автомобільного транспорту та суміжних сфер діяльності. У рамках з'ясування особливостей бюджетного фінансування автотранспортної галузі, проаналізовано структуру надходжень та цілі перерозподілу коштів Державного дорожнього фонду України.

Огляд різних механізмів державного регулювання автомобільним транспортом підтвердив варіативність управлінських впливів на зазначену галузь. Виходячи з реальної ситуації, виділено пріоритетні механізми регулювання, які б слугували каталізаторами прогресивних змін (рис. 4).



**Рис. 4. Черговість удосконалення механізмів державного регулювання автомобільним транспортом в Україні**

Джерело: складено автором

Визначено зміст державно-приватного партнерства як одного з механізмів регулювання розвитком автотранспортної галузі. Виділено основні напрями державно-приватного партнерства в галузі автомобільного транспорту: будівництво і реконструкція доріг, придорожньої інфраструктури; технологізація автотранспортних засобів (менші викиди шкідливих речовин, безпека); міжнародна співпраця (оптимізація транспортних потоків, покращання політики); співпраця з метою узгодження стандартів, координації попиту і пропозиції послуг; співпраця з метою продукування і впровадження екологічних інновацій. Проаналізовано структуру проектів державно-приватного партнерства в Україні за сферами господарювання. Зазначено, що для автомобільного транспорту непоширеність практики державно-приватного партнерства є серйозним недоліком.

Запропоновано пріоритетні напрями співпраці в галузі автомобільного транспорту через основні форми державно-приватного партнерства: концесії – з метою розбудови мережі і покращення якості автомобільних доріг, об'єктів придорожньої інфраструктури; управління майном – з метою розбудови, покращення автотранспортної інфраструктури, рухомого складу суб'єктів

підприємництва державної і комунальної власності в сегменті надання послуг автомобільних перевезень; спільної діяльності – з метою проведення спільної науково-дослідної діяльності, орієнтованої на технологізацію автотранспортних засобів, впровадження екологічних інновацій. Розглянуто алгоритм державно-приватного партнерства через концесію в галузі автомобільного транспорту. Описано ініціативи поширення концесійних угод в Україні з огляду на оновлення положень Закону України «Про концесії». Розглянуто типи концесійних угод та особливості їх поширення в галузі автомобільного транспорту України. Описано дискусійність функціонування платних доріг в Україні та узагальнено умови позитивних наслідків їх поширення за критеріями вартості, доступності, якості, рентабельності, безпеки, технічності, інформації та партнерства (табл. 3).

Таблиця 3

### Умови позитивних наслідків поширення платних доріг в Україні

№	Критерій	Умови
1	Вартість	- Методичні обґрунтування оплати проїзду з урахуванням низки критеріїв, диференціації вартості для різних видів транспорту і категорій пасажирів - Постійні перевірки обґрунтованості платежів, громадський контроль
2	Доступність	- Наявність альтернативної дороги для переміщень з належною якістю - Фінансова доступність проїзду платною дорогою більшою частиною населення
3	Якість	- Будівництво, реконструкція, капітальні інвестиції доріг з відображенням на їх якісних характеристиках - Зниження трафіку на інших автомобільних дорогах - Дотримання стандартів експлуатації доріг (інтерес інвестора до збереження її належного стану якнайдовше) – в плані інтенсивності руху, навантаження (ваговий контроль) тощо
4	Рентабельність	- Прозоре відображення зібраних коштів та цільової спрямованості їх використання - Гарантії держави дофінансування (виділення коштів з Державного дорожнього фонду) в умовах недостатнього трафіку та в інших непередбачуваних обставинах
5	Безпека	- Досконале знакування - Контроль дотримання правил дорожнього руху, використання камер спостережень з можливістю штрафування в умовах високої швидкості, чіткого дотримання дистанції
6	Технічність	- Добре організована процедура перетину пунктів оплати окремих ділянок платних доріг
7	Інформація	- Інформування про переваги поширення платних доріг серед населення - Прозорі умови проекту щодо типу концесійної угоди, дотримання строків її виконання - Методичні удосконалення щодо оцінювання трафіку, інших показників руху на автомобільних дорогах та навантажень на різні об'єкти автотранспортної інфраструктури
8	Партнерство	- Налагодження співпраці держави і бізнесу в сфері розвитку автотранспортної інфраструктури - Неприпустимість неформальних домовленостей щодо будівництва та експлуатації доріг

Джерело: Складено автором

У четвертому розділі «Удосконалення регулювання стратегічним розвитком автотранспортної галузі в Україні» визначено сутність регулювання і забезпечення стратегічного розвитку автомобільного транспорту, визначено особливості підприємництва в галузі та визначено прогностичні і факторні оцінки перспектив її подальшого розвитку в Україні.

Визначено зміст регулювання автотранспортною галуззю як цілеспрямованого впливу державних і недержавних інститутів на взаємодію усіх видів автомобільного транспорту між собою та з іншими видами транспорту,



розвиток автотранспортної інфраструктури й мережі, стан зайнятості у даній галузі з метою задоволення потреб населення, бізнесу і держави у переміщенні, забезпечення їх доступу до товарів і послуг, які необхідно транспортувати. Обґрунтовано необхідність регулювання автотранспортною галуззю зі стратегічними орієнтирами. Зазначено, що регулювання галузі має бути орієнтованим на забезпечення її розвитку, а також розглядати в продукційному (покращання якості і доступності послуг перевезення, матеріально-технічного забезпечення), економічному (структурні зміни в галузі, виникнення нових сфер господарювання, формування нових сегментів), еколого-технологічному (інноваційний розвиток – продукування, впровадження інноваційних технологій у виробничу і послугову складові), бізнесовому (покращання умов середовища господарювання у сфері автомобільного транспорту) і соціальному (розвиток мобільності суспільства, ресурсів) аспектах.

Розкрито зміст стратегії та особливостей її реалізації на різних інституційних і просторових рівнях. Визначено, що стратегія розвитку автотранспортного підприємства має бути орієнтована на розвиток виробничо-технічної бази, розвиток системи перевезень; стратегія розвитку галузі для поселення – на доступність сільських поселень, екологічні наслідки та якість перевезень для міських поселень; стратегія розвитку галузі для регіону – на внутрірегіональну мобільність населення і ресурсів, конкурентоспроможність, привабливість регіону (інвестиції, туризм, торгівля тощо); стратегія розвитку галузі для країни – на міжрегіональну мобільність населення і ресурсів, конкурентоспроможність, привабливість країни (економіка, безпека); глобальна стратегія розвитку – на міжнародну мобільність населення і ресурсів, екологію і технологічність транспорту.

При аналізі стратегії розвитку автотранспортної галузі на рівні країни розглянуто положення стратегії України, США і ЄС, попередньо діючі пріоритети розвитку автомобільного транспорту згідно з Транспортною стратегією України на період до 2020 року.

Проаналізовано особливості розвитку підприємництва в галузі автомобільного транспорту в Україні. Зазначено, що ця сфера господарювання є специфічною, оскільки: відіграє ключову роль у взаємозв'язку виробництва і сфери збуту; є визначальною для багатьох сфер, де послуги перевезення є базовими (для прикладу – туризм, зв'язок); суттєво впливає на собівартість продукції, детермінуючи цінову ситуацію на ринку збуту; основу собівартості послуги перевезення формують заробітна плата і витрати на паливо; піддається сильному впливу безпекових чинників, природно-кліматичних умов; має значний інноваційний потенціал, що набуває високого соціального й екологічного значення та потребує підтримки з боку держави.

З метою виявлення тенденцій розвитку підприємництва в галузі автомобільного транспорту в Україні проаналізовано динаміку кількості суб'єктів господарювання в цілому та галузі транспорту зокрема.

Проаналізовано структуру суб'єктів господарювання в автотранспортній галузі України за правовим статусом – підприємства чи фізичної особи-

підприємця. Виявлено, що для сфер, суміжних до автомобільного транспорту, властивою є вища питома вага фізичних осіб-підприємців серед загальної чисельності суб'єктів господарювання, аніж для загального показника. Більш монотонно зростає вагомість фізичних осіб-підприємців для галузі транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності. Таким чином, розвиток підприємництва в цій галузі слід здійснювати на основі підтримки малого бізнесу. Галузь автомобільного транспорту є дуже важливою з погляду розвитку малого і середнього бізнесу та є стратегічним середовищем самозайнятості й розвитку підприємницького потенціалу.

Акцентовано увагу на проблемі легальності автотранспортних послуг та поєднання легального і нелегального трафіку. Тривале невирішення проблеми нелегальності господарювання у галузі автомобільного транспорту підтримує відсутність належного статистичного супроводу.

Досліджено роль галузі автомобільного транспорту України для створення умов зайнятості населення. Акцентовано, що автомобільний транспорт, з огляду на його високе соціальне значення, потребує створення особливих умов зайнятості і мотивації працівників. Зазначено, що для галузі автомобільного транспорту, як і для більшості соціально значущих сфер України (освіти, медицини, надзвичайних ситуацій, внутрішніх справ тощо) слід суттєво підвищувати рівень оплати праці, що дасть одночасне відображення на якості послуг та зменшить конфліктні ситуації в суспільстві.

Розвинуто методичні засади факторних оцінок розвитку автомобільного транспорту в Україні. Їх здійснення дозволяє різнобічно підійти до проблеми: виявляти можливості реакції галузі на вплив (руйнація, зміна, адаптація, стійкість); виявляти реакцію фактора на взаємодію з галуззю (руйнація, зміна (модифікація), нівелювання, сила); виявляти можливості регулювання факторного впливу, виходячи з цілей, зокрема в системі регулювання стратегічним розвитком галузі.

У п'ятому розділі **«Регулювання економічним розвитком автотранспортної галузі України в контексті євроінтеграційних процесів»** досліджено особливості реалізації політики розвитку автомобільного транспорту ЄС, обґрунтовано положення Стратегії та інноваційні напрями розвитку автотранспортної галузі України.

Розглянуто політику розвитку автомобільного транспорту ЄС з погляду євроінтеграційних процесів України та входження її як конкурентного партнера в європейський транспортний простір. Визначено перелік уповноважених структур, які реалізують політику розвитку автомобільного транспорту – Європейський парламент (Комітет з транспорту і туризму), Рада ЄС (Рада з питань транспорту, телекомунікацій та енергетики), Соціально-економічний комітет і Комітет регіонів (Комісія з питань політики територіальної єдності (COTER)), Європейська консультативна рада з досліджень в галузі автомобільного транспорту (ERTRAC), Європейська комісія з питань мобільності та транспорту та її Генеральний директорат (DG MOVE), Виконавче агентство з інновацій та мереж (INEA), Європейський орган нагляду за глобальним наземним зв'язком (GSA) тощо.

Розглянуто особливості діяльності європейських владних структур, які володіють повноваженнями розвитку автомобільного транспорту із залученням України – Міжурядової Комісії ТРАСЕКА, Транспортної панелі «Східного партнерства», Інвестиційного фонду сусідства.

Узагальнено стратегічні пріоритети розвитку автомобільного транспорту в країнах ЄС. Зазначено, що основну увагу європейські владні інститути приділяють подоланню територіальної нерівномірності розвитку автотранспортної інфраструктури. Розвиток спільного мобільного простору ЄС здійснюється на основі розбудови так званих транс'європейських мереж (Trans-European Networks – TEN). Зазначені мережі орієнтовані на формування спільного ринку й вільного руху всіх видів ресурсів та послуг. Забезпечення свободи руху ресурсів з посередництвом транспорту здійснюють транс'європейські транспортні мережі (TEN-T). З 2017 р. українська влада розпочала реальну співпрацю з ЄС у рамках реалізації проекту TEN-T. У листопаді 2017 р. підписано документ «Взаєморозуміння високого рівня про поширення індикативних карт Європейської транспортної мережі TEN-T на Україну», що формує значний потенціал подальшої співпраці.

Виходячи з особливостей регулювання автомобільного транспорту в ЄС, узагальнено пріоритетні напрями співпраці України з європейськими державами: у нормативно-правовій складовій – уніфікація та розробка нових нормативно-правових документів, стандартів надання послуг та розбудови інфраструктури; у фінансовій складовій – залучення, мобілізація фінансових активів у розробку та реалізацію проектів розвитку автотранспортної інфраструктури, суміжних сфер, різних організаційних заходів; у матеріально-технічній складовій – залучення, модернізація матеріально-технічних засобів при реалізації проектів розвитку автотранспортної інфраструктури, суміжних сфер, проведення різних організаційних заходів; у знаннево-технологічній складовій – обмін, накопичення досвіду, знань, технологій щодо розвитку автотранспортної інфраструктури, суміжних сфер, формування спільних інформаційно-аналітичних платформ; у науково-інноваційній складовій – спільна наукова, дослідно-конструкторська діяльність, розробка нових технологій автомобілебудування, надання послуг та функціонування об'єктів автотранспортної інфраструктури.

Виокремлено пріоритети адаптації досвіду ЄС в регулюванні автомобільним транспортом для України: 1) створення конкурентних умов на ринку автомобільних перевезень (прозора процедура ліцензування і позбавлення ліцензій, забезпечення якісної роботи громадського транспорту); 2) впровадження та контроль дотримання стандартів надання послуг, впливу автотранспортних засобів на довкілля та стан інфраструктури (об'єктивне встановлення високих розмірів штрафів, чіткий облік обсягів надання послуг, ведення спільних електронних реєстрів суб'єктів, дотримання режиму праці і відпочинку водіїв); 3) способи розвитку автотранспортної інфраструктури (якісний ремонт та покращення стану об'єктів інфраструктури, дорожнього покриття (неприпустимість ямкового ремонту, гарантійне обслуговування

підрядниками доріг та придорожньої інфраструктури), екологічна і безпекова орієнтованість проектів, повсюдне використання камер спостереження, мобільність та об'єктивність роботи дорожньо-патрульних служб, їх невпізнаваність задля оперативного реагування на порушення); 4) інституційна і правова узгодженість (поступова й обґрунтована децентралізація в сфері дорожнього патрулювання). Особливу увагу звернено на пріоритети адаптації досвіду ЄС в контексті розвитку громадського транспорту в Україні.

Обґрунтовано необхідність реалізації Стратегії розвитку автомобільного транспорту в Україні та визначено її місце в чинній нормативно-правовій базі з євроінтеграційним пріоритетом. Виокремлено напрями та сфери співробітництва України з країнами ЄС щодо розвитку галузі автомобільного транспорту. Зазначено, що європейська сторона зацікавлена у включенні України до європейського транспортного простору, подальшій дії Угоди про зону вільної торгівлі та доланні залежності нашої країни від східного партнера. Такий інтерес зумовлений специфічним геополітичним протистоянням країн-лідерів, від якого Україна мала би здобувати позитивні ефекти.

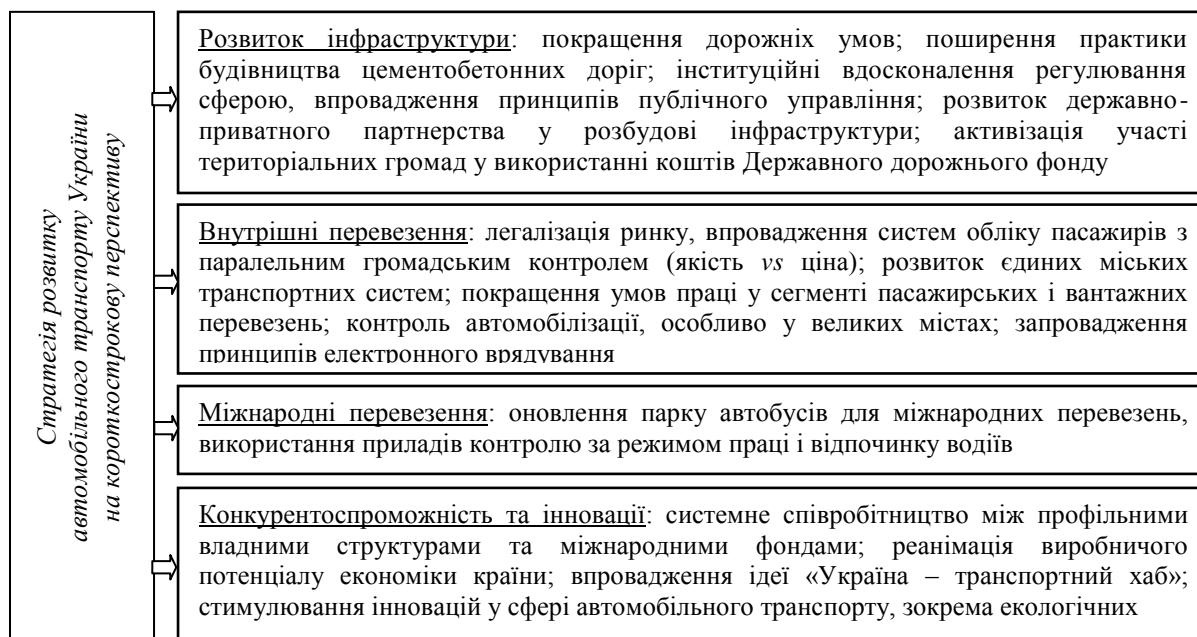
Розглянуто положення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р. Проведено SWOT-аналіз щодо умов розвитку автомобільного транспорту в Україні, виходячи з чинних стратегічних положень. Обґрунтовано ідеологію Стратегії розвитку автомобільного транспорту в різностроковій перспективі:

1) короткострокові стратегічні пріоритети: вирішення проблем системоруйнуючого характеру, підтримка позитивних явищ і процесів, що мають каталізуючий характер;

2) середньострокові стратегічні пріоритети: реалізація ефективних інституційно-управлінських реформ, орієнтованих на децентралізацію державного регулювання стратегічним розвитком галузі; закріплення позитивних явищ і процесів, що є каталізаторами прогресивних змін у галузі; стимулюючий вплив на розвиток інших видів транспорту зі становленням конкурентоспроможної транспортної системи України на основі інноваційних мультимодальних перевезень;

3) довгострокові стратегічні пріоритети: формування конкурентного ринкового середовища з потужним інноваційним сегментом; забезпечення високої якості послуг – інноваційних, що забезпечують мобільність ресурсів (людських, матеріальних, фінансових); стимулюючий вплив на розвиток усіх галузей економіки, особливо тих, які є найбільш залежними від послуг перевезень; сприяння утвердженню нового технологічного укладу в структурі економіки (високотехнологічне машинобудування, роботизація автомобільного транспорту).

Визначено цільові пріоритети Стратегії розвитку автомобільного транспорту України на короткострокову перспективу (рис. 5).



**Рис. 5. Цільові пріоритети Стратегії розвитку автомобільного транспорту України на короткострокову перспективу**

*Джерело: складено автором*

Розкрито інноваційну функціональність автотранспортної галузі. Виокремлено наукомісткі види діяльності з провідною роллю автомобільного транспорту – промислові технології (автоматичні транспортні пристрої, безпілотні автотранспортні засоби), технології сфери послуг (швидкісні, комфортні, безпечні, екологічно чисті перевезення), технології просторового розвитку (інтелектуальні транспортні системи). Здійснено класифікацію інновацій в автотранспортній галузі за групами: виробничі (вдосконалення транспортних засобів з метою посилення їх безпеки, комфортності, швидкості; застосування автоматизованих і роботизованих (безпілотних) транспортних пристроїв і засобів у цілому); інфраструктурні (нові підходи до розбудови мережі доріг, забезпечення якості їх покриття); інтелектуальні транспортні системи у просторовому плануванні); логістичні (інформаційні бази даних щодо відвантаження, переміщення, зберігання вантажів / переміщення пасажирів, у тому числі при інтермодальних перевезеннях; інформаційні бази даних щодо митного контролю); послугові (електронні квитки, електронні платежі за вантажні та інші послуги, інклюзивні технології у послугах); інформаційні (інформування про графік руху громадського транспорту, навігаційні системи та доступ до них через мережу Інтернет, спеціальне програмне забезпечення і мобільні додатки, web-ресурси бронювання й оплати квитків); безпекові (відеоспостереження, автоматизація контролю за дорожньою ситуацією, усунення наслідків ДТП, погодних умов, прогноз погодних умов); екологічні інновації (застосування електротранспорту на автономному ході, застосування електрокарів та інфраструктури для їх переміщення та обслуговування, розбудова автотранспортної інфраструктури, що генерує енергію).

Визначено первинні кроки на шляху активізації інноваційної діяльності в галузі автомобільного транспорту України: сегментна концентрація інноваційної активності – екологічний транспорт, інтелектуальні дороги (для

руху безпілотного транспорту); просторова концентрація інноваційної активності – індустріальні парки, спеціалізовані на продукуванні промислових інновацій для галузі автомобільного транспорту; суб'єктна ідейна ініціатива – автотранспортні стартапи; інституційна співпраця в сфері реалізації інноваційних проектів – державно-приватне партнерство, кластерні (міжгалузеві) форми співпраці; міжнародний інвестиційний брендовий прорив – залучення інвестицій авторитетних міжнародних компаній у розбудову автотранспортної інфраструктури; розвиток інтермодальних перевезень з розбудовою інфраструктури «Hyperloop». Визначено переваги активізації стартапів в галузі автомобільного транспорту в Україні та пріоритети стимулювання їх діяльності.

Розкрито зміст екологічного автотранспорту. Він передбачає: виробництво екологічно чистих автотранспортних засобів та запчастин для них, розвиток інфраструктури обслуговування (заправних станцій для електромобілів, обладнаних спеціальними установками для підзарядки, компактних «суперчарджерів», спеціальних СТО, мережі дилерів тощо), розвиток спеціальної інфраструктури для переміщення (будівництво електрифікованих доріг, швидкісних підземних тунелів). З погляду стимулювання екологічного автотранспорту в Україні розкрито законодавчі ініціативи його розвитку з посиленням екологічності. Розглянуто головні положення проекту Концепції реформи щодо стимулювання розвитку ринку електричного транспорту в Україні. Зазначено, що реальним є сценарій переходу від деформованих системних принципів розвитку автомобільного транспорту (неформальні домовленості, тіньовий бізнес, неякісні і неконкурентоспроможні послуги тощо) до ринкових інноваційних засад господарювання на основі інноваційного прориву галузі.

## **ВИСНОВКИ**

У дисертації розвинуто теоретико-методологічні основи дослідження автотранспортної галузі та обґрунтовано пріоритети її регулювання в контексті забезпечення трансформаційних змін економіки України. У результаті дослідження зроблено наступні висновки:

1. Сформульовано теоретичні основи дослідження автотранспортної галузі з розширенням наукового дискурсу щодо змісту і функціональності понять «транспортна система», «транспорт», «транспортна галузь», «транспортний ринок», «автомобільний транспорт», «автотранспортне підприємство», «послуга перевезення» тощо. Визначено зміст поняття транспорту, розкрито міждисциплінарність його дослідження за матеріально-технічним, економічним, безпековим, політичним, соціальним, демосоціальним і соціокультурним змістом. Економічний зріз дослідження транспорту передбачає його розгляд як галузі економіки, сфери підприємництва і зайнятості, важливої виробничої ланки, логістичної основи. Здійснено класифікацію транспортних послуг, в тому числі за критерієм виду транспорту, що дозволяє виділяти перевезення автомобільним транспортом.

2. Узагальнено методологію дослідження галузі автомобільного транспорту в економіці за складовими: теорії і концепції; понятійно-

категорійний апарат; наукові методи; предмет і об'єкт дослідження; методологічні принципи і загальні принципи пізнання. Теорії і концепції запропоновано розглядати за групами міждисциплінарних, базових і модерних. Визначено законодавче регламентування змісту автомобільного транспорту. Виділено основні групи і категорії автомобільних транспортних засобів згідно з нормативно-правовими нормами. Розкрито особливості функціонування автотранспортних підприємств. Здійснено класифікацію їх видів за критеріями власності, функціональності, перевезення, споживчої орієнтованості, ринкової приналежності, КВЕД. Визначено елементи автотранспортної інфраструктури.

3. Досліджено нормативно-правове забезпечення економічного розвитку галузі автотранспорту в Україні. Оскільки в основі розвитку галузі є послуга перевезення, здійснено систематизацію правового регулювання пасажирських перевезень автомобільним транспортом за групами мікро-, макро- і мегарівня. Мікрорівень формують відповідальні департаменти обласних, районних адміністрацій, міст, локальні підрозділи транспорту, комунікацій та організації пасажирських перевезень, а також локальні підрозділи з управління інфраструктурою. Макрорівень регулювання визначає Міністерство інфраструктури України та підпорядковані йому підрозділи – Департамент стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень, Управління безпеки на транспорті та технічного регулювання, Управління стратегічного розвитку інфраструктури та інвестицій, Управління економічного розвитку та фінансів, Державне агентство автомобільних доріг, Державна служба України з безпеки на транспорті. Мегарівень формують Департамент міжнародного співробітництва при Міністерстві інфраструктури України, а також Комітет Верховної Ради України з питань європейської інтеграції, Представництво України при Європейському Союзі та Європейському Співтоваристві з атомної енергії.

4. Узагальнено особливості розгляду місця автомобільного транспорту в структурі економіки залежно від підходу до її розгляду – галузевого, територіального, технологічного. Виділено види економічної діяльності, що формують сферу господарювання автомобільного транспорту згідно КВЕД. Визначено рівні формування автомобільного транспорту як виду економічної діяльності в структурі транспортної галузі: види економічної діяльності, що надають транспортні послуги; суміжні види економічної діяльності першого рівня; суміжні види економічної діяльності другого рівня; види економічної діяльності, що забезпечують конкурентні позиції сфери; базові галузі, що формують попит на транспортні послуги.

5. Проаналізовано стан розвитку автотранспортної галузі в Україні. Визначено рейтингові позиції України згідно міжнародного Індексу ефективності логістики, виробничого потенціалу в автомобільній галузі, наявності власних автотранспортних засобів населення, динаміку споживання і вартість пального. Оцінено вагомість галузі транспорту у ВВП, структурі зайнятості та інновацій. Обґрунтовано потребу зростання капітальних інвестицій у галузі транспорту загалом, автомобільній галузі зокрема, у зв'язку з проблемою надзвичайно високого ступеня зносу основних засобів: коли загальне значення показника за 2000 – 2016 років коливалось у межах 43,7% –

83,5 %, то для транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності – 48,5% – 97,9 %.

6. Проведено оцінювання перевезень та їх безпеки на українському ринку автомобільних послуг. Підтверджено провідну вагомість автомобільного транспорту в структурі пасажирообороту в Україні: 43,4 % у 2017 р. і 54,4 % у 2010 році. У ході аналізу ДТП в Україні, акцентовано увагу на громадські заяви щодо необ'єктивності статистичної інформації, яка подається профільними державними службами. Досліджено роль автомобільного транспорту в структурі вантажних перевезень: за 2010 – 2017 рр. його частка зросла на 2,4 % (вантажообороту – на 6,7 %). Аналіз структури видів вантажів, що перевозились автомобільним транспортом у 2017 р., засвідчив домінування продукції добувної промисловості, продукції сільського господарства, а також харчових продуктів.

7. Проаналізовано основні дані щодо стану автомобільних доріг України та показники їх благоустрою. Аналіз динаміки довжини автомобільних доріг дав змогу з'ясувати, що через порушення територіальної цілісності з 2014 р. Україна втратила 6621 км автомобільних доріг, збільшивши значення показника 2014 р., в 2016 р. лише на 5,4 км.

8. Досліджено інститути розвитку та регулювання автомобільним транспортом в Україні, зосереджуючи основну увагу на регуляторах і контролерах. Визначено змінність центрального профільного інституту-регулятора в галузі автомобільного транспорту. Зазначено про проблемність корупційних практик у регулюванні галуззю. Визначено інституційні підрозділи Міністерства інфраструктури України, що здійснюють пряме чи опосередковане регулювання автотранспортною галуззю. Зазначено про переваги створення Державного дорожнього фонду в Україні. Аргументовано важливість посилення участі громадських інститутів у процесах державного регулювання автотранспортною галуззю України. Запропоновано відповідний алгоритм, що відображає рівневість взаємодії центральних, місцевих органів державної влади, органів місцевого самоврядування з конкретними громадськими інститутами та вказує на пріоритетні цілі їх впливу. Кінцевою ціллю взаємодій з боку державних структур має бути реалізація прозорих управлінських рішень без ознак суб'єктивності, а з боку інститутів громадськості – забезпечення впровадження і продукування інноваційних технологій у сфері автомобільного транспорту.

9. Здійснено систематизацію механізмів державного регулювання автотранспортною галуззю: інституціональні (політика, державно-приватне партнерство, соціальний діалог, підтримка форм самоорганізації тощо), міжрегіональне, міждержавне й транскордонне співробітництво), нормативно-правові (законодавство), регуляторні (ліцензування, стандартизація, сертифікація, квотування, штрафи, тарифи, цінові обмеження, вимоги на пільгове й інклюзивне обслуговування тощо), фінансові (бюджетне фінансування, дотування, субсидіювання суб'єктів, функціонування дорожнього фонду тощо), ринкові (структурні зміни на ринку, антимонопольні заходи тощо), зовнішньоторговельні (комплекс механізмів, орієнтованих на регулювання міжнародних послуг та матеріально-технічного супроводу),



кадрові (державне замовлення на підготовку фахівців і робітників, мотивація праці), інноваційні (стимулювання інновацій, науково-дослідна і дослідно-конструкторська діяльність), інформаційні (статистична звітність, моніторинг тощо), культурологічні (промоційні заходи з метою формування соціальної відповідальності, споживчої й екологічної культури, безпеки і культури дорожнього руху).

10. Сформульовано зміст державно-приватного партнерства як одного з механізмів регулювання розвитком автотранспортної галузі. Запропоновано пріоритетні напрями співпраці в галузі автомобільного транспорту через форми концесії (з метою розбудови мережі і покращення якості автомобільних доріг, об'єктів придорожньої інфраструктури), управління майном (з метою розбудови, покращення автотранспортної інфраструктури, рухомого складу суб'єктів підприємництва державної і комунальної власності в сегменті надання послуг автомобільних перевезень) та спільної діяльності (науково-дослідної, орієнтованої на технологізацію автотранспортних засобів, впровадження екологічних інновацій).

11. Визначено зміст регулювання автотранспортною галуззю як цілеспрямованого впливу державних і недержавних інститутів на взаємодію усіх видів автомобільного транспорту між собою та з іншими видами транспорту, розвиток автотранспортної інфраструктури й мережі, стан зайнятості у цій галузі з метою задоволення потреб населення, бізнесу і держави у переміщенні, забезпечення їх доступу до товарів і послуг, які необхідно транспортувати. Здійснено обґрунтування необхідності регулювання автотранспортною галуззю з стратегічними орієнтирами. Розкрито особливості реалізації стратегії розвитку автотранспортного підприємства на різних інституційних і просторових рівнях.

12. Проаналізовано особливості розвитку підприємництва в галузі автомобільного транспорту в Україні. Проаналізовано структуру суб'єктів господарювання за правовим статусом, залежно від ліцензованої послуги перевезення, структуру пасажирських перевезень залежно від відстані тощо. Акцентовано увагу на проблемі легальності автотранспортних послуг та поєднання легального і нелегального трафіку. Визначено роль галузі для створення умов зайнятості населення, розвитку малого і середнього бізнесу в Україні.

13. Побудовано регресійні моделі залежностей показників розвитку автомобільного транспорту з економічними та інноваційними індикаторами за даними 2010 – 2017 рр. Здійснено прогностичні оцінки розвитку автомобільного транспорту в Україні на короткострокову перспективу (до 2022 р.) за допомогою апроксимації даних за методом найменших квадратів у вигляді поліноміального рівняння тренду.

14. Розглянуто політику розвитку автомобільного транспорту ЄС з погляду євроінтеграційних процесів України та входження її як конкурентного партнера в європейський транспортний простір. Узагальнено стратегічні пріоритети розвитку автотранспорту в ЄС та визначено основні напрями співпраці України з європейськими державами у нормативно-правовій, фінансовій, матеріально-технічній, знаннєво-технологічній і науково-інноваційній складових.

15. Обґрунтовано ідеологію Стратегії розвитку автомобільного транспорту в різностроковій перспективі. Визначено цільові пріоритети Стратегії розвитку автомобільного транспорту України на короткострокову перспективу за блоками: розвиток інфраструктури; внутрішні перевезення; міжнародні перевезення; конкурентоспроможність та інновації. Забезпечення конкурентоспроможності автотранспортної галузі України вимагає системного співробітництва між профільними владними структурами та міжнародними фондами, «реанімацію» виробничого потенціалу економіки країни, впровадження ідеї «Україна – транспортний хаб», а також стимулювання інновацій, зокрема екологічних.

16. Розкрито інноваційну функціональність автотранспортної галузі. Виокремлено наукомісткі види діяльності з провідною роллю автомобільного транспорту – промислові технології, технології сфери послуг, технології просторового розвитку. Здійснено класифікацію інновацій в автотранспортній галузі за групами виробничих, інфраструктурних, логістичних, послугових, інформаційних, безпекових, екологічних. Визначено первинні кроки на шляху активізації інноваційної діяльності в галузі автомобільного транспорту України. Визначено зміст екологічного автотранспорту. Розглянуто головні положення проекту Концепції реформи щодо стимулювання розвитку ринку електричного транспорту в Україні. Зазначено, що реальним є сценарій переходу від деформованих системних принципів розвитку автомобільного транспорту до ринкових інноваційних засад господарювання на основі інноваційного прориву галузі.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

### *Монографії:*

1. Овчар П. А. Економічний розвиток автотранспортної галузі України в умовах глобальних викликів: [моногр.] П. А. Овчар. – К.: ЦП «Компринт», 2018. – 374 с.
2. Овчар П. А. Потенціал поширення державно-приватного партнерства в Україні: фокус розвитку автомобільного транспорту / П. Овчар // Zarządzanie organizacją w warunkach różnorodności / Monografia pod redakcją Elżbiety Skrzypek, Lublin, 2018. – P. 559–564.
3. Овчар П. А. Інноваційне управління розвитком регіональних транспортних систем / П. Овчар // Монографія в 2-х т. – Київ : Видавництво «Компринт», 2017. – 560 с.
4. Овчар П. А. Чинники розвитку транспортної системи України / П. А. Овчар // Nove aspekty zarządzania organizacjami / Monografia pod redakcją Elżbiety Skrzypek, Mariusza Hofmana, Grzegorza Grelu. Lublin, 2017. – P. 219–229.
5. Овчар П. А. Особливості імплементації Європейських вимог щодо законодавства в галузі автомобільного транспорту / П. А. Овчар, Л. А. Савченко // Монографія. – Київ : ЦП Компринт, 2016. – 657 с. (*Особистий внесок: охарактеризовано правові аспекти забезпечення гармонізації системи міжнародних та внутрішніх пасажирських і вантажних перевезень*).

***Статті у наукових фахових виданнях України та виданнях, що входять до міжнародних наукометричних баз:***

6. Овчар П. А. Економіко-правові аспекти розвитку автомобільного транспорту в Україні / П. А. Овчар // Економічний вісник Національного гірничого університету. – 2017. – № 3(59). – С. 127–134 [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus International, Google Scholar, ResearchBib].

7. Ovchar P. Institutional and functional basis of the transport system / P. Ovchar // Science and society: Collection of scientific articles. – Edizioni Magi, Roma, Italia, 2017. – P. 60–63 [Міжнародні наукометричні бази: Thomson Reuters, РИНЦ].

8. Овчар П. А. Організаційно-управлінські особливості розвитку автомобільного транспорту України / П. Овчар // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». – 2017. – Вип. 27(1). – С. 76–80 [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus].

9. Овчар П. А. Транспортна система як об'єкт наукових досліджень / П. Овчар, С. Голубка // Актуальні проблеми економіки. – 2017. – № 12. – С. 4–14 [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: EBSCOhost; EconLit; ABI/Inform by ProQuest; ERIH PLUS (Норвегія)] (*Особистий внесок: визначено пріоритетні заходи, реалізація яких сприятиме підвищенню ефективності функціонування національної транспортної системи*).

10. Овчар П. А. Зарубіжний досвід державного регулювання у сфері транспортних послуг / П. Овчар // Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». – 2017. – № 6(28). – С. 17–21 [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, eLIBRARY.RU, ResearchBib, Open Academic Journals Index (OAJI), Scientific Indexing Services (SIS), Polish Scholarly Bibliography (PBN), Turkish Education Index (TEI), Electronic Journals Library, Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg Carl von Ossietzky, InfoBase Index, International Institute of Organized Research (I2OR), CiteFactor, Open J-Gate, Cosmos Impact Factor, Scholar Steer, Eurasian Scientific Journal Index, Academic keys, Ulrichsweb Global Serials Directory, Google Scholar, JOURNAL FACTOR, Bielefeld Academic Search Engine (BASE), The Journals Impact Factor (JIF)].

11. Овчар П. Імплементация державою Європейських вимог у галузі пасажирських перевезень в Україні / П. Овчар // Вісник Національного університету «Львівська політехніка»: збірник наукових праць. – Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2017. – С. 202–205. [Фахове видання].

12. Овчар П. А. Стратегія розвитку автотранспортної системи: зміст та особливості формування / П. А. Овчар, С. М. Голубка // Економічний вісник Національного гірничого університету. – 2018. – № 1(61). – С. 102–108 [Фахове видання, міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus International, Google Scholar, ResearchBib] (*Особистий внесок: охарактеризовано особливості формування стратегій розвитку автотранспортної системи на різних просторових рівнях*).

13. Ovchar P. Financial aspects of national automobile transport development / P. Ovchar, S. Holubka // Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та

практики. – 2018. – № 1(24). – С. 95–103 [Фахове видання, міжнародні наукометричні бази: WEB of science] (*Особистий внесок: проаналізовано обсяг прямих іноземних інвестицій у розвиток української транспортної системи*).

14. Овчар П. А. Автомобільний транспорт: сутність та понятійно-категорійна основа дослідження / П. Овчар // Science and education: trends and prospects: Collection of scientific articles. – Ascona Publishing, New York, United States of America, 2018. – Р. 64–69 [Міжнародні наукометричні бази: Thomson Reuters, РИНЦ].

15. Ovchar P. The need in regulation of automobile transportation in the national economy system / P. Ovchar // Економіка і фінанси. – 2018. – № 3. – С. 75–78 [Фахове видання, міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus International, Ulrich's Periodicals Directory, РИНЦ].

16. Овчар П. А. Автомобільний транспорт в контексті формування структури національної економіки / П. А. Овчар, С. М. Голубка // Науковий вісник Мукачівського державного університету. Серія «Економіка». – 2018. – Вип. 1(9). – С. 18–25 [Фахове видання, міжнародні наукометричні бази: РИНЦ, ResearchBib, SJIF, CiteFactor, Google Scholar, InfoBase Index, Index Copernicus, Genamics JournalSeek, ACNPCatalogue, DRJI, Academic Keys, CNPIEC (CNPIE Link Service)] (*Особистий внесок: обґрунтовано особливості розгляду місця автомобільного транспорту в економіці залежно від структурного критерію – галузевого, територіального, технологічного*).

17. Овчар П. А. Розвиток автомобільного транспорту в Україні у фокусі міжнародних порівнянь / П. Овчар // Актуальні проблеми економіки. – 2018. – № 3. – С. 29–38 [Фахове видання, міжнародні наукометричні бази: EBSCOhost; EconLit; ABI/Inform by ProQuest; ERIH PLUS (Норвегія)].

18. Овчар П. А. Оцінювання взаємозв'язку автомобільного транспорту з іншими видами економічної діяльності / П. Овчар // Problems of modern science: Collection of scientific articles. – Fadette editions, Namur, Belgium, 2018. – С. 20–23 [Міжнародні наукометричні бази: Thomson Reuters, РИНЦ].

19. Овчар П. А. Підприємництво у сфері автомобільного транспорту України: стан і проблеми розвитку / П. А. Овчар // Економіка і фінанси. – 2018. – № 8. – С. 56–67 [Фахове видання, міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus International, Ulrich's Periodicals Directory, РИНЦ].

20. Овчар П. А. Благоустрій інфраструктури автомобільного транспорту в Україні / П. А. Овчар // Global challenges of contemporary issues: Collection of scientific articles. – Lardy Publishing House, Paris, France, 2018. – С. 55–59 [Міжнародні наукометричні бази: Thomson Reuters, РИНЦ].

21. Овчар П. А. Пріоритетні напрями розвитку автотранспортної інфраструктури у системі національної економіки / П. А. Овчар // Економічний вісник Національного гірничого університету. – 2018. – № 2. – С. 60–69 [Фахове видання, міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus International, Google Scholar, ResearchBib].

22. Овчар П. А. Економіко-організаційні аспекти перевезення пасажирів автомобільним транспортом в Україні / П. А. Овчар // Актуальні проблеми економіки. – 2018. – № 7-8. – С. 51–61 [Фахове видання, міжнародні наукометричні бази: EBSCOhost; EconLit; ABI/Inform by ProQuest; ERIH PLUS].

23. Овчар П. А. Тенденції інвестиційного забезпечення автотранспортних підприємств в Україні / П. А. Овчар // *Fundamental and applied research: Collection of scientific articles*. – Dingo Publishing, Melbourne, Australia, 2018. – С. 77–81 [Міжнародні наукометричні бази: Thomson Reuters, РИНЦ].

24. Овчар П. А. Механізми регулювання автотранспортом у системі національного господарства / П. А. Овчар, С. М. Голубка // *Економіка та держава*. – 2018. – № 9. – С. 4–10 [Фахове видання, міжнародні наукометричні бази: SIS, Google Scholar] (*Особистий внесок: систематизовано механізми державного регулювання автомобільним транспортом*).

25. Овчар П. А. Економічні аспекти вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні / П. А. Овчар // *Synthesis of science and society in solving global problems: Collection of scientific articles*. – Shioda GmbH, Steyr, Austria, 2018. – С. 44–48 [Міжнародні наукометричні бази: Thomson Reuters, РИНЦ].

26. Овчар П. А. Державно-приватне партнерство як актуальний механізм розвитку автомобільного транспорту України / П. А. Овчар // *Економіка і фінанси*. – 2018. – № 9. – С. 71–86 [Фахове видання, міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus International, Ulrich's Periodicals Directory, РИНЦ].

27. Овчар П. А. Інститути регулювання автомобільним транспортом в Україні та їх внесок в економічний розвиток / П. А. Овчар // *Економічний вісник Національного гірничого університету*. – 2018. – № 3. – С. 145–156 [Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus International, Google Scholar, ResearchBib].

28. Овчар П. А. Розвиток інфраструктури автомобільного транспорту як важливий сегмент національного господарства / П. А. Овчар // *Економіка і фінанси*. – 2018. – № 7. – С. 61–68. [міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Ulrich's Periodicals Directory, Google Scholar].

29. Овчар П. А. Стратегія розвитку сфери автомобільного транспорту України: короткострокові пріоритети / П. А. Овчар // *Актуальні проблеми економіки*. – 2018. – № 10. – С. 49-59 [Фахове видання, міжнародні наукометричні бази: EBSCOhost; EconLit; ABI/Inform by ProQuest; ERIH PLUS (Норвегія)].

30. Овчар П. А. Економічний розвиток автомобільного транспорту України в прогностичних оцінках / П. А. Овчар, С. М. Голубка // *Актуальні проблеми економіки*. – 2018. – № 11. – С. 19-29 [Фахове видання, міжнародні наукометричні бази: EBSCOhost; EconLit; ABI/Inform by ProQuest; ERIH PLUS (Норвегія)] (*Особистий внесок: обґрунтовано прогностичні оцінки розвитку автомобільного транспорту на довгострокову перспективу*).

31. Овчар П. А. Інноваційні пріоритети розвитку автотранспорту в Україні / П. А. Овчар, Г. С. Іванишина, С. М. Голубка // *Актуальні проблеми економіки*. – 2018. – № 12. – С. 4-12. [Фахове видання, міжнародні наукометричні бази: EBSCOhost; EconLit; ABI/Inform by ProQuest; ERIH PLUS (Норвегія)] (*Особистий внесок: визначено інноваційні пріоритети розвитку автомобільного транспорту на довгострокову перспективу*).

**Статті в інших наукових виданнях:**

32. Овчар П. Реформування автостанцій – шлях до розвитку конкурентного середовища пасажирських перевезень / П. А. Овчар // Автоконтинент. – 2013. – № 10 (132) – С. 16-17.

33. Овчар П. Конкурентний доступ до бізнесу чи конкурсний бізнес? / П. Овчар // Укравтотранс. – 2014. – № 11-12. – С. 20-23.

34. Овчар П. Тільки глибока реформа врятує автомобільну галузь / П. Овчар // Укравтотранс. – 2015. – № 11. – С. 6-7.

35. Овчар П. А. Конкурсне забезпечення пасажирських перевезень в умовах України / П. А. Овчар // Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України, 2016 р. – Київ. – С. 261–268.

36. Овчар П. А. Передумови державного регулювання ринку автотранспортних послуг/ П. А. Овчар // МАУП. Публічне урядування. Збірник підготовлений у науковому партнерстві з Українською Технологічною Академією // Interregional Academy Of Personal Management. – № 4(9), September 2017, Kyiv. – С. 152–160.

37. Овчар П. А. Теоретичні основи державного регулювання автотранспортної діяльності / П. А. Овчар // Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія : Державне управління. – 2017. – Вип. 2. – С. 44–51 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNUCZUDU\\_2017\\_2\\_9](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNUCZUDU_2017_2_9).

38. Овчар П. А. Реформування в транспортній галузі – шлях до розвитку конкурентного середовища пасажирських перевезень / П. Овчар // Науковий журнал «Техніка та енергетика» (Науковий вісник НУБіП України. Серія: Техніка та енергетика АПК). – 2017. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://journals.nubip.edu.ua/index.php/Tekhnica/article/view/9376/0> [Фахове видання; міжнародні наукометричні бази: РИНЦ, Google Scholar, Ulrichsweb, MIAR, BASE, Index Copernicus, ResearchBib, USJ, Scientific Indexing Services, Agris, EBSCO, DOAJ, RePEc.]

39. Овчар П. А. Особливості автотранспортного виробництва та потреба державного регулювання ринку автотранспортних послуг / П. А. Овчар // Херсонський національний технічний університет. Теорія та практика державного управління і місцевого самоврядування – 2017. – № 2 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://el-zbirn-du.at.ua/2017\\_2/16.pdf](http://el-zbirn-du.at.ua/2017_2/16.pdf) [Фахове видання].

**Публікації у збірниках матеріалів міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференцій, шкіл-семінарів, форумів:**

40. Овчар П. Регуляторна діяльність у сфері господарювання: креативний аспект / П. Овчар // Матеріали щорічної міжнародної науково-практичної конференції, 8 квітня 2016 р. – К. : АМУ, 2016. – С. 111–113.

41. Овчар П. Підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень / П. Овчар // Інноваційні технології збалансованого природокористування в АПК: Ніжинський агротехнічний інститут, зб. тез доповід. наук.-практ. конф., 24-25 березня 2016 р. – Ніжин. – С. 180–185.

42. Овчар П. Актуальність імплементації державою Європейських вимог щодо законодавства в галузі автомобільного транспорту / П. Овчар // Сучасні

тенденції розвитку техніки та технологій в агропромисловому виробництві Ніжинський агротехнічний інститут, зб. тез доповід. Всеукр.-наук.-практ. конф., 27 жовтня 2016 р. – Ніжин. – С. 184–189.

43. Овчар П. Підвищення ефективності пасажирських перевезень при впровадженні Європейських вимог в автомобільній галузі України / П. Овчар // Проблеми з транспортними потоками і напрямками їх розв'язання: зб. тез доповід. II Всеукр. наук.-теор. конф. присвячена 200-літтю Національного університету «Львівська політехніка» 16 – 18 березня 2017 р. – Львів. – С. 23–24.

44. Овчар П. Стан та напрями удосконалення конкурентного середовища на ринку пасажирських автомобільних перевезень / П. Овчар // Автомобільний транспорт та інфраструктура: зб. тез доповід. I міжнар. наук.-практ. конф., 26 – 28 квітня 2018 року. – Київ. – С. 3–5.

45. Овчар П. Теоретичні аспекти конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг України / П. Овчар // Конкурентоспроможність національної економіки: Матеріали XVII Міжнародної науково-практичної конференції, 5 – 6 жовтня 2017 р. – К., 2017. – С. 96–97.

46. Овчар П. Інвестиційна складова розвитку національного автомобільного транспорту / П. Овчар // II Міжнародна наукова інтернет-конференція «Національна безпека у фокусі викликів глобалізаційних процесів в економіці». – Київ : Національна академія управління. – 2018. – С. 34–37.

## АНОТАЦІЯ

**Овчар П. А. Регулювання розвитком автотранспортної галузі в умовах трансформації національної економіки. – На правах рукопису.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Київ, 2019.

У роботі поглиблено теоретико-методологічні засади дослідження розвитку автотранспортної галузі та сформульовано рекомендації щодо вдосконалення її регулювання в контексті забезпечення очікуваних трансформаційних змін у національній економіці, врахування інноваційних цілей та цілей сталого розвитку.

Узагальнено методологію дослідження галузі автомобільного транспорту в економіці. Обґрунтовано особливості розгляду місця автомобільного транспорту в структурі економіки. Визначено рівні формування автомобільного транспорту як виду економічної діяльності в структурі транспортної галузі. Проаналізовано стан розвитку автотранспортної галузі в Україні. Проведено оцінювання перевезень та їх безпеки на українському ринку автомобільних послуг. Проаналізовано стан автомобільних доріг України та їх благоустрій. Досліджено інститути розвитку та регулювання автомобільним транспортом в Україні. Аргументовано важливість посилення участі громадських інститутів у процесах державного регулювання автотранспортною галуззю України. Здійснено систематизацію механізмів державного регулювання автотранспортною галуззю. Сформульовано зміст державно-приватного партнерства як одного з механізмів регулювання розвитком автотранспортної галузі. Проаналізовано особливості розвитку підприємництва в галузі

автомобільного транспорту в Україні. Акцентовано увагу на проблемі легальності автотранспортних послуг та поєднання легального і нелегального трафіку. Побудовано регресійні моделі залежностей показників розвитку автомобільного транспорту з економічними та інноваційними індикаторами. Здійснено прогнозні оцінки розвитку автомобільного транспорту в Україні на короткострокову перспективу. Обґрунтовано концепцію дослідження Стратегії розвитку автомобільного транспорту в різностроковій перспективі. Розкрито інноваційну функціональність автотранспортної галузі. Визначено можливості стимулювання розвитку екологічного автотранспорту в Україні.

**Ключові слова:** автотранспортна галузь, автотранспортна інфраструктура, автотранспортне підприємство, механізми державного регулювання автомобільним транспортом, державно-приватне партнерство, екологічний автотранспорт, трансформація національної економіки.

## АННОТАЦИЯ

**Овчар П.А. Регулирование развитием автотранспортной отрасли в условиях трансформации национальной экономики. – На правах рукописи.**

Диссертация на соискание научной степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством – ВУЗ «Национальная академия управления», г. Киев, 2019.

В работе углублено теоретико-методологические основы исследования развития автотранспортной отрасли и сформулированы рекомендации по совершенствованию ее регулирования в контексте обеспечения ожидаемых трансформационных изменений в национальной экономике, учета инновационных целей и целей устойчивого развития.

Обобщено методологию исследования отрасли автомобильного транспорта в экономике. Обоснованы особенности рассмотрения места автомобильного транспорта в структуре экономики. Определены уровни формирования автомобильного транспорта как вида экономической деятельности в структуре транспортной отрасли. Проанализировано состояние развития автотранспортной отрасли в Украине. Проведена оценка перевозок и их безопасности на украинском рынке автомобильных услуг. Проанализировано состояние автомобильных дорог Украины и их благоустройство. Исследовано институты развития и регулирования автомобильным транспортом в Украине. Аргументировано важность усиления участия общественных институтов в процессах государственного регулирования автотранспортной отраслью Украины. Осуществлена систематизация механизмов государственного регулирования автотранспортной отраслью. Сформулировано содержание государственно-частного партнерства как одного из механизмов регулирования развитием автотранспортной отрасли. Проанализированы особенности развития предпринимательства в области автомобильного транспорта в Украине. Обращено внимание на проблему легальности автотранспортных услуг сочетания легального и нелегального трафика. Построено регрессионные модели зависимостей показателей развития автомобильного транспорта с экономическими и инновационными индикаторами. Осуществлено прогнозные оценки развития автомобильного транспорта в Украине на краткосрочную перспективу.



Обоснована концепция исследования Стратегии развития автомобильного транспорта в разнострочной перспективе. Раскрыто инновационную функциональность автотранспортной отрасли. Определены возможности стимулирования развития экологического автотранспорта в Украине.

**Ключевые слова:** автотранспортная отрасль, автотранспортная инфраструктура, автотранспортное предприятие, механизмы государственного регулирования автомобильным транспортом, государственно-частное партнерство, экологический автотранспорт, трансформация национальной экономики.

#### ANNOTATION

**Ovchar P.A. Regulation of the development in the motor transport industry in the conditions of the national economy transformation. – Manuscript.**

The thesis for the degree of Doctor of Economic Sciences, specialty 08.00.03 - economics and management of national economy. – National Academy of Management, Kyiv, 2019.

The thesis is devoted to the deepening of theoretical and methodological principles of research for the development in the motor transport industry and the formulation of recommendations for improving its management in the context of ensuring the expected transformational changes in the national economy, taking into account innovative goals and goals of sustainable development.

The research methodology in the field of motor transport in the economy is generalized. The main groups and categories of motor vehicles are identified. The features of functioning for motor transport enterprises are revealed, classification of their types are carried out. Elements of the motor transport infrastructure are determined. The regulatory and legal framework of economic development in the motor transport industry in Ukraine is explored.

The features of consideration for the place of motor transport in the structure of the economy are grounded. The development of the motor transport industry in Ukraine is analyzed. The estimation of transportations and their safety on the Ukrainian automobile services market is carried out. The leading importance of motor transport in the structure of passenger traffic in Ukraine is confirmed. The role of road transport in the structure of freight transportation is explored. The basic data concerning the condition of Ukrainian highways and indicators of their improvement are analyzed.

The institutes of development and regulation in motor transport in Ukraine are investigated. The importance of strengthening the participation of public institutions in the processes of state regulation in the motor transport industry of Ukraine is argued. The systematization of the state regulation mechanisms in the motor transport industry by the groups of institutional, regulatory, financial, foreign trade, staff, innovation, information, and cultural studies has been systematized. The content of public-private partnership as one of the mechanisms for regulating the development in the motor transport industry is formulated. The priority directions for cooperation in the field of road transport through concession forms, property management and joint activity are proposed.

The features of entrepreneurship development in the field of motor transport in Ukraine are analyzed. The structure of economic entities according to the legal status is

determined, depending on the licensed transportation service, the structure of passenger transportation depending on distance, etc. The attention is paid to the problem of legality in motor transport services and the combination of legal and illegal traffic. The role of the industry for creating conditions of employment for the population, development of small and medium business in Ukraine is determined.

Regression models for dependencies of indicators in motor transport development from economic and innovative indicators were constructed. The predicted estimations of motor transport development in Ukraine in the short-term perspective are carried out using data approximation by the least squares method in the form of a polynomial trend equation.

The policy of motor transport development in the EU in terms of European integration processes of Ukraine and its entry as a competitive partner in the European transport space are considered. The strategic priorities for the development of motor transport in the EU are summarized and the main directions of cooperation between Ukraine and European countries in the regulatory, legal, financial, logistical, knowledge-technological and scientific-innovative components are determined.

The research concept for the Road Transport Development Strategy of Ukraine in different-term perspective is substantiated. The target priorities of the Road Transport Development Strategy of Ukraine for the short-term period by blocks are determined: infrastructure development; internal transportation; international transportation; competitiveness and innovation. Ensuring the competitiveness of the motor transport industry in Ukraine requires systematic cooperation between specialized state institutions and international funds, "reanimation" of the country's economy production potential, implementation of the idea "Ukraine is a transport hub", as well as stimulating innovations, in particular environmental ones.

The innovative functionality of the motor transport industry is revealed. The high-tech types of activity with the leading role of automobile transport – industrial technologies, technologies in the field of services, spatial development technologies are singled out. The classification of innovations in the motor transport industry is carried out in groups of production, infrastructure, logistics, service, information, security, environment. The primary steps in the way of innovative activity intensification in the field of motor transport of Ukraine are defined. The specifics of ecological motor transport and the possibilities for stimulating its development in Ukraine are revealed.

**Keywords:** motor transport industry, motor transport infrastructure, motor transport enterprise, state regulation mechanisms in motor transport, public-private partnership, ecological transport, national economic transformation.

Відповідальний за випуск  
доктор економічних наук, професор  
*Голубка Степан Михайлович*