

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-51>

УДК 338.242

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ У КАТЕГОРІЯХ ІНФРАСТРУКТУРИ, КОНКУРЕНЦІЇ, СТРУКТУРНОГО РОЗВИТКУ

AUTOMOBILE TRANSPORT IN THE CATEGORIES OF INFRASTRUCTURE, COMPETITION, STRUCTURAL DEVELOPMENT

Райчева Лариса Іванівнакандидат економічних наук, доцент,
Міжнародний гуманітарний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7764-4766>**Raicheva Larysa**

International Humanitarian University

У статті проведено аналіз вантажообороту та пасажирообороту автомобільного транспорту протягом 2014–2021 років. Показано, що у рейтинзі видів транспорту у тонно-кілометрах автомобільний транспорт займає третє місце – після залізничного і трубопровідного через транспортуванням вантажів ними на більші відстані, у рейтинзі у тоннах – друге після залізничного. Визначено, що автомобільний транспорт утримує лідерські позиції за показником пасажиро-кілометрів, випереджаючи залізничний, а за кількістю перевезених пасажирів він посідав друге місце, поступаючи громадському через короткі відстані перевезень. Проведено аналіз перевезення вантажів автомобільним транспортом за їх видами у 2021 році у внутрішньому та міжнародному сполученні для з'ясування зв'язку з іншими видами економічної діяльності. Обґрунтовано пропозиції щодо подальшого зміцнення конкурентних позицій автомобільного транспорту на основі розвитку економічної потужності національної економіки.

Ключові слова: автомобільний транспорт, категорії, інфраструктура, конкуренція, структурний розвиток.

The article shows that the volume of transported goods in ton-kilometers and tons is the summarizing indicators of the activity of road transport in terms of freight transportation. It is shown that during 2014–2021, the specific weight of road transport in the volume of cargo transportation increased, in the ranking of transport types in ton-kilometers, road transport occupies the third place – after railway and pipeline, in the ranking in tons – second after railway. It has been proven that the advantages of railway and pipeline types of transport in terms of transportation volumes, measured in ton-kilometers, are explained by the transportation of goods over longer distances. It was determined that the general indicators of the activity of passenger road transport are passenger-kilometers and the number of transported passengers. During the entire researched period of 2014–2021, there was an exponential decrease in passenger traffic on road transport. Road transport holds the leading position in terms of passenger-kilometers, ahead of railway transport, and in terms of the number of transported passengers, it took second place, inferior to public transport due to short transport distances. To clarify the connection with other types of economic activity, an analysis of the transportation of goods by road transport by their types in 2021 was carried out. It was established that the specific weight of international communication is about 5%. Statistically, it has been shown that, by specific weight, cargoes represented by metal ores and other products of the mining industry confidently lead the way in domestic transportation of Ukraine by road transport. In international transportation by road transport, the following are leading: food products, beverages and tobacco products; furniture; basic metals; finished metal products; substances and chemical products. Proposals to further strengthen the competitive position of road transport based on the development of the economic power of the national economy, when goods with added value will prevail compared to raw products, both in domestic and foreign transportation, are substantiated.

Keywords: automobile transport, categories, infrastructure, competition, structural development.

Постановка проблеми. Автомобільний транспорт відіграє важливу роль у задоволенні виробничих і споживчих потреб суспіль-

ства. Він забезпечує перевезення вантажів для суб'єктів господарювання різних видів економічної діяльності, а також покращує

соціально-економічний добробут населення шляхом його швидкого та зручного переміщення між населеними пунктами. Система функціонування автомобільного транспорту має бути організована на вимогах максимальної ефективності і зручності для користувачів, а також враховувати вимоги сталого розвитку.

Держава відіграє ключову роль у розбудові виважених, гармонійних адміністративно-правових відносин, зокрема у сфері пасажирських та вантажних перевезень, регулюючи функціонування автомобільного транспорту за допомогою відповідної нормативно-правової бази та створених управлінських структур. Органи державного управління впливають на функціонування автомобільного транспорту шляхом регламентування діяльності транспортних компаній, перевізників, інфраструктурних учасників. Інструментами державного регулювання є встановлення правил безпеки на дорогах, регулювання тарифів на пасажирські перевезення, контроль якості транспортних послуг, а також створення стимулів для забезпечення екологічності автомобільного транспорту. Його ефективне державне регулювання є важливим для безпечного функціонування системи автомобільних пасажирських перевезень, реалізації операційних планів суб'єктів господарювання і досягнення соціально-економічного добробуту населення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питання функціонування автомобільного транспорту знаходиться у полі зору багатьох вітчизняних учених. Павлюк А. В. концентрує увагу на соціальних аспектах економічних процесів ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні [1, с. 195]. Лабутою А. В. розроблено методичку визначення економічної доцільності переміщення рухомого складу підприємств автомобільного транспорту до обслуговуючого підприємства партнерства [2, с. 194]. Нікітіна А. В., Горовий Д. А. досліджують вплив загроз функціональних складових на рівень економічної безпеки підприємств (на прикладі підприємств автомобільного транспорту) [3, с. 292].

Чернишова О. С. приділяє особливу увагу економічним аспектам улаштування розв'язок автомобільного та залізничного транспорту при впровадженні прискореного і швидкісного руху [4, с. 235]. У працях Овчар П. А., Голубка С. М. досліджуються питання економіко-правових аспектів розвитку автомобільного транспорту в Україні [5, с. 133], ролі автомобільного транспорту в контексті

формування структури національної економіки [6, с. 23], інститутів регулювання автомобільного транспорту в Україні та їх впливу на економічний розвиток [7, с. 146].

Шевченко І. Ю. пропонує посадову інструкцію як основу формування навчальних планів підготовки фахівців економічних спеціальностей для підприємств автомобільного транспорту [8, с. 47]. Стецюк М. П., Іщенко Н. Ф. досліджують еколого-економічні аспекти зміни правового статусу земель для потреб автомобільного транспорту [9, с. 38]. Лопатін А. О. акцентує увагу на економічних та фінансових аспектах запобігання аварійним ситуаціям під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом за використання інноваційних технологій [10, с. 22]. Свої дослідження Грицук І. В., Волков В. П., Український Є. О., Волкова Т. В., Кужель В. П. присвятили удосконаленню методу забезпечення паливної економічності вантажних автомобілів засобами інтелектуальних транспортних систем [11, с. 47]. Високо оцінюючи науковий доробок зазначених авторів, слід визнати брак системного підходу на дослідження розвитку автомобільного транспорту як структурного об'єкту.

Метою дослідження є розробка пропозицій із удосконалення інфраструктури, зміцнення конкурентних позицій, структурного розвитку і модернізації автомобільного транспорту України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Узагальнюючими показниками діяльності автомобільного транспорту в частині вантажних перевезень є обсяг перевезених вантажів у тонно-кілометрах (ткм) до 2017 року і тоннах (т.), починаючи з 2018 року (табл. 1).

Протягом 2014–2017 років динаміка обсягів перевезень автомобільним транспортом описувалася параболою з гілками догори і формалізувалася наступним рівнянням:

$$y = 1680,8x^2 - 6943,1x + 42674, \\ R^2 = 0,9071. \quad (1)$$

У результаті стійкого зростання питома вага автомобільного транспорту у обсягах перевезень, вимірюваних ткм, зросла з 11,25% до 12,08%. У рейтинзі обсягів перевезень він займав третє місце – після залізничного і трубопровідного.

Протягом 2018–2021 років обсяг перевезень вантажів автомобільним транспортом зросла з 187,2 млн т до 224,0 млн т, а питома вага – з 29,97% до 36,05%. Його рейтинг був другим після залізничного і значно вищим

Таблиця 1

Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту

Види	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	млн ткм				млн т			
Транспорт	335397,9	315879,9	324145,0	343354,8	624,6	676,0	600,1	621,3
залізничний ²	210156,9	195054,4	187557,5	191914,1	322,3	312,9	305,5	314,3
автомобільний	37747,1	34504,6	37978,6	41459,5	187,2	244,2	191,4	224,0
водний	5430,5	5433,9	4003,7	4271,5	5,6	6,1	5,6	5,3
трубопровідний	81824,2	80676,0	94378,8	105434,4	109,4	112,7	97,5	77,6
авіаційний	239,2	211,0	226,4	275,3	0,1	0,1	0,1	0,1
	Питома вага, %							
Транспорт	100	100	100	100	100	100	100,00	100,00
залізничний ²	62,66	61,75	57,86	55,89	51,60	46,29	50,91	50,59
автомобільний	11,25	10,92	11,72	12,07	29,97	36,12	31,89	36,05
водний	1,62	1,72	1,24	1,24	0,90	0,90	0,93	0,85
трубопровідний	24,40	25,54	29,12	30,71	17,52	16,67	16,25	12,49
авіаційний	0,07	0,07	0,07	0,08	0,02	0,01	0,02	0,02

Джерело: побудовано за даними [12]

порівняно з трубопровідним, оскільки їх переваги у обсягах перевезень, вимірювані у ткм, пояснюються транспортуванням вантажів на більші відстані.

Узагальнюючими показниками діяльності автомобільного транспорту в частині пасажирських перевезень є обсяг перевезених пасажирів у пасажиро-кілометрах (пас. км) до 2017 року і пасажирів (пас.), починаючи з 2018 року (табл. 2).

Протягом 2014–2017 років відбувалося скорочення показника пасажирообороту у пас. км на автомобільному транспорті за експоненціальним законом, який описується низхідною гілкою параболи з високим значенням множинного коефіцієнту детермінації:

$$y = 2250,1x^2 - 13390x + 53420, \\ R^2 = 0,9458. \quad (2)$$

Протягом 2018–2021 років також відбувалося скорочення кількості перевезених пасажирів автомобільним транспортом, що описується низхідною гілкою параболи з високим значенням множинного коефіцієнту детермінації:

$$y = 26,825x^2 - 451,48x + 2398,7, \\ R^2 = 0,8484. \quad (3)$$

З огляду на більші темпи скорочення пасажирообороту, вираженого у пас. км, порівняно з загальним, питома вага автомобільного транспорту скоротилася протягом 2014–2017 років із 40,09% до 35,72%, але він утримував лідерські позиції, випереджаючи

залізничний. Частка автомобільного транспорту у пасажирообороті, вираженому у пас., також скоротилася протягом 2018–2021 років із 42,50% до 41,02%. При цьому автомобільний транспорт посідав друге місце, поступаючись громадському.

Для з'ясування зв'язку з іншими видами економічної діяльності проведено аналіз перевезення вантажів автомобільним транспортом за їх видами у 2021 році (табл. 3). У 2021 році обсяг перевезення вантажів автомобільним транспортом склав 180029,52 тис. тон, у т.ч. у міжнародному сполученні – 9165,72 тис. тонн, або 5,09%. Найбільша питома вага міжнародних перевезень у їх загальному обсязі приходить на такі вантажі: текстиль та вироби текстильні; шкіра та вироби зі шкіри (71,96%), медичне обладнання, точні та оптичні прилади; наручні та інші годинники (64,63%), живі рослини та квіти (62,35%), риба та інша продукція рибальства (59,31%), продукція автомобільної промисловості (50,31%), скло та вироби зі скла, вироби з фарфору та кераміки (49,07%), машини й устаткування для сільського та лісового господарства (46,44%), інші машини, верстати та їхні частини (45,89%), сіль (45,01%), природний газ (41,04%), меблі; інші промислові товари, не віднесені до інших угруповань (39,37%), устаткування і матеріали, що їх використовують при транспортуванні вантажів (34,50%), тверді або віскоподібні продукти переробки нафти (30,96%),

Таблиця 2

Обсяги перевезених пасажирів за видами транспорту

Вид	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	млн пас. км				Млн пас.			
Транспорт	106341,4	97036,4	102199,3	99408,6	4487,1	4262,3	2570,2	2655,4
залізничний	35865,3	35367,1	36839,2	28075,0	158,0	154,8	68,3	81,3
автомобільний	42631,7	34585,2	34555,3	35509,1	1906,8	1804,9	1083,9	1089,3
водний	42,0	22,3	30,4	30,3	0,7	0,7	0,3	0,5
авіаційний	11578,2	11363,1	15532,6	20346,0	12,5	13,7	4,8	9,3
міський громадський, у т.ч.	16224,2	15698,7	15241,8	15448,2	2409,1	2288,2	1412,9	1475
трамвайний	4292,3	4240,4	3994,8	3923,5	666,3	627,5	422,8	398,0
тролейбусний	6369,9	6093,8	5896,5	6017,4	1016,2	945,7	579,0	594,4
метрополітенівський	5562,0	5364,5	5350,5	5507,3	726,6	715,0	411,1	482,6
	млн пас. км				млн пас.			
Транспорт	100	100	100	100	100	100	100,00	100,00
залізничний ²	33,73	36,45	36,05	28,24	3,52	3,63	2,66	3,06
автомобільний	40,09	35,64	33,81	35,72	42,50	42,35	42,17	41,02
водний	0,04	0,02	0,03	0,03	0,02	0,02	0,01	0,02
авіаційний	10,89	11,71	15,20	20,47	0,28	0,32	0,19	0,35
міський громадський, у т.ч.	15,26	16,18	14,91	15,54	53,69	53,68	54,97	55,55
трамвайний	4,04	4,37	3,91	3,95	14,85	14,72	16,45	14,99
тролейбусний	5,99	6,28	5,77	6,05	22,65	22,19	22,53	22,38
метрополітенівський	5,23	5,53	5,24	5,54	16,19	16,77	15,99	18,17

Джерело: побудовано за даними [12]

кокс і коксопродукти; брикети, котуни та подібні види твердого палива (30,02%), речовини та продукти хімічні, волокна штучні та синтетичні; вироби гумові та пластмасові; паливо ядерне (28,73%), електричні машини і прилади, не віднесені до інших угруповань (25,55%), офісні машини та комп'ютери, радіо-і телевізійне устаткування і прилади, обладнання зв'язку; медичне обладнання, точні та оптичні прилади; наручні та інші годинники (24,64%), транспортні засоби (22,98%), деревина та вироби з деревини та корка (крім меблів); вироби з соломки та матеріалів рослинних для плетіння; целюлоза, папір і вироби з паперу; друковані матеріали й записані носії інформації (22,09%), вантажі, що їх транспортують у зв'язку із переїздом (переміщенням) домогосподарств та офісів; багаж та речі туристів; транспортні засоби, що їх перевозять для ремонту (19,92%), фрукти й овочі перероблені та консервовані (19,18%), інші харчові продукти, не віднесені до інших угру-

повань, тютюнові вироби (крім упакованих та згрупованих) – 16,01%, м'ясо, шкури сирі та продукти м'ясні (14,62%), риба та рибні продукти, перероблені та консервовані (14,46%).

За питомою вагою у внутрішніх перевезеннях впевнено лідирують вантажі, представлені рудами металевими та іншою продукцією добувної промисловості та розроблення кар'єрів; торфом; урановими та торієвими рудами (38,52%), при цьому на камінь, пісок, гравій, глину, торф та іншу продукцію добувної промисловості та розроблення кар'єрів, не віднесена до інших угруповань припадає 35,11%. Наступні позиції в рейтингу має продукція сільського господарства, мисливства та лісового господарства; риба та інша продукція рибальства (12,19%), на інші види вантажів, не віднесені до попередніх угруповань приходить 10,44%, на харчові продукти, напої та тютюнові вироби – 9,82%, на продукцію мінеральну неметалеву іншу – 7,66%, на кокс і продукти нафтоперероблення – 4,24%.

Таблиця 3

Перевезення вантажів автомобільним транспортом за їх видами у 2021 році

Вид економічної діяльності	Код вантажів за класифікацією їх видів	Перевезено вантажів – усього, тис. тон	У т.ч. у міжнародному сполученні, тис. тон	Питома вага перевезення вантажів у міжнародному сполученні, %	Структура перевезення платажів, %	
					6	7
Усього	2	180029,52	9165,72	5,09	100,0	100,0
продукція сільського господарства, мисливства та лісового господарства; риба та інша продукція рибальства	01	21953,05	504,04	2,30	12,19	5,50
зернові	01.1	17106,35	95,43	0,56	9,50	1,04
живі рослини та квіти	01.6	16,68	10,40	62,35	0,01	0,11
риба та інша продукція рибальства	01.B	47,78	28,34	59,31	0,03	0,31
кам'яне і буре вугілля; сира нафта та природний газ	02	4157,59	35,89	0,86	2,31	0,39
природний газ	02.3	36,79	15,10	41,04	0,02	0,16
руди металеві та інша продукція добувної промисловості та розроблення кар'єрів; торф; уранові та торієві руди	03	69352,37	139,81	0,20	38,52	1,53
сіль	03.4	17,55	7,90	45,01	0,01	0,09
камінь, пісок, гравій, глина, торф та інша продукція добувної промисловості та розроблення кар'єрів	03.5	63200,00	31,31	0,05	35,11	0,34
харчові продукти, напої та тютюнові вироби	04	17675,80	1285,27	7,27	9,82	14,02
м'ясо, шкури сирі та продукти м'ясні	04.1	867,60	126,81	14,62	0,48	1,38
риба та рибні продукти, перероблені та консервовані	04.2	185,92	26,88	14,46	0,10	0,29
фрукти й овочі перероблені та консервовані	04.3	342,82	65,76	19,18	0,19	0,72
інші харчові продукти, не віднесені до інших угруповань, тютюнові вироби (крім упакованих та згрупованих)	04.8	1460,46	233,87	16,01	0,81	2,55
будь-які харчові продукти та тютюнові вироби, упаковані та згруповані	04.9	7017,93	215,93	3,08	3,90	2,36
текстиль та вироби текстильні; шкіра та вироби зі шкіри	05	197,81	142,34	71,96	0,11	1,55
деревина та вироби з деревини, корка (крім меблів); вироби з соломки						
та матеріалів рослинних для плетіння; целюлоза, папір і вироби з паперу; друковані матеріали й записані носії інформації	06	4422,60	976,80	22,09	2,46	10,66

Продовження Таблиці 3

1	2	3	4	5	6	7
кокс і продукти нафтоперероблення	07	7631,34	419,67	5,50	4,24	4,58
кокс і коксопродукти; брикети, котуни та інші види твердого палива	07.1	64,60	19,39	30,02	0,04	0,21
тверді або віскоподібні продукти переробки нафти	07.4	581,09	179,90	30,96	0,32	1,96
речовини та продукти хімічні, волокна штучні та синтетичні; вироби гумові та пластмасові; паливо ядерне	08	2132,64	612,63	28,73	1,18	6,68
продукція мінеральна неметалева інша	09	13798,30	544,76	3,95	7,66	5,94
скло та вироби зі скла, вироби з фарфору та кераміки	09.1	357,64	175,48	49,07	0,20	1,91
основні метали; готові металеві вироби, крім машин і устаткування	10	5113,87	694,92	13,59	2,84	7,58
маофісні машини та комп'ютери; електричні машини і прилади, не віднесені до інших угруповань; радіо- і телевізійне устаткування і прилади, обладнання зв'язку; медичне обладнання, прилади	11	2062,23	508,13	24,64	1,15	5,54
машини й устаткування для сільського та лісового господарства	11.1	414,26	192,40	46,44	0,23	2,10
електричні машини і прилади, не віднесені до інших угруповань	11.4	51,59	13,18	25,55	0,03	0,14
медичне обладнання, точні та оптичні прилади; годинники	11.7	11,11	7,18	64,63	0,01	0,08
інші машини, верстати та їхні частини	11.8	543,29	249,32	45,89	0,30	2,72
транспортні засоби	12	691,72	158,98	22,98	0,38	1,73
продукція автомобільної промисловості	12.1	285,53	143,64	50,31	0,16	1,57
інші транспортні засоби	12.2	406,19	15,34	3,78	0,23	0,17
меблі; інші промислові товари, не віднесені до інших угруповань	13	2672,56	1052,10	39,37	1,48	11,48
пошта, поштові відправлення	15	419,74	10,86	2,59	0,23	0,12
устаткування і матеріали, що їх використовують при транспортуванні вантажів	16	519,62	179,27	34,50	0,29	1,96
вантажі, що їх транспортують у зв'язку із переїздом (переміщенням) домогосподарств та офісів; багаж та речі туристів; транспортні засоби, що їх перевозять для ремонту; інші некомерційні вантажі	17	128,43	25,58	19,92	0,07	0,28
група різних видів вантажів, що їх перевозять разом	18	2500,77	190,00	7,60	1,39	2,07
неідентифіковані вантажі, які не можуть бути віднесені до груп 01-16	19	1436,90	128,84	8,97	0,80	1,41
інші види вантажів, не віднесені до попередніх угруповань	20	18788,98	1528,61	8,14	10,44	16,68

Джерело: побудовано за даними [12]

Решта видів вантажів має питому вагу від 2,84% до 0,07%.

За питомою вагою у міжнародних перевезеннях лідирують інші види вантажів, не віднесені до попередніх угруповань (16,68%), харчові продукти, напої та тютюнові вироби (14,02%), меблі; інші промислові товари, не віднесені до інших угруповань (11,48%), деревина та вироби з деревини та корка (крім меблів); вироби з соломки та матеріалів рослинних для плетіння; целюлоза, папір і вироби з паперу; друковані матеріали й записані носії інформації (10,66%), основні метали; готові металеві вироби, крім машин і устаткування – 7,58%, речовини та продукти хімічні, волокна штучні та синтетичні; вироби гумові та пластмасові; паливо ядерне – 6,68%, продукція мінеральна неметалева інша – 5,94%, офісні машини та комп'ютери; електричні машини і прилади, не віднесені до інших угруповань; радіо- і телевізійне устаткування і прилади, обладнання зв'язку; медичне обладнання, точні та оптичні прилади; наручні та інші годинники – 5,54%; продукція сільського господарства, мисливства та лісового господарства; риба та інша продукція рибальства – 5,50%, кокс і продукти нафтоперероблення – 4,58%, група різних видів вантажів, що їх перевозять разом – 2,07%. На решту видів вантажів припадає менше 2,0%.

Висновки з проведеного дослідження.

1. Показано, що узагальнюючими показниками діяльності автомобільного транспорту в частині вантажних перевезень є обсяг перевезених вантажів у тонно-кілометрах (ткм) до 2017 року і тоннах (т), починаючи з 2018 року. Протягом 2014–2017 років динаміка обсягів перевезень автомобільним транспортом (у ткм) описувалася параболою з гілками догори і привела до зростання питомої ваги автомобільного транспорту у обсягах перевезень. У рейтинзі обсягів перевезень він займав третє місце – після залізничного і трубопровідного. Протягом 2018–2021 років обсяг перевезень вантажів автомобільним транспортом у тоннах і його питома вага зросла. Його рейтинг був другим після залізничного і значно вищим порівняно з трубопровідним, оскільки їх переваги у обсягах перевезень, вимірювані у ткм, пояснюються транспортуванням вантажів на більші відстані.

2. Визначено, що узагальнюючими показниками діяльності автомобільного транспорту в частині пасажирських перевезень, є пасажиро-кілометри (пас. км) до 2017 року і пасажирів (пас.), починаючи з 2018 року.

Протягом всього досліджуваного періоду 2014–2021 років відбувалося скорочення показника пасажирообороту на автомобільному транспорті, як у пас. км, так і у пас. за експоненціальним законом, який достовірно описується низхідною гілкою параболи. Також мало місце скорочення питомої ваги пасажирообороту в обох вимірниках, проте на першому етапі автомобільний транспорт утримував лідерські позиції, випереджаючи залізничний, на другому – він посідав друге місце, поступаючись громадському через короткі відстані перевезень.

3. Для з'ясування зв'язку з іншими видами економічної діяльності проведено аналіз перевезення вантажів автомобільним транспортом за їх видами у 2021 році. Встановлено, що питома вага міжнародного сполучення складає близько 5%. Найбільша питома вага міжнародних перевезень у їх загальному обсязі приходить на такі вантажі: готова продукція текстильної промисловості; медичне обладнання; риба та інша продукція рибальства; продукція автомобільної промисловості; скло та вироби зі скла, вироби з фарфору та кераміки; машини й устаткування для сільського та лісового господарства; інші машини, верстати та їхні частини; сіль; природний газ; меблі тощо.

4. За питомою вагою у внутрішніх перевезеннях України автомобільним транспортом впевнено лідирують вантажі, представлені рудами металевими та іншою продукцією добувної промисловості. Наступні позиції в рейтингу має продукція сільського господарства, мисливства, лісового та рибного господарства, а також харчові продукти, напої та тютюнові вироби.

5. За питомою вагою у міжнародних перевезеннях автомобільним транспортом лідирують: харчові продукти, напої та тютюнові вироби; меблі; основні метали; готові металеві вироби; речовини та продукти хімічні, волокна штучні та синтетичні; вироби гумові та пластмасові.

6. Пропозиції щодо подальшого зміцнення конкурентних позицій автомобільного транспорту пов'язуємо з розвитком економічної потужності національної економіки, коли будуть превалювати вантажі з доданою вартістю порівняно з сировинною продукцією, як у внутрішніх, так і зовнішніх перевезеннях.

Метою подальших досліджень є обґрунтування доцільності інтермодальних перевезень для зміцнення транспортно-логістичного комплексу України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Павлюк А. В. Соціальні аспекти економічних процесів ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2016. № 1. С. 190–196.
2. Лабута А. В. Розроблення методики визначення економічної доцільності переміщення рухомого складу підприємств автомобільного транспорту до обслуговуючого підприємства партнерства. *Вісник Національного транспортного університету*. 2015. № 3. С. 190–196.
3. Нікітіна А. В., Горовий Д. А. Вплив загроз функціональних складових на рівень економічної безпеки підприємств (на прикладі підприємств автомобільного транспорту). *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2017. № 3. С. 280–293.
4. Чернишова О. С. Економічний аспект улаштування розв'язок автомобільного та залізничного транспорту при впровадженні прискореного і швидкісного руху. *Проблеми розвитку міського середовища*. 2018. Вип. 1. С. 228–236.
5. Овчар П. А. Економіко-правові аспекти розвитку автомобільного транспорту в Україні. *Економічний вісник Національного гірничого університету*. 2017. № 3. С. 127–134.
6. Овчар П. А., Голубка С. М. Автомобільний транспорт в контексті формування структури національної економіки. *Науковий вісник Мукачівського державного університету. Сер. : Економіка*. 2018. Вип. 1. С. 18–25.
7. Овчар П. А. Інститути регулювання автомобільного транспорту в Україні та їх вплив на економічний розвиток. *Економічний вісник Національного гірничого університету*. 2018. № 3. С. 138–148.
8. Шевченко І. Ю. Посадова інструкція як основа формування навчальних планів підготовки фахівців економічних спеціальностей для підприємств автомобільного транспорту. *Економіка. Фінанси. Право*. 2017. № 7. С. 44–48.
9. Стецюк М. П., Іщенко Н. Ф. Еколого-економічні аспекти зміни правового статусу земель для потреб автомобільного транспорту. *Землеустрій, кадастр і моніторинг земель*. 2019. № 1. С. 30–40.
10. Лопатін А. О. Економічні та фінансові аспекти запобігання аварійним ситуаціям під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом за використання інноваційних технологій. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія : Економіка і управління*. 2019. Т. 30(69). № 5(2). С. 18–24.
11. Грицук І. В., Волков В. П., Український Є. О., Волкова Т. В., Кужель В. П. Удосконалення методу забезпечення паливної економічності вантажних автомобілів засобами інтелектуальних транспортних систем. *Вісник машинобудування та транспорту*. 2023. № 1. С. 39–48.
12. Державна служба статистики України. Економічна статистика / Економічна діяльність / Транспорт. Київ, 2024. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

REFERENCES:

1. Pavliuk A. V. (2016). Sotsialni aspekty ekonomichnykh protsesiv rynku posluh avtomobilnoho transportu v rehioni [Social aspects of economic processes of the road transport services market in the region]. *Naukovi zapysky Instytutu zakonodavstva Verkhovnoi Rady Ukrainy*, 1, 190–196. [in Ukrainian]
2. Labuta A. V. (2015). Rozroblennia metodyky vyznachennia ekonomichnoi dotsilnosti peremishchennia rukhomoho skladu pidpriemstv avtomobilnoho transportu do obsluhovuiuchoho pidpriemstva partnerstva [Development of a methodology for determining the economic feasibility of moving the rolling stock of road transport enterprises to the service enterprise of the partnership]. *Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu*, 3, 190–196. [in Ukrainian]
3. Nikitina A. V., Horovyi D. A. (2017). Vplyv zahroz funktsionalnykh skladovykh na riven ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv (na prykladi pidpriemstv avtomobilnoho transportu) [The influence of threats of functional components on the level of economic security of enterprises (on the example of road transport enterprises)]. *Marketynh i menedzhment innovatsii*, 3, 280–293. [in Ukrainian]
4. Chernyshova O. S. (2018). Ekonomichniy aspekt ulashtuvannia rozv'язok avtomobilnoho ta zaliznychnoho transportu pry vprovadzheni pryskorenoho i shvydkisnoho rukhu [The economic aspect of the arrangement of road and railway junctions when introducing accelerated and high-speed traffic]. *Problemy rozvytku miskoho seredovyshcha*, 1, 228–236. [in Ukrainian]
5. Ovchar P. A. (2017). Ekonomiko-pravovi aspekty rozvytku avtomobilnoho transportu v Ukraini [Economic and legal aspects of road transport development in Ukraine]. *Ekonomichniy visnyk Natsionalnoho hirnychoho universytetu*, 3, 127–134. [in Ukrainian]
6. Ovchar P. A., Holubka S. M. (2018). Avtomobilnyi transport v konteksti formuvannia struktury natsionalnoi ekonomiky [Motor transport in the context of the formation of the structure of the national economy]. *Naukovyi visnyk Mukachivskoho derzhavnoho universytetu. Ser. : Ekonomika*, 1, 18–25. [in Ukrainian]

7. Ovchar P. A. (2018). Instytuty rehuliuвання avtomobilnoho transportu v Ukraini ta yikh vplyv na ekonomichnyi rozvytok [Institutes of regulation of road transport in Ukraine and their impact on economic development]. *Ekonomichnyi visnyk Natsionalnoho hirnychoho universytetu*, 3, 138–148. [in Ukrainian]
8. Shevchenko I. Yu. (2017). Posadova instruktsiia yak osnova formuvannya navchalnykh planiv pidhotovky fakhivtsiv ekonomichnykh spetsialnostei dlia pidpriemstv avtomobilnoho transport [Job description as a basis for the formation of training plans for specialists in economic specialties for road transport enterprises]. *Ekonomika. Finansy. Pravo*, 7, 44–48. [in Ukrainian]
9. Stetsiuk M. P., Ishchenko N. F. (2019). Ekolohe-ekonomichni aspekty zminy pravovoho statusu zemel dlia potreb avtomobilnoho transport [Ecological and economic aspects of changing the legal status of land for the needs of road transport]. *Zemleustrii, kadastr i monitorynh zemel*, 1, 30–40. [in Ukrainian]
10. Lopatin A. O. (2019). Ekonomichni ta finansovi aspekty zapobihannya avariinym sytuatsiiam pid chas perevezennia nebezpechnykh vantazhiv avtomobilnym transportom za vykorystannia innovatsiinykh tekhnolohii. *Vcheni zapysky Tavriiskoho natsionalnoho universytetu imeni V. I. Vernadskoho. Serii : Ekonomika i upravlinnia*, 5(2), 18–24. [in Ukrainian]
11. Hrytsuk I. V., Volkov B. P., Ukrainnyi Ye. O., Volkova T. V., Kuzhel V. P. (2023). Udoskonalennia metodu zabezpechennia palyvnoi ekonomichnosti vantazhnykh avtomobiliv zasobamy intelektualnykh transportnykh system. *Visnyk mashynobuduvannia ta transport*, 1, 39–48. [in Ukrainian]
12. State Statistics Service of Ukraine (2024). Economic statistics / Economic activity / Transport. Kyiv, 2024. Available at: <https://www.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian]