

## ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ: РОЛЬ «ТІНЬОВОЇ» СКЛАДОВОЇ<sup>1</sup>

©2020 БАБЕЦЬ І. Г.

УДК 332.1:338.46  
JEL Classification: H26; R11; R40

Бабець І. Г.

### Ефективність використання потенціалу транспортних послуг регіонів України: роль «тіньової» складової

У статті обґрунтовано методику оцінки ефективності використання потенціалу транспортних послуг з урахуванням показників частки послуг у валовій доданій вартості й обсягах випуску регіону, рівня зайнятості, забезпечення інвестиціями, міжнародної конкурентоспроможності, структури сплачених податків і коефіцієнта мінізації економічної діяльності. Виявлено позитивну динаміку інтегрального показника ефективності використання потенціалу транспортних послуг в більшості регіонів України у 2013–2018 рр. Розраховано коефіцієнт чутливості інтегрального показника ефективності використання потенціалу транспортних послуг до зміни кожного показника, що характеризує цю сферу діяльності. Для більшості регіонів України характерна істотна чутливість інтегрального показника до зміни рівня мінізації транспортних послуг у 2018 р. дозволило виділити регіони з високою, середньою та низькою чутливістю та охарактеризувати особливості цих груп за основними ознаками. Виявлено основні чинники підвищення ефективності використання потенціалу транспортних послуг: детінізація діяльності підприємств; збільшення частки прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств, що надають транспортні послуги; збільшення частки податку на доходи фізичних осіб у загальних обсягах сплачених податків підприємствами; рівень зайнятості. Запропоновано заходи щодо підвищення ефективності використання потенціалу транспортних послуг, що спрямовані на скорочення обсягів «тіньової» діяльності, збільшення прибутковості підприємств і зниження неформальної зайнятості.

**Ключові слова:** транспортні послуги, потенціал, інтегральний показник, рівень мінізації, коефіцієнт чутливості.

**DOI:** <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2020-3-86-93>

**Рис.:** 1. **Формул.:** 1. **Бібл.:** 16.

**Бабець Ірина Георгіївна** – доктор економічних наук, професор, професор кафедри міжнародних економічних відносин та маркетингу, Запорізький інститут економіки та інформаційних технологій (вул. Кияшко, 16б, Запоріжжя, 69015, Україна)

**E-mail:** [irina.babets@ukr.net](mailto:irina.babets@ukr.net)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-0635-9375>

UDC 332.1:338.46  
JEL Classification: H26; R11; R40

### Babets I. G. Efficiency of Using the Transport Services Potential in Ukrainian Regions: The Role of the «Shadow» Component

The author of article suggests a method to evaluate the efficiency of using the transport services potential taking into consideration the share of services estimated in gross added value and output present in a region, employment level, investment supply, international competitiveness, the structure of taxes paid, and the shadow rate of business activity. Positive dynamics of the integrated efficiency value in using the transport services potential has been determined in the majority of the Ukrainian regions in the years 2013-2018. A sensitivity coefficient has been estimated for every variable in the integrated efficiency value in using the transport services potential. Substantial sensitivity of the integrated value to changes in the shadow rate level in transportation services is typical for the majority of the Ukrainian regions. On grouping the Ukrainian regions on the basis of sensitivity coefficient of the integrated value to changes in the shadow rate level in transportation services in 2018, the author has identified the regions with high, medium and low sensitivity and described the peculiarities of such groups according to their main features. The main causes of raising the efficiency of using the transport services potential have been determined, namely: unshadowing of enterprises activity; increasing the share of profitable enterprises in the total number of enterprises providing transportation services; increasing the share of the personal income tax in the total of taxes paid by enterprises; employment level. A number of measures have been suggested to raise the efficiency of using the transport services potential, to decrease the amount of «shadow» business, to increase business profitability, and to reduce informal employment.

**Keywords:** integrated value, potential, sensitivity coefficient, shadow rate level, transportation services.

**Fig.:** 1. **Tabl.:** 1. **Bibl.:** 16.

**Babets Iryna G.** – Doctor of Sciences (Economics), Professor, Professor of the Department of International Economic Relations and Marketing, Zaporizhzhya Institute of Economics and Information Technologies (16b Kyiashko Str., 69015, Ukraine)

**E-mail:** [irina.babets@ukr.net](mailto:irina.babets@ukr.net)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-0635-9375>

<sup>1</sup> Виконано у рамках НДР № III-4-20 «Детінізація та використання потенціалу сектору комерційних послуг у забезпеченні соціально-економічного зростання регіонів України» Інституту регіональних досліджень імені М. Долінського НАН України

**Вступ.** Потенціал транспортних послуг регіону, як сукупність наявних матеріальних, людських і фінансових ресурсів і можливостей подальшого розвитку транспортної системи, визначається станом розвитку підприємницької діяльності, забезпеченістю кваліфікованими кадрами, обсягом наданих послуг та інвестиційною привабливістю. З точки зору сталого регіонального розвитку важливим є не лише факт наявності транспортного потенціалу, але й здатність відповідних господарюючих та інституціональних суб'єктів забезпечити його ефективне використання. Максимальне використання транспортного потенціалу на основі ефективної організації роботи транспортно-дорожнього комплексу країни і синергетичного ефекту від ефективного поєднання потенціалу та можливостей усіх видів транспорту на партнерсько-конкурентних засадах є одним із напрямів реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [1]. Відповідно, оцінка та визначення ключових чинників ефективності використання потенціалу транспортних послуг є особливо актуальними в сучасних кризових умовах, коли розвиток цього виду економічної діяльності стримується нестачею інвестиційних ресурсів і карантинними обмеженнями для запобігання поширенню пандемії, й активізується пошук додаткових джерел зростання.

**Аналіз публікацій.** У працях вітчизняних учених досліджено проблеми формування та використання потенціалу транспортних підприємств України [2], розглянуто методологічні аспекти оцінки рівня ефективності функціонування транспортної системи на регіональному рівні та запропоновано методикку визначення інтегрального індикатора розвитку транспортної системи регіону [3, с. 29–51], здійснено оцінку ефективності логістики та логістичного потенціалу прикордонних регіонів [4].

Багато уваги приділяється особливостям функціонування окремих видів транспорту: визначаються пріоритети реформування залізничного транспорту, механізми фінансування автомобільного транспорту і дорожнього господарства та напрями розвитку водного транспорту та портового господарства [5, с. 117–156]; вивчаються проблеми легальності автотранспортних послуг та поєднання легального і нелегального трафіку [6, с. 25]; обґрунтовуються напрями розвитку ринку мультимодальних перевезень регіону на основі формування морського кластера [7].

При цьому не достатньо дослідженими залишаються питання оцінки потенціалу транспортних послуг на регіональному рівні та визначення основних факторів, у тому числі й латентних, що впливають на рівень ефективності його використання.

**Метою** статті є оцінка ефективності використання транспортного потенціалу з урахуванням «тіньової» складової функціонування ринку транспортних послуг регіонів України.

Для досягнення мети поставлені такі завдання: обґрунтування методики оцінки ефективності використання потенціалу ВЕД «Транспорт, складське господарство, пошта та кур'єрська діяльність» (далі – транспортні послуги); розрахунок інтегрального показника ефективності використання потенціалу транспортних послуг в регіонах України у 2013–2018 рр.; визначення впливу «тіньової»

компоненти на рівень ефективності використання транспортного потенціалу.

**Результати дослідження.** Визначення ефективності використання потенціалу транспортних послуг доцільно здійснювати за допомогою відносних показників, що дозволяють оцінити рівень віддачі від задіяних чи використаних у процесі надання послуг ресурсів. Отже, поряд із загальними показниками, що характеризують внесок транспортних послуг у створення суспільного блага (частка послуг у загальних обсягах ВДВ регіону, частка послуг у загальному обсязі випуску в регіоні) та їх роль у формуванні ринку праці (частка зайнятих у сфері транспортних послуг у загальній кількості зайнятих в регіоні), для оцінки ефективності використання потенціалу транспортних послуг також необхідно використати такі показники діяльності суб'єктів господарювання, як рентабельність операційної діяльності підприємств, частка прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств.

Частка транспортних послуг у загальних обсягах ВДВ регіонів у 2018 р. [8] не перевищувала 10 %, за винятком Закарпатської (11 %) та Одеської (18,4 %) областей, що завдяки географічному розташуванню є потужними транспортно-логістичними осередками відповідно для автомобільних і морських перевезень. У більшості регіонів показник частки транспортних послуг у загальних обсягах ВДВ перевищував показник їх частки у загальних обсягах випуску в регіоні, що свідчить про ефективність використання потенціалу послуг з огляду на співвідношення проміжного споживання та первинних доходів, створених у процесі надання послуг.

Частка зайнятих у сфері транспортних послуг є найбільшою в Одеській області і в 2018 р. складала 10,7 % від загальної чисельності зайнятих в регіоні [9]. Найменший показник частки зайнятих у сфері транспортних послуг спостерігався в Івано-Франківській області, його значення зменшилося з 4,3 % у 2013 р. до 4,1 % у 2018 р. Для більшості регіонів характерним є незначне збільшення показника за досліджуваний період, що на тлі загальноукраїнського скорочення чисельності зайнятих в економіці (з 20,4 до 16,36 млн осіб) підтверджує вагому роль транспортних послуг у вирішенні проблем ринку праці, наприклад, через зайнятість у малих і середніх підприємствах в цій сфері.

Слід зазначити позитивну тенденцію збільшення частки прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств, що надають транспортні послуги, у всіх регіонах за досліджуваний період. В середньому по Україні відбулося зростання цього показника на 10,4 в. п. Найбільша частка прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств у 2018 р. спостерігалася у Черкаській області (80 %) [9] при зростанні на 14,7 в. п. порівняно з 2013 р. [10]. Найменше значення цього показника – у Сумській області (66,7 %), що на 3,8 в. п. більше, ніж у 2013 р. Попри збільшення кількості прибуткових підприємств, ефективність їх діяльності була невисокою.

Так, у 2018 р. відбулося істотне зниження рентабельності порівняно з 2013 р. у Житомирській області (з -1,9 % до -2,6 %) та у м. Києві (з 2,7 % до -7,3 %), а в окремих регіонах цей показник залишався на низькому рівні (у Івано-Франківській області – 0,3 %, у Харківській – 0,5 %, у Сум-

ській – 1,1 %). Тобто ефективність роботи прибуткових підприємств є невисокою, що разом із збитковістю інших підприємств обумовлює загалом низький рівень рентабельності цього виду послуг у регіонах.

З метою оцінки ефективності використання інвестиційного потенціалу визначимо частку транспортних послуг у загальних обсягах прямих іноземних інвестицій (ПІІ) регіону (показник інвестиційної привабливості) та відношення капітальних інвестицій до ВДВ транспортних послуг (показник інвестицій на одиницю створеної доданої вартості). Існує значна диференціація регіонів за часткою транспортних послуг у загальних обсягах ПІІ. Високий рівень цього показника спостерігався у 2018 р. у Миколаївській (39,4 %), Одеській (25,65 %), Рівненській (20,3 %) і Тернопільській (20,37 %) областях, а найнижчий – у Полтавській (0,05 %) області. Найбільший приріст показника у 2018 р. порівняно з 2013 р. відбувся у Рівненській (6,42 в. п.) і Тернопільській (5,52 в. п.) областях, а найістотніше зниження – в Кіровоградській (-4,01 в. п.) області.

У Донецькій області у 2018 р. спостерігалось одне з найбільших значень показника відношення капітальних інвестицій в транспортні послуги до створеної ВДВ – 22,9 % (друге місце після м. Києва (49,3 %)). Порівнюючи темпи приросту обсягів капітальних інвестицій та ВДВ у 2018 р. відносно 2013 р., а також розрахувавши показник відношення ВДВ до капітальних інвестицій у сфері транспортних послуг, визначимо регіони з найвищою віддачею від вкладених інвестицій (як обсяг ВДВ, отриманий на одиницю капітальних інвестицій). За нашими розрахунками, найбільша віддача сфери транспортних послуг за досліджуваній період – у Луганській, Житомирській та Чернівецькій областях. При цьому в Луганській області в умовах найнижчих по Україні темпів приросту капітальних інвестицій у 2018 р. відносно 2013 р. (31,8 %) та ВДВ (66 %) відношення ВДВ до капітальних інвестицій в транспортні послуги збільшилося з 305,3 грн до 634 грн за аналогічний період. У м. Києві, при найбільшому серед усіх регіонів України співвідношенні обсягів капітальних інвестицій та ВДВ транспортних послуг й відносно високих темпах приросту цих показників у 2018 р. порівняно з 2013 р., спостерігалась найнижча віддача від інвестицій – 43,3 грн (2013 р.) та 24,1 грн (2018 р.) створеної доданої вартості.

Важливим показником використання експортного потенціалу сфери транспортних послуг є коефіцієнт покриття експортом імпорту, який характеризує міжнародну конкурентоспроможність вітчизняних перевізників. Найвище значення коефіцієнта у 2018 р. спостерігалось у Миколаївській області – 42 %, що утричі більше порівняно з 2013 р. Така динаміка співвідношення обсягів експорту й імпорту свідчить не лише про експортоорієнтованість, але й про збільшення експортної залежності сфери транспортних послуг внаслідок забезпечення перевезень за межі України, переважно морським транспортом, зернових культур і продуктів неорганічної хімії, частка яких у загальних обсягах експорту у 2018 р. складала 48,4 % та 26 % [11]. У більшості регіонів України зовнішньоекономічна діяльність сфери транспортних послуг є збалансованою, оскільки коефіцієнт покриття експортом імпорту є більшим за 1, але не перевищує 10. Лише кілька регіонів мали у 2018 р.

негативне сальдо зовнішньої торгівлі транспортними послугами. Так, у Вінницькій області коефіцієнт покриття експортом імпорту за досліджуваній період зменшився з 1,03 до 0,99, у Донецькій – з 3,95 до 0,75, у Житомирській – з 4,74 до 0,47, а у Сумській області відбулося незначне зростання цього показника – з 0,23 до 0,43.

Податкові надходження до Зведеного бюджету України від підприємств, що надають транспортні послуги, характеризуються зростаючою динамікою, їх сума у 2018 р. становила 22 млрд грн [12], що у 2,5 рази більше порівняно з 2013 р. Найбільше податків у 2018 р. надійшло від підприємств Одеської (3,1 млрд грн), Київської (1,7 млрд грн), Донецької і Харківської (по 1,1 млрд грн) областей та м. Києва (3,9 млрд грн). Найменша сума податків була перерахована з Луганської (208 млн грн), Рівненської (281,6 млн грн) та Чернівецької (162,2 млн грн) областей. У структурі податкових надходжень до Зведеного бюджету України переважає податок на доходи фізичних осіб (залежно від регіону його частка у 2018 р. становила від 37,9 % (Тернопільська область) до 78,3 % (Кіровоградська область), що важливо для наповнення місцевих бюджетів (60 % суми податку залишається в бюджетах ОТГ, районів і міст обласного значення) і визначає зв'язок між ефективністю реалізації потенціалу транспортних послуг і можливостями соціально-економічного розвитку регіону.

З точки зору перспектив розвитку сфери транспортних послуг і посилення її ролі у формуванні державного та місцевих бюджетів доцільно використати такі показники структури податкових надходжень до зведеного бюджету: частка податку на прибуток у загальному обсязі податків, сплачених підприємствами ВЕД регіону; частка податку на доходи фізичних осіб (ПДФО) в загальному обсязі податків, сплачених підприємствами ВЕД регіону.

До показників бюджетної ефективності діяльності підприємств також включимо рівень тінізації транспортних послуг (коефіцієнт тіншової економіки ВЕД), який характеризує наявність додаткових ресурсів зростання в регіонах – частину прихованого потенціалу транспортних послуг, що активно використовується в межах ілєгальної економіки. За нашими розрахунками [13], рівень тінізації ринку транспортних послуг у 2018 р. в середньому по Україні становив 19,7 % від ВДВ (47,1 млрд грн), що є нижчим на 3,6 в. п. порівняно з 2013 р. (23,2 %) та на 0,6 в. п. менше, ніж у попередньому році. Найвищий рівень тінізації ринку транспортних послуг у 2018 р. – у Луганській області (56 %) та у м. Києві (53,2 %), а найнижчий – в Івано-Франківській області (10,8 %).

З метою порівняння регіонів за ефективністю використання потенціалу транспортних послуг розрахуємо інтегральний показник як суму добутоків нормалізованих значень показників, що характеризують ступінь реалізації потенціалу цих послуг, на відповідні вагові коефіцієнти, які визначаємо для показників кожного регіону методом головного компонент у пакеті «Statistica».

У більшості регіонів України відбулося збільшення інтегрального показника ефективності використання потенціалу транспортних послуг у 2018 р. порівняно з 2013 р. Винятком були Донецька, Кіровоградська та Сумська області, де спостерігалось зменшення інтегрального показ-

ника, та Дніпропетровська область, де після незначного зростання у 2017 р. інтегральний показник знизився до рівня 2013 р. Як видно з рис. 1, найвища ефективність використання потенціалу транспортних послуг – у Миколаївській області, де інтегральний показник збільшився з 0,522 у 2013 р. до 0,603 у 2018 р.

Істотне зростання інтегрального показника в Миколаївській області обумовлене збільшенням коефіцієнта

покриття експортом імпорту (з 14,5 % до 42,1 %) та частки транспортних послуг у загальних обсягах ПІІ регіону (з 39,2 % до 39,4 %), значення яких у 2018 р. були найвищими серед регіонів України. Також варто зазначити збільшення рентабельності підприємств (з 14,5 % до 23,1 %), частки прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств ВЕД (з 60,3 % до 68,6 %) та частки ПДФО в загальному обсязі податків ВЕД (з 48,3 % до 62,3 %).

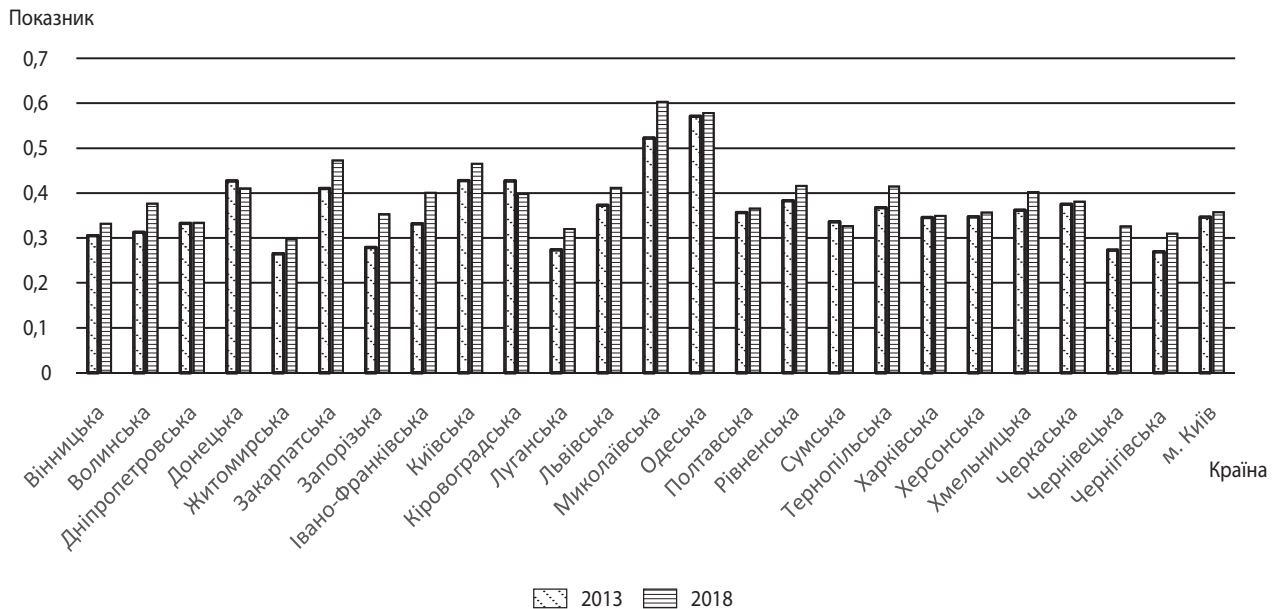


Рис. 1. Динаміка інтегрального показника ефективності використання потенціалу транспортних послуг регіонів України у 2013 р. та 2018 р.

Розраховано за даними [8–10; 12; 14, с. 17, 22–23; 15, с. 15, 20; 16]

На другому місці – Одеська область з дещо нижчим значенням інтегрального показника та незначним його зростанням (з 0,571 у 2013 р. до 0,578 у 2018 р.). При цьому сфера транспортних, складських і поштових послуг характеризується найвищим в Україні показником зайнятості – частка зайнятих на підприємствах і установах цього виду діяльності у 2018 р. складала 10,7 % від загальної чисельності зайнятих у регіоні. Відносно високими були значення частки прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств ВЕД (72,5 %), частки послуг у загальних обсягах ВДВ (18,4 %) та обсягах випуску (17 %) регіону, частки транспортних послуг у загальних обсягах ПІІ регіону (25,6 %).

Найнижче значення інтегрального показника ефективності використання потенціалу транспортних послуг у 2018 р. спостерігалось в Житомирській області, хоча його динаміка була позитивною. Збільшення інтегрального показника з 0,265 (2013 р.) до 0,298 (2018 р.) відбулося за рахунок зростання частки прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств ВЕД (з 59,4 % до 71,1 %), частки послуг у загальних обсягах ВДВ регіону (з 5,5 % до 6,9 %) та частки ПДФО в загальному обсязі податків, сплачених ВЕД (з 64,6 % до 70,3 %). Проте низькими є значення таких показників: рентабельність операційної діяльності під-

приємств (-2,6 %), коефіцієнт покриття експортом імпорту (0,48 %), частка транспортних послуг у загальних обсягах ПІІ регіону (0,46 %).

Здійснений вище аналіз динаміки й основних тенденцій зміни складових інтегрального показника ефективності використання потенціалу транспортних послуг не дозволяє оцінити ступінь їх впливу на інтегральний показник. Для виявлення чинників, які найбільше впливають на рівень ефективності використання потенціалу, визначимо чутливість інтегрального показника до зміни кожного показника, що характеризує сферу транспортних послуг.

З цієї метою використаємо функціональну залежність інтегрального показника від множини показників діяльності сфери транспортних послуг, отриману в процесі обробки даних за допомогою моделі головних компонент у програмі «Statistica». Розрахуємо коефіцієнт чутливості, який визначається як відносна зміна інтегрального показника у відсотках, що відповідає відносній зміні показника, що характеризує сферу транспортних послуг, на 1 % за інших рівних умов.

За результатами наших розрахунків у більшості регіонів України виявлено істотну чутливість інтегрального показника ефективності використання потенціалу тран-

спортних послуг до зміни рівня тінізації цієї сфери діяльності. Тому доцільно провести групування регіонів саме за

цією залежністю та проаналізувати основні характеристики кожної групи (табл. 1).

Таблиця 1

**Групування регіонів України за коефіцієнтом чутливості інтегрального показника ефективності використання потенціалу до зміни рівня тінізації транспортних послуг у 2018 р.**

Регіон	Рівень тінізації, % від ВДВ	Рентабельність операційної діяльності підприємств, %	Частка прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств ВЕД, %	Частка послуг у загальних обсягах ВДВ регіону, %	Частка послуг у загальному обсязі випуску в регіоні, %	Відношення капітальних інвестицій до ВДВ транспортних послуг, %	Коефіцієнт покриття експортом імпорту	Частка зайнятих у сфері транспортних послуг, % від зайнятих в регіоні	Частка транспортних послуг в загальних обсягах ПІІ регіону, %	Частка ПІІ в загальному обсязі податків, сплачених підприємствами ВЕД, %	Частка ПДФО в загальному обсязі податків, сплачених підприємствами ВЕД, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Висока чутливість до зміни рівня тінізації транспортних послуг											
Івано-Франківський	0,269	0,002	0,263	0,053	0,045	0,038	0,005	0,103	0,006	0,010	0,208
Чернівецький	0,259	0,008	0,266	0,074	0,120	0,019	0,071	0,076	0,002	0,009	0,115
Черкаський	0,254	0,011	0,218	0,077	0,076	0,012	0,007	0,183	0,013	0,018	0,133
Закарпатський	0,229	0,021	0,200	0,119	0,136	0,013	0,013	0,085	0,003	0,008	0,058
Хмельницький	0,217	0,034	0,259	0,045	0,069	0,011	0,006	0,132	0,004	0,027	0,198
Чернігівський	0,215	0,050	0,173	0,124	0,122	0,013	0,057	0,150	0,001	0,008	0,089
Вінницький	0,212	0,061	0,193	0,129	0,112	0,028	0,008	0,148	0,022	0,015	0,107
Волинський	0,202	0,051	0,244	0,076	0,069	0,023	0,016	0,118	0,0003	0,061	0,127
Середня чутливість до зміни рівня тінізації транспортних послуг											
Полтавський	0,196	0,036	0,248	0,087	0,082	0,036	0,010	0,083	0,0003	0,022	0,201
Львівський	0,195	0,022	0,209	0,092	0,094	0,056	0,023	0,138	0,007	0,017	0,147
Херсонський	0,175	0,005	0,217	0,075	0,074	0,019	0,035	0,126	0,035	0,019	0,232
Київський	0,161	0,141	0,175	0,09	0,087	0,032	0,008	0,117	0,021	0,017	0,152
Житомирський	0,155	0,033	0,186	0,134	0,135	0,026	0,002	0,276	0,004	0,009	0,107
Сумський	0,136	0,009	0,286	0,085	0,093	0,036	0,0003	0,197	0,018	0,009	0,129
Запорізький	0,135	0,019	0,298	0,057	0,126	0,092	0,007	0,061	0,0008	0,025	0,264
Харківський	0,126	0,002	0,187	0,073	0,068	0,022	0,014	0,181	0,006	0,025	0,295
Кіровоградський	0,121	0,019	0,263	0,078	0,069	0,036	0,012	0,099	0,023	0,011	0,269
Рівненський	0,113	0,045	0,223	0,076	0,070	0,031	0,043	0,142	0,057	0,011	0,196
Низька чутливість до зміни рівня тінізації транспортних послуг											
Дніпропетровський	0,099	0,077	0,167	0,064	0,056	0,056	0,018	0,243	0,023	0,045	0,259
Донецький	0,096	0,027	0,239	0,073	0,057	0,105	0,014	0,200	0,024	0,044	0,225
Тернопільський	0,094	0,008	0,202	0,120	0,126	0,039	0,019	0,066	0,148	0,087	0,089
Миколаївський	0,076	0,150	0,085	0,061	0,055	0,027	0,169	0,039	0,194	0,015	0,129
Одеський	0,040	0,067	0,167	0,188	0,194	0,055	0,018	0,109	0,079	0,024	0,057
м. Київ	0,025	0,108	0,216	0,111	0,121	0,252	0,018	0,048	0,012	0,013	0,109
Луганський	0,023	0,126	0,261	0,054	0,053	0,016	0,006	0,186	0,004	0,029	0,241

Джерело: розраховано автором

Групу регіонів з високим коефіцієнтом чутливості інтегрального показника ефективності використання потенціалу транспортних послуг до зміни рівня тінізації склали вісім областей. Найвище значення коефіцієнта чутливості спостерігалося в Івано-Франківській області: зменшення коефіцієнта тіншової економіки на 1 % сприяє збільшенню інтегрального показника на 0,269 % за інших рівних умов. Тінізація ринку транспортних послуг також є найістотнішим чинником ефективності використання потенціалу цієї сфери діяльності в Черкаській, Закарпатській, Чернігівській та Вінницькій областях. Для регіонів, що увійшли до першої групи, характерна висока чутливість інтегрального показника до зміни частки прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств ВЕД. Цей чинник найбільше впливав на ефективність використання потенціалу транспортних послуг у Чернівецькій, Хмельницькій, Волинській областях, де збільшення частки прибуткових підприємств на 1 % забезпечує зростання інтегрального показника на 0,266 %, 0,259 % та 0,244 % відповідно.

З точки зору значення ефективності використання потенціалу транспортних послуг для державного та місцевих бюджетів звернемо увагу на відносно високу чутливість інтегрального показника до зміни частки ПДФО в загальній кількості сплачених податків підприємствами ВЕД в Івано-Франківській, Хмельницькій, Черкаській, Волинській, Чернівецькій та Вінницькій областях. У Черкаській, Чернігівській та Вінницькій областях істотним чинником ефективності використання потенціалу транспортних послуг є частка зайнятих у цій сфері від загальної кількості зайнятих в регіоні. Отже, для регіонів першої групи підвищення ефективності використання потенціалу транспортних послуг насамперед залежить від виводу з «тіні» підприємств, що працюють нелегально, приховують доходи та мають неформальну зайнятість. І хоча рівень тінізації ринку транспортних послуг у цих регіонах є одним з найнижчих в Україні, детінізація сфери транспортних послуг є основою підвищення ефективності використання потенціалу цього виду економічної діяльності. Так, результатом легалізації діяльності перевізників і збільшення задекларованих ними доходів має стати зростання кількості прибуткових підприємств і, відповідно, їх частки в загальній кількості підприємств ВЕД, а також збільшення суми сплаченого податку на доходи фізичних осіб за рахунок легалізації зайнятості та підвищення заробітної плати.

У регіонах другої групи, де спостерігається середня чутливість інтегрального показника до зміни рівня тінізації транспортних послуг, найбільш впливовим чинником підвищення ефективності є частка прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств ВЕД. У Полтавській, Львівській, Київській, Сумській, Запорізькій, Рівненській областях зміна цього показника має найбільший вплив на інтегральний показник. Виняток становлять Кіровоградська та Харківська області, де виявлена найвища чутливість інтегрального показника до зміни частки ПДФО в загальній сумі сплачених податків підприємствами ВЕД, при цьому сфера транспортних послуг у цих регіонах характеризується низьким коефіцієнтом тінізації порівняно з іншими регіонами, що увійшли до цієї групи. Тому навіть незначне підвищення заробітної плати працівникам та зменшення

неформальної зайнятості на підприємствах забезпечить істотний позитивний ефект. Зокрема, збільшення частки ПДФО в загальній сумі сплачених податків на 1 % сприяє збільшенню інтегрального показника ефективності використання потенціалу на 0,295 % у Харківській та на 0,269 % у Кіровоградській областях.

У Житомирській області, поряд із середнім рівнем чутливості інтегрального показника до рівня тінізації транспортних послуг, вагомим чинником підвищення ефективності використання потенціалу є частка зайнятих у цьому секторі від загальної кількості зайнятих в регіоні. У Херсонській області найвагомим чинником ефективності використання потенціалу транспортних послуг є частка ПДФО в загальній сумі сплачених податків підприємствами ВЕД. Такі результати дослідження свідчать про важливість вирішення проблем неформальної зайнятості та підвищення рівня оплати праці в сфері транспортних, складських і поштових послуг в цих двох регіонах для забезпечення вищої ефективності використання потенціалу з точки зору збільшення надходжень до місцевих бюджетів.

Найвища чутливість інтегрального показника ефективності використання потенціалу транспортних послуг до зміни частки прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств ВЕД виявлена у Запорізькій області, що, зважаючи на відносно низький коефіцієнт тіншової економіки ринку транспортних послуг в цьому регіоні, вказує на існування резервів зростання ефективності цих послуг за рахунок підвищення прибутковості підприємств на основі зниження собівартості послуг та модернізації рухомого складу.

Звернемо увагу, що в розглянутих вище двох групах регіонів виявлена дуже низька чутливість інтегрального показника до зміни показників, які характеризують стан залучення інвестицій у сферу транспортних послуг. Так, найнижча чутливість інтегрального показника до зміни відношення капітальних інвестицій до ВДВ спостерігалася в Хмельницькій області ( $K_{ch} = 0,011$ ), а найвища – в Запорізькій області ( $K_{ch} = 0,092$ ). Також низький коефіцієнт чутливості інтегрального показника до зміни частки транспортних послуг у загальних обсягах ПІІ регіону: найнижче його значення ( $K_{ch} = 0,0003$ ) – у Волинській та Полтавській областях, а найвище – у Рівненській області ( $K_{ch} = 0,057$ ). Така неістотна роль інвестицій у формуванні ефективності використання потенціалу транспортних послуг регіонів першої та другої груп обумовлена недостатніми обсягами інвестицій та їх нераціональним використанням.

У третій групі регіонів, для яких характерний низький вплив рівня тінізації на ефективність використання потенціалу транспортних послуг, складно узагальнити характеристики за іншими чинниками впливу на інтегральний показник, але для більшості регіонів, за винятком Миколаївської області, вагомим чинником є частка прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств ВЕД. Варто виділити регіони з високою чутливістю інтегрального показника до зміни частки транспортних послуг у загальних обсягах ПІІ. В Миколаївській області цей показник є найбільш вагомим чинником ефективності використання потенціалу транспортних послуг ( $K_{ch} = 0,194$ ). Дещо менша чутливість інтегрального показника до зміни частки тран-

спортних послуг у загальних обсягах ПП спостерігалася в Тернопільській області ( $K_{ч} = 0,148$ ) при найвагомійшому впливі частки прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств ВЕД ( $K_{ч} = 0,202$ ). Особливістю м. Києва є найвища чутливість інтегрального показника до зміни відношення капітальних інвестицій до ВДВ ( $K_{ч} = 0,252$ ), що обумовлене значними обсягами інвестування у сферу транспортних, складських і поштових послуг. Отже, регіони, що належать до третьої групи, мають різні чинники підвищення ефективності використання потенціалу транспортних послуг, при цьому детінізація цієї сфери діяльності не є визначальним резервом зростання.

Грунтуючись на результатах нашого дослідження, зробимо висновок, що у більшості регіонів України основними чинниками підвищення ефективності використання потенціалу транспортних послуг є: детінізація діяльності підприємств; збільшення частки прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств ВЕД; збільшення частки ПДФО в загальних обсягах сплачених податків підприємствами ВЕД; частка зайнятих на підприємствах ВЕД у загальній чисельності зайнятих у регіоні.

**Висновки та пропозиції.** Заходи щодо підвищення ефективності використання потенціалу транспортних послуг мають бути спрямовані на скорочення обсягів «тіньової» діяльності, збільшення прибутковості підприємств і зниження неформальної зайнятості в цій сфері. Відповідно, запропонуємо такі інституціональні інструменти нарощення та ефективного використання потенціалу транспортних послуг у регіонах України.

По-перше, забезпечення проведення прозорих тендерних процедур із дотриманням конкурсних вимог усіма учасниками сприятиме не лише розвитку конкуренції на ринку, скороченню витрат на перевезення та підвищенню якості послуг, але й зменшить корупційну складову в цьому виді діяльності, що, своєю чергою, збільшить прибутковість підприємств, оскільки частина доходу не буде передаватися як «винагорода» посадовим особам за їх лояльне ставлення до перевізників. При цьому поряд із легалізацією процесу видачі дозволів на автотранспортні перевезення необхідно посилити контроль за діяльністю перевізників та виявляти транспортні засоби, які надають послуги без відповідних документів чи з порушенням умов договору.

По-друге, зменшенню нелегального готівкового обігу на ринку транспортних послуг у сегменті пасажирських автобусних міських і міжміських перевезень сприятиме запровадження електронного квитка та єдиного квитка на проїзд кількома видами транспорту упродовж певного періоду часу, а також продаж друкованих квитків для проїзду в міському транспорті. При цьому обов'язковим має стати погашення як електронного, так і паперового квитка із вказанням дати і часу компостування, для чого доцільно встановити в громадському транспорті відповідні прилади. Це дозволить проводити контроль за оплатою проїзду, обліком і документуванням готівки, а також практично унеможливить привласнення водієм частини необлікованої виручки.

Спільною проблемою приміських залізничних і міських автобусних перевезень залишаються пільги, що на-

дані державою певним категоріям пасажирів, які не компенсуються належним чином з бюджету. Вирішення цієї проблеми вбачаємо у запровадженні пільгового платного проїзду (наприклад, 50 % від повної вартості квитка) для усіх громадян, які користуються пільгами в транспорті, за умови збільшення щомісячної суми пенсії чи іншого виду соціальної допомоги на розрахункову суму витрат на проїзд за місяць.

Такі зміни дозволять привести у відповідність кількість наданих послуг і кількість спожитих (оплачених) послуг з перевезення пасажирів, зменшить збитки транспортних підприємств, ліквідує «тіньову» складову в частині виплати компенсацій з місцевих бюджетів транспортних підприємств та зменшить соціальну напругу, яка виникає при існуючих правилах перевезення через відмову водіїв у наданні безоплатної послуги пенсіонерам і ветеранам.

По-третє, запровадження механізму пільгового кредитування транспортних підприємств з метою оновлення та модернізації рухомого складу вантажного та пасажирського автотранспорту відповідно до вимог міжнародних технічних стандартів. Актуальною є державна фінансова підтримка перевізників у частині надання кредитів з низькою відсотковою ставкою за умови закупівлі транспортних засобів вітчизняного виробництва, що сприятиме підвищенню якості та безпеки перевезень, запустить масштабне виробництво та активізує інноваційну діяльність машинобудівних підприємств в Україні. З цієї точки зору важливим є забезпечення прозорого та раціонального процесу державних закупівель, зокрема, в проектах, що стосуються заміни низькоефективних автобусів малого й особливо малого класу автобусами середнього та великого класу на міських маршрутах пасажирських перевезень. Державна підтримка оновлення рухомого складу автотранспортних підприємств, які здійснюють вантажні перевезення на середні та далекі відстані (у тому числі й міжнародні), в умовах відсутності вітчизняного виробництва вантажних автомобілів, які відповідають стандарту Євро-4 і вище, повинна передбачати такі фіскальні інструменти: (1) податкові канікули для підприємств, що працюють за спрощеною системою оподаткування, у випадку придбання транспортного засобу класу Євро-6; (2) зменшення ставки податку на прибуток на час, за який амортизується 50 % вартості нового транспортного засобу.

Напрями подальших досліджень передбачають розробку механізмів впровадження запропонованих інституціональних інструментів детінізації транспортних послуг і визначення прогностичних ефектів від їх застосування.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
2. Ільчук В. П., Хоменко І. О. Шляхи нарощування виробничого потенціалу транспортних підприємств. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2015. № 3 (3). С. 92–99.

3. Заблудська І. В., Бузько І. Р., Зеленко О. О., Хорошилова І. О. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону : монографія. Северодонецьк : Вид-во СНУ ім. В. Дала, 2016. 193 с.

4. Хвищун Н. В. Логістичний потенціал регіонів Західної України. *Актуальні проблеми державного управління*. 2016. № 2 (50). С. 1–6.

5. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки : наук. доп. / за ред. О. І. Никифорок. Київ : ІЕП НАН України, 2018. 200 с.

6. Овчар П. А. Регулювання розвитком автотранспортної галузі в умовах трансформації національної економіки : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.03. Київ, 2019. 42 с.

7. Кухарчик О. Г. Ринок мультимодальних перевезень регіону та стратегія його розвитку : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05. Одеса, 2019. 20 с.

8. Валовий регіональний продукт у 2018 р. Статистичний збірник. Київ : Державна служба статистики України, 2020. 150 с.

9. Регіони України, 2019. Ч. 2. Київ : Державна служба статистики України, 2019. 657 с.

10. Регіони України, 2016. Ч. 2. Київ : Державна служба статистики України, 2016. 692 с.

11. Товарна структура зовнішньої торгівлі області у 2018 році. URL: <http://www.mk.ukrstat.gov.ua/>.

12. Відповідь Державної податкової служби України на запит щодо статистичної інформації за обсягами сплачених податків ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у 2013–2018 р. № 892/ЗПІ/99-00-06-02-02-10 від 21.05.2020 р.

13. Бабець І. Г. Тіньова складова ринку транспортних послуг України: масштаби та вплив на економіку регіонів. *Бізнес Інформ*. 2020. № 5. С. 145–153.

14. Транспорт і зв'язок України 2013. Статистичний збірник. Київ : Державна служба статистики України, 2014. 222 с.

15. Транспорт і зв'язок України 2018. Статистичний збірник. Київ : Державна служба статистики України, 2019. 154 с.

16. Валовий регіональний продукт у 2017 р. Статистичний збірник. Київ : Державна служба статистики України, 2019. 159 с.

## REFERENCES

Babets, I. H. "Tynyova skladova rynku transportnykh poslug Ukrainy: masshtaby ta vplyv na ekonomiku rehioniv" [The Shadow Component of the Transport Services Market of Ukraine: Scale and Impact on the Economy of Regions]. *Biznes Inform*, no. 5 (2020): 145-153.

Ilchuk, V. P., and Khomenko, I. O. "Shliakhy naroshchuvannya vyrobnychoho potentsialu transportnykh pidpryemstv" [Ways to Increase the Production Potential of Transport Enterprises]. *Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia*, no. 3(3) (2015): 92-99.

Khvyshchun, N. V. "Lohistychnyi potentsial rehioniv Zakhidnoi Ukrainy" [Logistic Potential of the Regions of Western Ukraine]. *Aktualni problemy derzhavnoho upravlinnia*, no. 2(50) (2016): 1-6.

Kukharchyk, O. H. "Rynok multymodalnykh perevezhen rehionu ta stratehiia yoho rozvytku" [The Region's Multimodal Transportation Market and Its Development Strategy] *avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk : 08.00.05*, 2019.

[Legal Act of Ukraine] (2018). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

Ovchar, P. A. "Rehulivannia rozvytkom avtotransportnoi haluzi v umovakh transformatsii natsionalnoi ekonomiky" [Regulation of the Development of the Motor Transport Industry in the Conditions of Transformation of the National Economy]: *avtoref. dys. ... d-ra ekon. nauk : 08.00.03*, 2019.

*Rehiony Ukrainy, 2016* [Regions of Ukraine, 2016], part 2. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, 2016.

*Rehiony Ukrainy, 2019* [Regions of Ukraine, 2019], part 2. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, 2019.

*Rozvytok transportu z metoiu vidnovlennia i zrostannia ukraïnskoi ekonomiky : nauk. dop.* [Development of Transport to Restore and Grow the Ukrainian Economy: A Scientific Report]. Kyiv: IEP NAN Ukraine, 2018.

"Tovarna struktura zovnishnoyi torhivli oblasti u 2018 rosi" [Commodity Structure of the Region's Foreign Trade in 2018]. <http://www.mk.ukrstat.gov.ua/>

*Transport i zviyazok Ukrainy 2013. Statystychnyi zbirnyk* [Transport and Communications of Ukraine 2013. Statistical Collection]. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, 2014.

*Transport i zviyazok Ukrainy 2018. Statystychnyi zbirnyk.* [Transport and Communications of Ukraine 2018. Statistical Collection]. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, 2019.

"Vidpovid Derzhavnoi podatkovoi sluzhby Ukrainy na zapyt shchodo statystychnoi informatsii za obsiahamy splachenykh podatkov VED «Transport, skladske hospodarstvo, poshtova ta kurierska diialnist» u 2013-2018 r. No. 892/ZPI/99-00-06-02-02-10 vid 21.05.2020 r." [Response of the State Tax Service of Ukraine to the Request for Statistical Information on the Amount of Taxes Paid by the Foreign Economic Activity "Transport, Warehousing, Postal and Courier Activities" in 2013-2018 No. 892/ZPI/99-00-06-02-02-10 from 21.05.2020].

*Valovy rehionalnyi produkt u 2017 r. Statystychnyi zbirnyk* [Gross Regional Product in 2017. Statistical Collection]. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, 2019.

*Valovy rehionalnyi produkt u 2018 r. Statystychnyi zbirnyk* [Gross Regional Product in 2018. Statistical Collection]. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, 2020.

Zabludska, I. V. et al. *Infrastrukturne zabezpechennia rozvytku transportnoi systemy rehionu* [Infrastructural Support for the Development of the Transport System of the Region]. Sievierodonetsk: Vyd-vo SNU im. V. Dalia, 2016.

Стаття надійшла до редакції 11.08.2020 р.