

levels. The methodology of the research has been based on the historical and logical analysis of the economic and institutional conditions for the functioning of the housing sector. The novelty of the study is to assess the scale of necessary expenditures and investments for the normal maintenance of residential buildings, difficulty to attract them with current property relations and isolating management to the level of separate houses. In order to form an "effective owner" in the housing sector limited opportunities for distributing joint ownership of residential buildings as a predominant form of home ownership have been substantiated. The proposed new managerial and financial solutions at the level of enterprise managers are of practical importance, taking into account the necessary support from the local and central authorities. The necessity of mass surveys of the state of houses and proposals by the managers of flexible forms of their subsequent maintenance and repairs has been shown.

Key words: dwelling houses, housing stock, owners, inhabitants, management, expenses.

Одержано 30.03.2018 р.

УДК [656: 338.47]: 338.242

Овчар Петро Андрійович,
канд. наук з держ. упр., заслужений працівник транспорту України,
Національний університет біоресурсів і природокористування України
Голубка Степан Михайлович,
д.е.н., професор,
ДВНЗ «Університет банківської справи»

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ В КОНТЕКСТІ ФОРМУВАННЯ СТРУКТУРИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

У статті узагальнено актуальні основи дослідження автомобільного транспорту в економічній галузі знань. Серед дослідницьких фокусів комплексного характеру зазначено про актуальність розгляду автомобільного транспорту: як індикатора соціально-економічного розвитку країни; його ролі у формуванні макроекономічних показників та економічних показників розвитку регіонів; його значення для розвитку інших видів економічної діяльності тощо. Виокремлено актуальність дослідження автомобільного транспорту в структурі національної економіки, що впливає на її спеціалізацію. Визначено зміст понять «структура» і «національна економіка». Обґрунтовано особливості розгляду місця автомобільного транспорту в економіці залежно від структурного критерію – галузевого, територіального, технологічного. У галузевій структурі економіки автомобільний транспорт слід розглядати за: вагомістю сфери у показниках ВВП, ВДВ, бізнес-активності; спричиненням структурних змін і трансформацій національної економіки; міжгалузевими і внутрігалузевими взаємодіями. Територіальна структура економіки актуалізує розгляд автомобільного транспорту з погляду: його вагомості у показниках ВРП, бізнес-активності; спричинення структурних змін і трансформацій регіональної, локальної економіки; міжтериторіальних автотранспортних потоків; міжтериторіальних диспропорцій за показниками розвитку сфери. Технологічна структура економіки допускає визначення впливу автомобільного транспорту на: показники інноваційної діяльності; науково-дослідну та дослідно-конструкторську роботу, результати якої впроваджуються у сферу; формування нових технологічних укладів. Систематизовано види економічної діяльності, що формують сферу автомобільного транспорту згідно КВЕД-2010. Проведено їх розподіл на рівні: види економічної діяльності, що надають транспортні послуги (перевезення); суміжні види економічної діяльності першого рівня (сфери надання транспортних послуг іншими видами транспорту); суміжні види економічної діяльності другого рівня (виробництво автомобільних транспортних засобів, їх ремонт і матеріально-технічне забезпечення, вантажно-розвантажувальні роботи, пакування; види економічної діяльності, що забезпечують конкурентні позиції сфери (фінансове, інформаційне програмне, забезпечення, наукові дослідження та розробки); базові галузі, що формують попит на транспортні послуги (промисловість, сільське господарство, торгівля, туризм).

Ключові слова: автомобільний транспорт, національна економіка, структура, галузі економіки, види економічної діяльності.

ВСТУП

Постановка проблеми. Автомобільний транспорт є надзвичайно важливою ланкою в структурі будь-якої економіки. Більше того, рівень його розвитку в технічному та інфраструктурному аспектах є індикатором економічного розвитку країни. Тому

дослідження державного регулювання автомобільного транспорту, забезпечення його стратегічного розвитку має включати з'ясування його місця і ролі в структурі національної економіки. Від цього розуміння залежить обґрунтування пріоритетів розвитку даної сфери.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дане дослідження орієнтоване на розвиток теоретичних

аспектів визначення місця автомобільного транспорту в структурі економіки, його ролі у здійсненні структурних трансформацій. Результати дослідження отримані з використанням напрацювань зарубіжних та українських авторів, зокрема Й. Є. Нільсена [1] та К. Вінстона [2], Б. Данилишина [4], В. Ковальчук [7], Т. Міт'яєвої [9], К. Мітеллаєвої [8], А. Міщенко [10], Ю. Орловської [11], Ю. Пилипенка [12], Н. Скірки [4], М. Фащевського [4], Л. Чернюк [4], Б. Яценка [14] та ін. Вагому інформаційну основу сформував Класифікатор видів економічної діяльності (КВЕД-2010).

Мета статті (постановка завдання). Метою публікації є наукове обґрунтування значення сфери автомобільного транспорту для формування структури економіки країни та регіонів. Цілями статті при цьому будуть наступні:

- узагальнення актуальних дослідницьких фокусів щодо автомобільного транспорту в економічній галузі знань, у тому числі розгляд його місця в структурі економіки;
- визначення змісту понять «структура», «національна економіка»;
- обґрунтування особливостей розгляду місця автомобільного транспорту в економіці залежно від структурного критерію – галузевого, територіального, технологічного;
- систематизація видів економічної діяльності, що формують сферу автомобільного транспорту згідно КВЕД-2010, їх розподіл на різні рівні.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

До визначення місця автомобільного транспорту в структурі економіки необхідно зазначити про актуальність даної тематики дослідження в економіці як науки. Дослідження автомобільного транспорту в економічній галузі знань передбачають різні фокуси. Найперше, важливо розуміти роль даної сфери для економічного розвитку, зокрема для розвитку інших видів економічної діяльності. Також актуальною є оцінка частки даної сфери у макроекономічних показниках та показниках розвитку регіонів. Більш вузький дослідницький фокус щодо автомобільного транспорту є актуальним з погляду оцінки впливу вартості послуг перевезень на ціноутворення всієї продукції на ринку. Не варто відкидати технологічну значущість автомобільного транспорту, адже екологічні й конкурентні детермінанти спонукають до неперервних науково-конструкторських досліджень щодо технологізації транспортних засобів та інфраструктурних об'єктів, у тому числі в напрямку зменшення шкідливого впливу на довкілля.

Дуже великою є роль автомобільного транспорту для розвитку інших видів економічної діяльності, які, в свою чергу, здійснюють формування попиту на послуги транспорту й транспортної продукції (як пише датський дослідник Й. Є. Нільсен, транспортний попит визначається змінами в потребах переміщень (обсяги = відстань + частота), а також у потребах вибору транспортного засобу [1, с. 38]). Ці та інші дослідницькі фокуси щодо автомобільного транспорту в економіці по-різному актуалізуються для країни залежно від

поточної ситуації і стратегічних орієнтирів.

У табл. 1 узагальнено актуальні дослідницькі фокуси щодо автомобільного транспорту в економічній галузі знань. В основній своїй частині вони відповідають функціям транспортної системи – економічній, соціально-політичній, метрополійній, технологізації, структуроутворення.

Комплексне дослідження автомобільного транспорту передбачає оцінювання його впливу на економіку за визначеними етапами. У своїй праці К. Мітеллаєва пропонує такі етапи [8, с. 78]:

- оцінка економічного ефекту інвестиційних проектів розвитку транспортних мереж;
- оцінка одноразових і поточних витрат на реалізацію проекту;
- оцінка собівартості перевезень;
- оцінка наслідків від скорочення витрат часу перебування пасажирів в дорозі і підвищення продуктивності транспортних засобів;
- оцінка втрат від дорожньо-транспортних пригод;
- оцінка впливу транспорту на забруднення навколишнього середовища.

Наведені «етапи» розкривають проблематику дослідження впливу автомобільного транспорту в економічному і соціальному аспектах. Велику роль у цьому переліку відіграють інвестиційні, фінансові, цінові та продуктивні індикатори.

Американські автори акцентують увагу на необхідності оцінювання впливу транспорту, зокрема транспортування, на такі сектори, як ринок праці, міжнародні та внутрішні торговельні потоки, промислова конкуренція й ефективність (економіка масштабів виробництва), економіка агломерації на метрополійних територіях, детермінації неефективним транспортом величезних втрат усієї економіки [2].

З-поміж різних фокусів дослідження автомобільного транспорту, транспорту загалом, одним з найбільш актуальних питань є вивчення його місця в структурі національної економіки. При цьому важливо визначити:

- місце автомобільного транспорту в структурі галузі транспорту та економіки загалом;
- вплив автомобільного транспорту на суміжні транспортні та інші види економічної діяльності;
- вплив на автомобільний транспорт суміжних та інших видів економічної діяльності, різних економічних явищ і процесів.

Дуже важливим є останній пункт. Автомобільний транспорт є не лише потужною детермінантою економічного розвитку. Він чутливий до середовищних умов. Як пише А. Міщенко, проблеми подальшого розвитку транспортного комплексу пов'язані з реформуванням інших галузей, оскільки обсяги продукції промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі переважно і визначають завантаженість транспортної системи [10, с. 30]. Тобто, в умовах занепаду економіки розвиток транспорту загалом та автомобільного транспорту зокрема є дуже утрудненим, практично неможливим.

Розглянемо більш детально місце автомобільного транспорту в структурі національної

економіки. Найперше зазначимо, що дослідження «структури» є дуже цінним як з методологічної, так і практичної точок зору. Фахівці стверджують, що визначення структури передбачає вирішення двох взаємопов'язаних задач: по-перше, виявлення того, з

яких складових складається система, що вивчається (її склад); по-друге, виявлення того, як ці складові пов'язані і взаємодіють між собою при виконанні системою своїх функцій [3, с. 20].

Таблиця 1

Актуальні дослідницькі фокуси щодо автомобільного транспорту в економічній галузі знань

Комплексна тематика розгляду автомобільного транспорту	Конкретна тематика розгляду автомобільного транспорту
<ul style="list-style-type: none"> - Індикатор соціально-економічного розвитку країни (економіка, якість життя населення) - Місце в структурі національної економіки, що впливає на її спеціалізацію - Роль у формуванні макроекономічних показників та економічних показників розвитку регіонів - Значення для розвитку інших видів економічної діяльності (особливо, реального сектору економіки, туризму), формування попиту на послуги й продукцію транспорту - Значення сфери як середовища зайнятості, реалізації підприємницького потенціалу - Забезпечення просторового розвитку (економічне освоєння нових територій, формування метрополій і агломерацій, спеціальних економічних зон тощо) - Забезпечення можливостей реалізації геополітичного (транзитного, у міжнародному просторі) і територіального (у внутрішньому просторі) потенціалів з відображенням на економічних показниках 	<ul style="list-style-type: none"> - Значення для інноваційного розвитку, стимулювання науково-конструкторської діяльності щодо покращення технологічних характеристик транспортних засобів та інфраструктури, зменшення їх негативного впливу на довкілля - Значення для ціноутворення на ринку (закладення витрат на транспорт у собівартість продукції, трансакційні витрати) - Індикатор соціальної відповідальності бізнесу (послуги перевезення – соціально значимі, у тому числі потребують забезпечення інклюзивності) - Чинник інвестиційної привабливості економіки країни (регіону, поселення) - Чинник фінансового наповнення бюджетів загальнодержавного і місцевого рівнів, з одного боку, та стаття бюджетних витрат, з іншого

**Джерело: авторська розробка*

Оскільки при розгляді змісту економіки особливо актуальним є системний підхід, вивчення її структурної ознаки є закономірним. Поняття «національна економіка» є постійно використовуваним, хоча науковці формулюють різне бачення його змісту. Обґрунтованим є інституційно-ресурсний підхід, який передбачає розгляд національної економіки як сукупності ресурсів й економічних суб'єктів, взаємозалежних та взаємодіючих між собою в сфері виробництва, розподілу, обміну і споживання товарних благ та послуг [7, с. 7]. З практичної точки зору виправданим є розгляд структури національної економіки як комплексу внутрішніх зв'язків між сферами, галузями, секторами, регіонами, формами власності тощо й окремими структурними утвореннями всередині цих елементів, пов'язаних між собою системою суспільного поділу праці [5, с. 382].

Найбільш популярною характеристикою в дослідженні національної економіки серед науковців, безумовно, є структурна. Особлива увага приділяється впливу структури національної економіки на різні аспекти людського, економічного, цивілізаційного розвитку. Так, Б. Данилишин, Л. Чернюк та М. Фащевський акцентують увагу на тому, що структура економіки повинна сприяти зростанню творчих сил людей і раціональному використанню сил природи [4, с. 20]. Н. Скірка визначає критерії оптимальності структури національної економіки, що окреслюють її широке значення: виробництво товарів та послуг, які, з одного боку, забезпечують максимальне задоволення

суспільних потреб, з іншого – мінімізують витрати економічних ресурсів на їх виготовлення; сприяння довгостроковим темпам економічного зростання за умови узгодження темпів використання економічних ресурсів зі швидкістю їх оновлення; забезпечення переходу економічної системи до вищого кількісного й якісного стану; стимулювання максимального використання результатів науково-технічного прогресу, спеціалізації країни у світовому поділі праці, інтеграційних процесів [13, с. 35].

Структура національної економіки може досліджуватись за різними критеріями. Як пише Н. Скірка, структуру економіки можна аналізувати як з боку виробництва, так і з боку розподілу, обміну й споживання створеного продукту; як з боку підприємств, галузей, регіонів та інших господарських елементів, так і з боку окремих структуроутворюючих факторів і процесів [13, с. 34]. Незважаючи на можливість різних підходів, найбільш поширеним є аналіз структури економіки за галузевим, територіальним і технологічним критеріями. При кожному з них дослідження місця автомобільного транспорту отримує свою специфіку (рис. 1). Галузева структура відображає систему розподілу виробничих ресурсів між головними видами виробничої діяльності, а також питому вагу окремих галузей у загальному обсязі національного виробництва [12, с. 44]. Ефективність галузевої структури дуже сильно залежить від технологічної структури економіки, визначаючи приналежність того чи іншого виду

діяльності до певного технологічного укладу. Як пишуть Ю. Орловська та С. Літовченко, найголовнішим чинником, що спричиняє негативні тенденції в структурі економіки, є низька інноваційна активність в цілому та її суттєві перекося у регіональному розрізі [11, с. 106]. Це міркування логічно скеровує до наступного критерію дослідження структури економіки – територіального. Територіальна структура економіки прив'язує її характеристики до певних просторових

координат. Як стверджує Б. Яценко, територіально-господарська структура є композицією територіальних поєднань економічних ресурсів, виробничих та обслуговуючих підприємств, елементів інфраструктури, інститутів управління і фінансової діяльності та інших, кожне з яких виконує певну функцію в життєдіяльності та розвитку економіки регіону, країни чи світового господарства [14, с. 245].

Галузева структура економіки	Територіальна структура економіки	Технологічна структура економіки
<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Вагомість сфери у показниках ВВП, ВДВ, бізнес-активності <input checked="" type="checkbox"/> Спричинення структурних змін і трансформацій національної економіки (вагомість сфери послуг) <input checked="" type="checkbox"/> Міжгалузеві і внутрішньогалузеві взаємодії 	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Вагомість сфери у показниках ВВП, бізнес-активності <input checked="" type="checkbox"/> Спричинення структурних змін і трансформацій регіональної, локальної економіки <input checked="" type="checkbox"/> Міжтериторіальні автотранспортні потоки <input checked="" type="checkbox"/> Міжтериторіальні диспропорції за показниками розвитку сфери 	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Вагомість сфери у показниках інноваційної діяльності <input checked="" type="checkbox"/> Науково-дослідна та дослідно-конструкторська робота, результати якої впроваджуються у сферу <input checked="" type="checkbox"/> Детермінації формування нових технологічних укладів

Рис. 1. Особливості розгляду місця автомобільного транспорту в економіці залежно від структурного критерію

* Джерело: авторська розробка

Автомобільний транспорт у галузевій структурі національної економіки – надзвичайно важлива ланка. Він сформувався як окремий вид діяльності у галузі транспорту. Сама структура економіки з розподілом на галузі пройшла тривалий процес формування. Як пише Т. Міт'яєва, галузі формувались у чотири етапи впродовж історично-еволюційного розвитку суспільного виробництва [9, с. 204]:

I. Загальний етап розподілу праці, коли сформувались великі галузі економіки – промисловість, сільське господарство, будівництво, транспорт, зв'язок.

II. Розподіл праці з великих галузей економіки, коли сформувались спеціалізовані галузі промисловості, сільського господарства, будівництва, транспорту, зв'язку; рівень спеціалізації цих галузей зовсім різний та має, певною мірою, умовний та відносний характер, що спричиняє на практиці необхідність їх систематизації в окремі групи, комплекси тощо.

III. Виникнення підгалузей промисловості у межах певної спеціалізованої галузі.

IV. Одиначний етап або скоріше вид розподілу праці, що відбувається безпосередньо на підприємстві з потенційною можливістю появи нових виробництв, які в перспективі можуть за певних умов сформувати нову галузь (підгалузь).

З цього твердження бачимо, що транспорт спочатку був сформований як «велика галузь». На другому етапі відбулось виокремлення спеціалізованих галузей транспорту – видів економічної діяльності.

Для визначення переліку видів економічної

діяльності, які формують сферу автомобільного транспорту та дозволяють визначати внутрішньо- і міжгалузеві комплекси, будемо керуватись КВЕД-2010, який нині чинний в Україні. Галузі транспорту присвоєна секція Н «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність». Ця секція включає забезпечення пасажирських і вантажних перевезень (за розкладом або ні) залізничним, трубопровідним, автомобільним, водним або повітряним транспортом, а також допоміжну діяльність, таку як діяльність терміналів і автостоянок, вантажно-розвантажувальні роботи, зберігання тощо [6]. Бачимо, що секція Н орієнтована на надання транспортних послуг, а тому числі автомобільним транспортом, а також на їх обслуговування.

Секцію Н формують групи: 49 «Наземний і трубопровідний транспорт»; 50 «Водний транспорт»; 51 «Авіаційний транспорт»; 52 «Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту»; 53 «Поштова та кур'єрська діяльність». Саме у групу 49 входять основні види економічної діяльності, які формують сферу автомобільного транспорту (табл. 2).

При вивченні КВЕД-2010 з віднесенням того чи іншого виду економічної діяльності до автомобільного транспорту виникають суперечності з приводу приналежності сфер матеріально-технічного і ресурсного забезпечення транспортних засобів, оброблення вантажів, пакування і т. д. Усі ці види діяльності формують суміжні до автомобільного транспорту сфери першого і другого рівнів.

**Види економічної діяльності, що формують сферу господарювання автомобільного транспорту
(згідно КВЕД-2010)**

Групи	Класи
БАЗОВІ СФЕРИ	
Секція Н «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»	
49.3 Інший пасажирський наземний транспорт (всі наземні пасажирські перевезення, крім залізничних)	49.31 Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення: 49.32 Надання послуг таксі 49.39 Інший пасажирський наземний транспорт (послуги з перевезення на далекі відстані рейсовими автобусами; чартерні перевезення, екскурсійні й туристичні перевезення; перевезення шкільними та службовими автобусами та ін.)
49.4 Вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення речей (усі види наземних вантажних перевезень, крім залізничних)	49.41 Вантажний автомобільний транспорт 49.42 Надання послуг перевезення речей (переїзду)
ОСНОВНІ СУМІЖНІ СФЕРИ	
Секція Н «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»	
52.2 Допоміжна діяльність у сфері транспорту	52.21 Допоміжне обслуговування наземного транспорту (діяльність автостанцій, автовокзалів, перевантажувальних товарних станцій; функціонування доріг, мостів, тунелів, паркувальних майданчиків, платних автостоянок або гаражів, стоянок для велосипедів, зберігання житлових автофургонів і причепів у зимовий період); буксирування та надання допомоги на шляхах та ін. 52.24 Транспортне оброблення вантажів 52.29 Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту
53.2 Інша поштова та кур'єрська діяльність	53.20 Інша поштова та кур'єрська діяльність (виймання, сортування, перевезення та доставки поштових відправлень; послуги з доставки додому)
G Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	
45.1 Торгівля автотранспортними засобами	45.11 Торгівля автомобілями та легковими автотранспортними засобами 45.19 Торгівля іншими автотранспортними засобами
45.2 Технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів	45.20 Технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів
45.3 Торгівля деталями та приладдям для автотранспортних засобів	45.31 Оптова торгівля деталями та приладдям для автотранспортних засобів 45.32 Роздрібна торгівля деталями та приладдям для автотранспортних засобів
45.4 Торгівля мотоциклами, деталями та приладдям до них, технічне обслуговування і ремонт мотоциклів	45.40 Торгівля мотоциклами, деталями та приладдям до них, технічне обслуговування і ремонт мотоциклів
Секція К Фінансова та страхова діяльність	
65.1 Страхування	65.12 Інші види страхування, крім страхування життя (страхування автомобільного транспорту)
Секція N Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	
79.1 Діяльність туристичних агентств і туристичних операторів	79.11 Діяльність туристичних агентств (подорожі)
77.1 Надання в оренду автотранспортних засобів	77.11 Надання в оренду автомобілів і легкових автотранспортних засобів 77.12 Надання в оренду вантажних автомобілів
Секція Q Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	
86.9 Інша діяльність у сфері охорони здоров'я	86.90 Інша діяльність у сфері охорони здоров'я (послуги транспорту швидкої медичної допомоги)

* Джерело: побудовано автором за даними [6]

У табл. 3 узагальнено авторське бачення таких рівнів формування сфер автомобільного транспорту.

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

№ з/п	Рівень
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 ін.
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 ін.
5	Базові галузі, що формують попит на транспортні послуги: промисловість; сільське господарство; торгівля; туризм

* Джерело: авторська розробка

**ВИСНОВКИ І ПЕРСПЕКТИВИ
ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ**

Автомобільний транспорт можна охарактеризувати як синергетичну галузь. Його значення дуже високе для розвитку будь-якої економіки. Він слугує як індикатором рівня економічного розвитку країни, так і потужною детермінантою прогресивних змін. Чітке розуміння місця автомобільного транспорту в структурі національної економіки є дуже важливим. Воно дозволяє обґрунтовувати пріоритети його державного регулювання та забезпечення стратегічного розвитку.

Тому слід приділяти особливу увагу можливостям технологізації сфери, оптимізації ринкових механізмів ціноутворення на транспортні послуги, які закладаються у кожний продукт чи послугу на ринку. Також важливо визначати динамічні характеристики зміни вагомості автомобільного транспорту в структурі національної економіки, зокрема за критеріями формування макроекономічних показників, зайнятості, податкових надходжень до бюджетів усіх рівнів. Такі дослідження слід підкріплювати реальними статистичними розрахунками, чому буде присвячено наступні праці автора.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Nielsen J. E. Essays in the Economics of Transport / Jens Erik Nielsen // PhD Thesis No. 150, March 2007, Department of Economics University of Copenhagen [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.econ.ku.dk/research/publications/red/red119.pdf>.
2. Winston C. Transportation and the United States Economy: Implications for Governance / Clifford Winston; Brookings Institution [Electronic resource]. – Mode of access: <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2015/05/Transportation-and-the-Economy-China.pdf>.
3. Васюченко, Л. П. Характер, структура и факторы формирования экономических отношений / Л. П. Васюченко, В. В. Гаврилюк, И. В. Забелова и др. ; Под. ред. А. П. Моровой. – Мн.: Наука і техніка, 1992. – 191 с.
4. Данилишин, Б. М. Просторова організація продуктивних сил України: мезо- та мікрорегіональний рівень / Б. М. Данилишин, Л. Г. Чернюк, М. І. Фашевський та ін. – Вінниця : Книга-Вега, 2007. – 572 с.
5. Економічний енциклопедичний словник / С. В. Мочерний, Я. С. Ларіна, О. А. Устинко, С. І. Юрій : У 2 томах. Том 2 / За ред. С. В. Мочерного. – Львів : Світ, 2006. – 568 с.
6. Класифікація видів економічної діяльності (КВЕД-2010) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://kved.ukrstat.gov.ua/KVED2010/kv10_i.html
7. Ковальчук, В. М. Структурна перебудова національної економіки в контексті інноваційного розвитку / В. М. Ковальчук // НАН України. Об'єдн. ін-т економіки: Відп. ред. Л. М. Шабліста. – Київ, 2005. – 240 с.
8. Мітеллаєва, К. О. Регіональна транспортна система та її місце в соціально-економічному розвитку регіону / К. О. Мітеллаєва // Культура народів Причорномор'я. – 2013. – № 256. – С. 77-80.
9. Міт'яєва, Т. Л. Поняття галузі та передумови її формування / Т. Л. Міт'яєва // Економічна стратегія і перспективи розвитку сфери торгівлі та послуг. – 2013. – Вип. 2(1). – С. 199-209.
10. Міщенко, А. Актуальні проблеми правового регулювання ринку транспортних послуг / А. Міщенко // Правовий тиждень. – 2008. – № 30-31. – С. 29-34.
11. Орловська, Ю. В. Трансформація галузевої структури економіки старопромислових регіонів України: пріоритети та орієнтири / Ю. В. Орловська, С. В. Літовченко // Економічний простір. – 2016. – № 106. – С. 103-114.
12. Пилипенко, Ю. І. Технологічна структура національної економіки: теорія, практика та регулювання: Монографія / Ю. І. Пилипенко. – Д.: Національний гірничий університет, 2010. – 202 с.

13. Скірка, Н. Я. Структурні зміни в економіці України та стратегічні напрями державного регулювання / Н. Я. Скірка // Держава та регіони. Сер.: Економіка та підприємництво. – 2013. – № 4. – С. 34-37.
14. Яценко, Б. П. Структура господарства Японії (економіко-географічне дослідження господарства постіндустріальної країни) / Б. П. Яценко / НАН України. Ін-т сходознавства ім. А. Кримського. – К., 2006. – 254 с.

REFERENCES

1. Nielsen, J. E. (2007). Essays in the Economics of Transport. Retrieved from: <http://www.econ.ku.dk/research/publications/red/red119.pdf>.
2. Winston, S. (2015). Transportation and the United States Economy: Implications for Governance. Retrieved from: <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2015/05/Transportation-and-the-Economy-China.pdf>.
3. Vasyuchenok, L. P., Gavrilyuk, V. V., Zabelova, I. V. (1992). Charakter, struktura i faktory formirovaniya ekonomicheskikh otnosheniy. Mn.: Navuka i tehnika.
4. Danilishin, B. M., CHernyuk, L. G., Fashchevskiy, M. I. (2007). Prostorova organizatsiya produktivnih sil Ukraïni: mezo- ta mikroregionalniy riven. Vinnitsya: Kniga-Vega.
5. Mocherniy, S. V., Larina, YA. S., Ustinko, O. A., YUriy, S. I. (2006). Ekonomichnyy entsiklopedichnyy slovník. Lviv: Svit.
6. Klasifikatsiya vidiv ekonomichnoï diyalnosti (KVED-2010). Retrieved from: http://kved.ukrstat.gov.ua/KVED2010/kv10_i.html.
7. Kovalchuk, V. M. (2005). Strukturna perebudova natsionalnoï ekonomiki v konteksti innovatsiynogo rozvitku. NAN Ukraïni. Ob'edn. in-t ekonomiki. Kiïv.
8. Mitellaeva, K. O. (2013). Regionalna transportna sistema ta ïi mistse v sotsialno-ekonomichnomu rozvitku regionu. Kultura narodov Prichernomor'ya, 256, 77-80.
9. Mityaeva, T. L. (2013). Ponyattya galuzi ta peredumovi ïi formuvannya. Ekonomichna strategiya i perspektivi rozvitku sferi torgivli ta poslug, 2(1), 199-209.
10. Mischenko, A. (2008). Aktualni problemi pravovogo reguluvannya rinku transportnih poslug. Pravoviy tijden, 30-31, 29-34.
11. Orlovska, YU. V., S. V. Litovchenko, S. V. (2016). Transformatsiya galuzevoi strukturi ekonomiki staropromislovih regioniv Ukraïni: prioriteti ta orientiri. Ekonomichnyy prostir, 106, 103-114.
12. Pilipenko, YU. I. (2010). Tehnologichna struktura natsionalnoï ekonomiki: teoriya, praktika ta reguluvannya. D.: Natsionalniy girmichiy universitet.
13. Skirka, N. YA. (2013). Strukturni zmini v ekonomitsi Ukraïni ta strategichni napryami derjavnogo reguluvannya. Derjava ta regioni. Ser.: Ekonomika ta pidpriemnitstvo, 4, 34-37.
14. Yatsenko, B. P. (2006). Struktura gospodarstva Yaponii (ekonomiko-geografichne doslidjennya gospodarstva postindustrialnoï kraïni). NAN Ukraïni. In-t shodoznastva im. A. Krim'skogo. K.

Овчар Петр Андреевич, Голубка Степан Михайлович. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ В КОНТЕКСТЕ ФОРМИРОВАНИЯ СТРУКТУРЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ.

В статье обобщен актуальный базис исследования автомобильного транспорта в экономической области знаний. Среди исследовательских подходов комплексного характера отмечена актуальность рассмотрения автомобильного транспорта: как индикатора социально-экономического развития страны; его роли в формировании макроэкономических показателей и экономических показателей развития регионов; его значение для развития других видов экономической деятельности и тому подобное. Выделены актуальность исследования автомобильного транспорта в структуре национальной экономики что влияет на ее специализацию. Определено содержание понятий «структура» и «национальная экономика». Обоснованы особенности рассмотрения места автомобильного транспорта в экономике в зависимости от структурного критерия - отраслевого, территориального, технологического. В отраслевой структуре экономики автомобильный транспорт следует рассматривать по: значимости сферы в показателях ВВП, ВДВ, бизнес-активности; причинением структурных изменений и трансформаций национальной экономики; межотраслевыми и внутриотраслевыми взаимодействиями. Территориальная структура экономики актуализирует рассмотрение автомобильного транспорта с точки зрения: его значимости в показателях валового регионального продукта (ВРП), бизнес-активности; причинение структурных изменений и трансформаций региональной, локальной экономики; межтерриториальных автотранспортных потоков; межтерриториальных диспропорций по показателям развития сферы. Технологическая структура экономики допускает определение влияния автомобильного транспорта на: показатели инновационной деятельности; научно-исследовательскую и опытно-конструкторскую работу, результаты которой внедряются в сферу; формирование новых технологических укладов. Систематизированы виды экономической деятельности, которые формируют сферу автомобильного транспорта по КВЭД-2010. Проведено их распределение на уровне: виды экономической деятельности, которые предоставляют транспортные услуги (перевозки); смежные виды экономической деятельности первого уровня (сферы предоставления транспортных услуг другими видами транспорта); смежные виды экономической деятельности второго уровня (производство автомобильных транспортных средств, их ремонт и материально-техническое обеспечение, погрузочно-разгрузочные работы, упаковку, виды экономической деятельности, обеспечивающих конкурентные позиции сферы (финансовое, информационное программное, обеспечение, научные

исследования и разработки); базовые отрасли формируют спрос на транспортные услуги (промышленность, сельское хозяйство, торговля, туризм).

Ключевые слова: автомобильный транспорт, национальная экономика, структура, отрасли экономики, виды экономической деятельности.

Ovchar Petro A., Holubka Stepan M. AUTO TRANSPORT IN THE CONTEXT OF FORMATION OF STRUCTURE OF NATIONAL ECONOMY

The article summarizes the actual bases of the study of motor transport in the economic field of knowledge. Among the research focal points of the complex nature, the relevance of the consideration of motor transport: as an indicator of social and economic development of the country; its role in the formation of macroeconomic indicators and economic indicators of regional development; its importance for the development of other types of economic activity, etc. The relevance of the study of motor transport in the structure of the national economy, which influences its specialization, has been singled out. The content of the concepts of "structure" and "national economy" is determined. The peculiarities of consideration of the place of motor transport in the economy have been substantiated, depending on the structural criterion - sectoral, territorial, technological. In the sectoral structure of the economy, road transport should be considered for: the value of the sphere in terms of GDP, airborne activity, business activity; causing structural changes and transformations of the national economy; intersectoral and intersectoral interactions. The territorial structure of the economy updates the consideration of road transport from the point of view: its importance in terms of GRP, business activity; causing structural changes and transformations of a regional, local economy; interterritorial motor transport streams; interterritorial disproportions on indicators of development of the sphere. The technological structure of the economy allows determining the impact of road transport on: indicators of innovation activity; research and development work, the results of which are implemented in the sphere; formation of new technological methods. The types of economic activity forming the sphere of automobile transport according to the CES-2010 have been systematized. Their distribution at the level has been carried out: types of economic activity, providing transport services (transportation); related types of economic activity of the first level (areas of provision of transport services by other modes of transport); adjacent types of economic activity of the second level (production of motor vehicles, their repair and logistics, loading and unloading works, packaging, types of economic activities that provide competitive positions of the sphere (financial, information software, provision, research and development); basic industries that form demand for transport services (industry, agriculture, trade, tourism).

Key words: auto transport, national economy, structure, branches of economy, types of economic activity.

Одержано 14.04.2018 р.

УДК 338.48

Папш Василь Васильович,
д.е.н., професор, професор кафедри туризму і рекреації,
Лужанська Тетяна Юріївна,
к.г.н., доцент, доцент кафедри туризму і рекреації,
Бошота Неля Василівна,
к.е.н., старший викладач кафедри фінансів,
Мукачівський державний університет

РОЗВИТОК ПІДПРИЄМНИЦТВА У СФЕРІ ТУРИЗМУ

Туризм має потенціал для розширення можливостей громади, і необхідно зосередити зусилля на його сталому розвитку. Розуміння потреб туристів та особливостей туристичних процесів є першим етапом для розширення можливостей місцевих громад приймати обґрунтовані та прийнятні рішення щодо розвитку туризму. Для побудови комунікації та довіри між представниками туризму необхідні значні інвестиції. Успішний розвиток туризму передбачає чітке розуміння важливості підприємництва і управління людськими ресурсами. Туристичні підприємства визначені як найважливіші учасники процесу створення робочих місць і зростання економіки у світі. Також необхідно ідентифікувати конструкції, які впливають на створення якісних підприємств в індустрії туризму. Туризм має значний попит завдяки створенню різного роду атракцій та підтримки туристичної інфраструктури. Проте необхідно розробити стратегію, яка повинна забезпечити управління туризмом та маркетингову структуру, підтримку наукових досліджень та розробку нових туристичних продуктів, підходи до управління ризиками. Інший важливий аспект – це охорона навколишнього середовища, історико-культурної спадщини та обмеження туристичних потоків. Крім того, для успішного туристичного бізнесу важливими чинниками є підприємницька активність та характеристики лідерства, тобто людський капітал підприємств. Метою статті є концептуальні засади розвитку підприємництва у туристично-рекреаційній сфері України та напрями його активізації у середньостроковій перспективі. Наукова новизна полягає у дослідженні маркетингової