

Ремзіна Н.А.

провідний інженер відділу ринку транспортних послуг,
Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Remzina Natalia

Institute of Market Problems and Economic-Ecological Research
of the National Academy of Sciences of Ukraine

ФАКТОРНО-КРИТЕРІАЛЬНЕ ОЦІНЮВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИХ ПЕРЕДУМОВ РОЗВИТКУ ПОСТІЙНИХ ПРИСТРОЇВ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ УКРАЇНИ

У статті узагальнено основні проблеми постійних пристроїв транспортних систем України. Отримав подальшого розвитку науково-методичний підхід до факторно-критеріального оцінювання організаційно-економічних передумов розвитку постійних пристроїв транспортних систем України. Визначено основні критерії, за якими методом експертної оцінки встановлено їхні вагові значення, та здійснено оцінку (у бальній системі) на підставі розробленого методичного підходу. Запропоновано авторське бачення шкали трактування отриманих результатів факторно-критеріального оцінювання передумов розвитку постійних пристроїв, який полягає у застосуванні інтервальної шкали від нуля до одиниці із шагом 0,2. Проведено відповідні розрахунки, які показали, що максимально впливовими на розвиток постійних пристроїв є геополітичний та економічний чинники, а також юридичні аспекти.

Ключові слова: транспорт, термінал, шляхи сполучення, метод експертних оцінок, кваліметрія.

Постановка проблеми. Із погляду наявних теоретичних розробок філософського та загальнонаукового характеру передумовою розвитку економічних систем прийнято вважати попередні, наявні на даний період та у минулому умови, а також положення та твердження, які прийнято як вихідні у процесі подальшого розвитку [1].

До проблем, що стосуються постійних пристроїв транспортних систем, можна віднести: нестачу фінансових ресурсів для збалансованого розвитку постійних пристроїв, інтегрованого як із міжнародними трендами, так і з вимогами вітчизняних споживачів; неякісне планування розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення, що є наслідком соціально-економічної нестабільності; незавершену перебудову логістичної системи та втрату частини активів транспортних систем, зокрема постійних пристроїв, унаслідок геополітичних проблем; наявність проявів неефективного управління, саботажу процесів розбудови та державно-приватного партнерства; неповне навантаження на портові потужності внаслідок скорочення вантажних перевезень; неякісне обслуговування сервісами терміналів; прояви корупції в управлінських ланках та в частині митного контролю; скорочення кількості кваліфікованих кадрів для обслуговування транспортних терміналів унаслідок неконкурентної заробітної плати та інших чинників.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання розвитку транспортних терміналів та шля-

хів сполучення досліджується низкою вчених, таких як А.Г. Демьянченко, І.В. Заблодська, І.Р. Бузько, О.О. Зеленко, І.О. Хорошилова. Невирішеною частиною загальної проблеми є аналіз передумов розвитку постійних пристроїв транспортних систем. Основою для проведення їх факторно-критеріального оцінювання є праці таких науковців, як А.Г. Варжапетян, Г.А. Дмитренко, А.І. Орлов, П.Г. Вашків, П.Ш. Пастер, В.П. Сторожук, Є.Ш. Ткач, Л.А. Лисенко та ін.

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є проведення факторно-критеріального оцінювання організаційно-економічних передумов розвитку постійних пристроїв транспортних систем України на основі аналізу основних проблем та тенденцій їх розвитку.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до наведених проблем та завдань даного дослідження, сформуємо основні передумови, які є базовими щодо розвитку постійних пристроїв транспортних систем України. Оскільки нами визначено, що передумови є, по суті, відправною точкою для подальшого розвитку, проведемо аналіз стану та тенденцій розвитку транспортної системи України у площині економічного, юридичного, технологічного, соціального розвитку та геополітичної інтеграції.

Розглядаючи статистичні дані щодо стану та тенденцій розвитку транспортної системи України (табл. 1), можна констатувати такі економічні передумови її розвитку:

Обсяги транспортних послуг

Транспортні послуги	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	Динаміка, 2018 2015	Структура, 2018 р.
Перевезення вантажів, тис т, у т. ч.:	1321052	1384441	1437354	1478759	1,12	100
залізничний	294301	292104	277288	267639	0,91	18,10
морський	3291	3032	2253	1892	0,57	0,13
річковий	3155,5	3641,8	36140,2	3698,0	1,17	0,25
автомобільний	1020304	1085663	1121673	1205530	1,18	81,52
Перевезення пасажирів, тис осіб, у т. ч.:	2647017	2422705	2195412	2078012	0,78	100
залізничний	389794	389057	164941,6	157962,4	0,40	7,60
морський	25,5	30,3	28,6	71,9	2,84	0,003
річковий	550,8	448,5	562,9	596,2	1,07	0,08
автомобільний	2250345	2024892	2019324	1906852	0,85	91,76
авіаційний	6302	8277	10555	12529	1,98	0,60
Частка витрат домогосподарств на транспортні послуги, %	3,7	3,6	3,4	4,2	1,13	-
Капітальні інвестиції у водний транспорт, млн грн	302,5	233,9	253,7	198,2	0,65	-
Вантажообіг морського транспорту, млн ткм	3862,1	2538,7	2848,6	1822,8	0,47	-

Джерело: дані [2] та власні розрахунки автора

– нерівномірність розподілу обсягів вантажних та пасажирських перевезень за видами транспорту. Зокрема, за останніми показниками 2018 р. на ринку транспортних послуг домінує автомобільний транспорт як за показниками вантажних, так і пасажирських перевезень (81,52% та 91,76% відповідно);

– останні роки характеризуються підвищенням попиту на авіаційні перевезення, особливо з боку пасажироперевезень, що пояснюється входженням закордонних авіакомпаній із лояльною тарифною політикою на ринок цих перевезень;

– стає скорочення обсягів перевезень ПАТ «Укрзалізниця» з причин як незадовільної якості, так і постійного зростання тарифів на всі види перевезень. Це призводить до погіршення фінансових результатів ПАТ «Укрзалізниця» та до зрушень у структурі її доходів, де за останні роки основна частка доходів припадає на послуги локомотивної тяги;

– збільшення кількості власних транспортних засобів (особливо тих, що ввезені в країну на правах транзиту);

– значні зміни у динаміці та структурі морських та річкових перевезень, зокрема значне скорочення вантажних морських перевезень за одночасного зростання пасажиропотоку. Річний транспорт демонструє зростання обсягів за обома видами перевезень. Це можна пояснити зростанням як внутрішніх, так і міжнародних (зокрема, у напрямку країн ЄС) перевезень;

– високі витрати на транспортування, які становлять близько 40% від купівельної вартості товарів та послуг, призводять до економічної недоцільності експортно-імпортових операцій;

– зростання частки витрат домогосподарств на транспортні послуги, що можна пояснити не зростанням добробуту та якості життя, а, скоріш за все, іншими чинниками, а саме трудовою та освітньою міграцією, активізацією бюджетного туризму (особливо авіаційного), наявністю безвізового режиму з ЄС та поліпшенням умов розвитку міжнародного бізнес-середовища;

– суттєве (майже вдвічі) скорочення обсягів капітальних вкладень у розвиток морського транспорту, що природно призводить до зростання частки морально та фізично застарілих активів рухомого складу та постійних пристроїв;

– скорочення на 53% загального вантажообігу, як закордонного, так і каботажного.

Економічні результати діяльності морських портів та терміналів відображають недовантаження наявних портових потужностей на 30–40%, що негативно впливає на фінансові результати. Також визначається істотне відставання технологічного забезпечення транспортних терміналів від існуючих світових тенденцій і потреб судно- та вантажовласників. Вітчизняні фахівці [3, с. 55] відзначають незадовільний стан постійних пристроїв та допоміжних об'єктів.

Отже, економічними передумовами розвитку постійних пристроїв України є тарифна та дивідендна політика держави, податки та збори відповідно до фіскального законодавства, зміни економічної та трудової поведінки населення, інвестицій у розвиток постійних пристроїв тощо.

До юридичних передумов розвитку постійних пристроїв України слід, перш за все, віднести державне управління та загальну правову базу функціонування

й розвитку транспортних систем. До основних правових регуляторів віднесемо: правове забезпечення діяльності постійних пристроїв (закони, статuti, положення, правила перевезень, договори, інструкції, ліцензування окремих видів транспортної діяльності, державна реєстрація транспортних засобів); регулювання експлуатаційної діяльності постійних пристроїв (координація роботи всіх видів транспорту, підготовка графіку руху, ремонт рухомого складу і ремонтної бази, придбання нового рухомого складу і обладнання); правове забезпечення фінансово-економічної діяльності (управління майном, цінова політика тощо), регулювання соціального середовища, кадрової політики, систем охорони навколишнього середовища (добір кадрів, безпека умов праці, соціальний захист); правове забезпечення міжнародного співробітництва (розвиток єдиної транспортної системи, управління в особливий період, профілактика і попередження правопорушень, захист державних таємниць) [4, с. 17–18].

Утім, загальне правове регулювання розвитку постійних пристроїв транспортних систем носить централізований характер та майже не враховує специфіки регіонів. Також перебудови потребують процедури розроблення, прийняття та імплементації правового поля. Отже, основною юридичною передумовою розвитку постійних пристроїв транспортних систем України є децентралізація влади, яка є однією з визначальних у процесі реалізації реформ в Україні. Вона створила підґрунтя для укорінення кардинальних інституційних перетворень. Завдяки створенню нової системи розподілу владних повноважень між центральними та місцевими органами влади в Україні можливе формування нової системи взаємовідносин між різними гілками влади, зокрема в частині правового та регуляторного забезпечення розвитку транспортних систем.

До технологічних передумов розвитку постійних пристроїв, відповідно до «Стратегії розвитку транспорту до 2030 р.» [5], віднесемо такі: низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок; недостатнє технологічне забезпечення систем обслуговування українських морських торговельних портів та їх відсутність у світових рейтингах за критеріями якості та технологічності; низькі темпи впровадження провідних інноваційних технологій, технологічних та логістичних трендів, зокрема систем (не більше 0,5% транспортного ринку); низький рівень інтероперабельності та загальне технологічне відставання від TEN-T (Транс'європейська транспортна мережа) [5], незважаючи на зручне розташування та наявність умов для інтеграції;

До геополітичних передумов розвинення постійних пристроїв транспортних систем України слід віднести такі: логістичний ринок Західної Європи майже повністю сформований та розглядає перспективи росту на Сході, а саме в Україні, що надає вітчизняній транспортній системі вагомі пріоритети для роз-

витку; вдале геополітичне розташування країни дає змогу формувати підґрунтя для використання можливостей інтеграції у євро-азійські транспортні потоки; розширення географічної присутності світових та європейських логістичних компаній надає можливості для сумісної діяльності; можливість розширення спектру послуг та видів співпраці з міжнародними операторами; нова політична спрямованість може сприяти підвищенню інвестиційної привабливості вітчизняних транспортних систем за різноспрямованими геополітичними векторами розвитку.

До соціальних передумов розвитку постійних пристроїв транспортних систем доцільно віднести такі: зміну менталітету громадян у напрямі використання вільного часу та відпусток, а саме зростання попиту на подорожі, туризм тощо; відсутність візового режиму з ЄС та спрощення виїзду за кордон для отримання освітніх та медичних послуг, формування бізнес-в'язків, трудову міграцію тощо; поступове зростання добробуту громадян та суттєве зниження вартості споживчих кредитів (як наслідок скорочення ставки рефінансування НБУ з 30% у 2015 р. до 13,5% станом на початок 2020 р.), що призводить зростання попиту на кредити, зокрема на власний автотранспорт, подорожі в кредит тощо.

Визначені передумови доцільно конкретизувати для отримання певних вимірів останніх. Науковим підґрунтям цього процесу вибрано метод факторно-критеріального оцінювання, за яким як методична база вимірювання використовується кваліметричний підхід («квалі» – якість, «метрія» – міряю) [6.]. Проведений аналіз наукових доробок [7] дав змогу встановити, що застосування наукового базису кваліметрії для діагностики стану соціально-економічних систем дає змогу отримати широкий спектр оцінок її стану з погляду кількісного значення якісних показників. Своєю чергою, якість оцінювання залежить від адекватного аналізу та визначених показників цього стану в певний період часу.

Процес факторно-критеріального оцінювання, яке містить комплексне оцінювання стану об'єкта, відбувається у два етапи: оцінювання властивостей об'єкта, тобто визначення чинників, що впливають на його розвиток; оцінювання складу визначених властивостей (факторів), тобто формування переліку критеріїв, що містяться у кожному з факторів.

При цьому кожному фактору та критерію необхідно встановити його вагове значення в межах усієї системи оцінки (для факторів) та в межах фактору (для критерію). Методичною основою визначення вагових значень може слугувати метод експертних оцінок [8], відповідно до якого експерти оцінюють запропоновані об'єкти, використовуючи метод оцінки в балах (наприклад, за 10-бальною шкалою). Безпосередня оцінка в балах кожного експерта в групі експертів підлягає опрацюванню. На її основі може бути розрахована вага, або значущість об'єкта в низці інших об'єктів.

У математичному вигляді формується сукупність з n об'єктів та m експертів. Кожен експерт присвоює

відповідний бал кожному об'єктові. Усереднена оцінка, яка визначає вагу, значимість об'єкта, розраховується за формулою:

$$W_i = \frac{\sum_{j=1}^m X_{ij}}{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m X_{ij}}, \quad (1)$$

де W_i – вага i -го об'єкта;
 X_{ij} – оцінка, присвоєна i -му об'єкту j -м експертом;
 $i = \overline{1, n}$, n – кількість об'єктів;
 $j = \overline{1, m}$, m – кількість експертів.

Очевидно, що сума ваги всіх об'єктів дорівнює одиниці:

$$\sum_{i=1}^n W_i = 1.$$

Як експертів необхідно вибирати таких осіб, відповіді яких забезпечили б розподіл оцінок, з якими оцінки одного явища, надані різними експертами, відрізнялися б від інших на допустимий для даного дослідження інтервал (чи забезпечували би прийнятний рівень кореляції). Тобто експерти повинні мати знання та досвід із проблематики й бути неупередженими щодо оцінки того чи іншого явища.

Як метод визначення прийнятних інтервалів розбіжностей (чи рівня кореляції) пропонуємо використовувати метод рангової кореляції, який дає змогу встановити ступінь корельованості думок експертів і, як наслідок, отриманих оцінок. У межах цього методу відбувається розрахунок коефіцієнта кореляції Спірмена (ρ) відповідно до виразу (2) [9]:

$$\rho = 1 - \frac{6 \sum_{i=1}^n d_i^2}{n(n^2 - 1)}, \quad (2)$$

де n – число об'єктів;
 $1, n$ – номер об'єкта;
 d_i – квадратична різниця оцінок в балах, визначається за формулою (3):

$$d_i = \rho_{i1} - \rho_{i2}, \quad (3)$$

де ρ_{i1} – оцінка, виставлена першим експертом (першою групою експертів) i -тому об'єкту;
 ρ_{i2} – оцінка, виставлена другим експертом (другою групою експертів) i -тому об'єкту і т. д.

Отриманий коефіцієнт кореляції може змінюватися в межах від -1 до +1 за умови справедливості гіпотези про відсутність нульового кореляційного зв'язку між оцінками окремих експертів.

У даному дослідженні експертами вибрано вибірково сукупність фахівців із даної проблематики з кола науковців та працівників транспортної галузі України. Розрахуємо необхідний обсяг експертної групи для проведення факторно-критеріального оцінювання передумов розвитку постійних пристроїв транспортних систем. За вихідну константу приймемо стандартні вимоги до репрезентативності обстеження, а саме: припустима помилка оцінки Δ з ймовірністю 75 % не повинна перевищувати $\pm 5\%$, тобто $\Delta = 0,05$.

Для довірчої ймовірності $P = 75\%$ коефіцієнт довіри $t = 1,15$. Приймаючи за припустимий рівень вибіркової дисперсії (σ) значення $\sigma = 0,5$, розрахуємо необхідний розмір вибірки (кількості експертів) для проведення даного дослідження. За вибраних умов кількість експертів повинна становити:

$$n = \frac{t^2 \cdot \sigma^2}{\Delta^2} = \frac{1,15^2 \cdot 0,5^2}{0,05^2} = 132,25 \approx 130$$

Таким чином, для проведення факторно-критеріального оцінювання з припустимою помилкою у 5%, ймовірність виникнення якої становить 75%, необхідно опитати не менш як 130 осіб. Природно, що за умов отримання меншого відсотку помилок кількість опитаних буде зростати.

Відповідно до наведеного методичного підходу, проведемо факторно-критеріальне оцінювання організаційно-економічних передумов розвитку постійних пристроїв транспортної системи України на підставі виокремлення факторів та критеріїв, які дають змогу встановити проведений вище аналіз передумов розвитку постійних пристроїв (табл. 2).

Результати оцінки візуалізовано на рис. 1.

Графічне відображення результатів факторно-критеріального аналізу передумов розвитку постійних пристроїв транспортних системи України дає змогу наочно побачити, які з визначених факторів (з урахуванням ступеню їхнього впливу на розвиток транспортних систем) мають найсуттєвіший вплив. Так, за отриманими результатами можна стверджувати, що найбільш вагомими (за ступенем впливу) є геополітичні та економічні чинники. Вони отримали майже однакові оцінки експертів. Технологічний та юридичний чинники мають також значний вплив на розвиток постійних пристроїв, але його вплив у середньому на чверть менше, ніж у попередніх чинників. Найменший вплив чинить соціальний фактор.

Від кількісної оцінки необхідно перейти до якісної та сформувані методичні підходи до трактування отриманих результатів відповідно до певного еталону (шкали). Це дасть змогу оцінити не лише ступінь впливу чинників, а й граничні межі, вихід за які може призвести до суттєвих структурних зрушень у системі. Тобто необхідно встановити межі зростання чи скорочення числового значення показників до моменту настання суттєвого впливу на загальний стан системи.

У більшості наукових праць описано велику кількість методів та підходів до трактування результатів у вигляді шкали інтервалів [10; 11]. У більшості праць пропонується вважати за граничний рівень (за оцінки від 0 до 1) показник 0,5. Тобто якщо будь-який показник у системі оцінки менший за 0,5, то він не чинить суттєвого впливу на систему, і навпаки. Інші підходи базуються на інтервальному трактуванні із шагом $0,1 \div 0,25$. У межах цього підходу чим менша оцінка, тим, відповідно, менший вплив показника.

Деякі вчені розробили нелінійну шкалу для трактування результатів оцінки. Так, у [12, с. 97] наведено

Факторно-критеріальне оцінювання організаційно-економічних передумов розвитку постійних пристроїв транспортних системи України

№	Фактори	Вагомість фактору	Критерії	Вагомість критерію	Оцінка в балах	Оцінка із урахуванням ваги
1	Економічний	0,25	Тарифна та дивідендна політика держави	0,25	8	2,0
			Податки та збори, несталість фіскального законодавства	0,2	9	1,8
			Зміни економічної та трудової поведінки населення	0,25	7	1,75
			Інвестицій у розвиток постійних пристроїв	0,3	8	2,4
			Загалом по критеріях			1,98
	Загалом з урахуванням ваги					0,497
2	Юридичний	0,2	Децентралізація влади	0,2	8	1,6
			Регулювання експлуатаційної діяльності	0,3	7	2,1
			Правове забезпечення фінансово-економічної діяльності	0,2	7	1,4
			Регулювання соціального середовища, кадрової політики, систем охорони навколишнього середовища	0,1	5	0,5
			Правове забезпечення міжнародного співробітництва	0,2	9	1,8
			Загалом по критеріях			1,48
	Загалом з урахуванням ваги					0,296
3	Технологічний	0,2	Розвиток транспортно-логістичних технологій	0,3	7	2,1
			Технологічне забезпечення систем обслуговування портів	0,4	8	2,4
			Впровадження провідних інноваційних технологій, технологічних та логістичних трендів (мультиmodalних систем)	0,15	6	0,9
			Інтероперабельність	0,15	5	0,75
			Загалом по критеріях			1,53
	Загалом з урахуванням ваги					0,306
4	Геополітичний	0,25	Розвиток операторів ЄС в Україні	0,05	5	0,25
			Вдале геополітичне розташування	0,6	9	5,4
			Розвинення сумісних проєктів	0,1	7	0,7
			Розширення спектру послуг	0,1	6	0,6
			Різноспрямовані геополітичні вектори розвитку	0,15	8	1,2
			Загалом по критеріях			1,63
	Загалом з урахуванням ваги					0,4075
5	Соціальний	0,1	Зміна менталітету громадян	0,4	5	2,0
			Відсутність візового режиму з ЄС	0,4	5	2,0
			Зростання добробуту громадян та зниження вартості споживчих кредитів	0,2	4	0,8
			Загалом по критеріях			1,6
	Загалом з урахуванням ваги					0,16

Джерело: сформовано автором

шкалу оцінки ефективності комунікаційних каналів, яка встановлює такі інтервали:

– від 0 до 0,45 – низька оцінка, об'єкт дослідження вимагає кардинальних змін та перегляду підходів до його функціонування;

– від 0,45 до 0,75 – задовільна оцінка, але об'єкт вимагає істотної модернізації;

– від 0,75 до 0,9 – добра оцінка, об'єкт потребує вдосконалення відповідно до ситуації;

– від 0,9 до 1 – відмінна оцінка, об'єкт потребує моніторингу для запобігання погіршенню оцінок.

Авторське бачення шкали трактування отриманих результатів факторно-критеріального оцінювання передумов розвитку постійних пристроїв транспорт-

Шкала трактування результатів факторно-критеріального оцінювання передумов розвитку постійних пристроїв транспортних систем України

Інтервал оцінки	Змістове наповнення
0-0,2	Вплив фактору дуже слабкий, наблизений до мінімального
0,21-0,4	Вплив відчутний, але не суттєвий
0,41-0,6	Вплив досить суттєвий, може визначати певні стратегічні напрями розвитку системи
0,61-0,8	Вплив значний, здатний призвести до зміни принципів та методів роботи системи
0,81-1	Вплив максимальний, може призводити до кардинальних інституціональних змін у діяльності системи

Джерело: складено автором

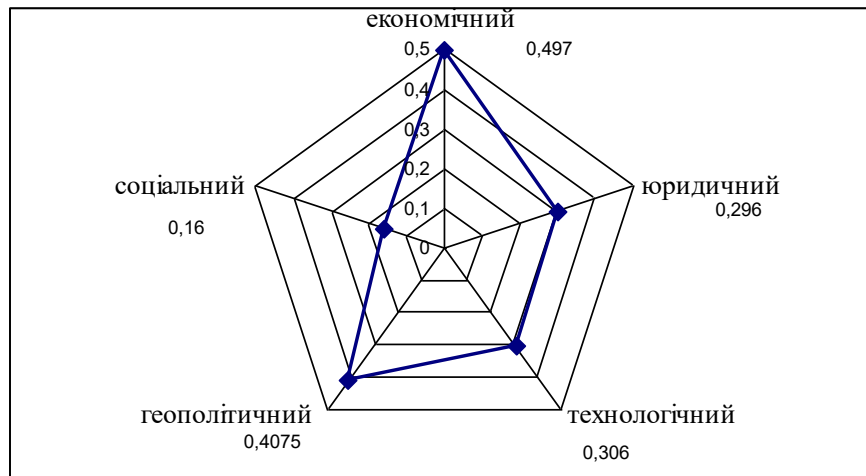


Рис. 1. Візуалізація результатів факторно-критеріального оцінювання передумов розвитку постійних пристроїв транспортних системи України

них систем України полягає у тому, що у даному разі, коли завдяки встановленню вагових значень відбувається корегування отриманих показників відповідно до ступеню їхнього впливу, для трактування отриманих результатів можна застосовувати просту інтервальну шкалу (від 0 до 1) із шагом 0,2. Шкалу трактування отриманих результатів можна навести у вигляді табл. 3.

Висновки. Розглядаючи запропоновану шкалу та порівнюючи отримані результати оцінки, можна встановити, що жоден із чинників сьогодні не має значного впливу на розвиток системи, здатного призвести до зміни принципів та методів роботи постійних пристроїв транспортних систем України. Максимально відчутними (за результатами оцінювання) є геополі-

тичний та економічний чинники, які можуть вплинути на певні стратегічні напрями розвитку постійних пристроїв. Соціальний чинник потрапляє до нижньої границі та досить слабо впливає на розвиток системи.

Отримані результати дають змогу зробити проміжні висновки, відповідно до яких сьогодні відсутні певні провідні чинники, що визначають розвиток постійних пристроїв транспортних систем України. Утім, транспортні системи, їх сталий розвиток та ефективність діяльності є дуже важливими для розбудови держави в складних економічних умовах, тому актуальності набуває розроблення теоретико-прикладних основ розвитку постійних пристроїв транспортних систем України, а також механізмів та джерел фінансового забезпечення цього розвитку.

Список літератури:

1. Философский энциклопедический словарь. URL : <http://philosophy.niv.ru/doc/dictionary/philosophical/index.htm> (дата звернення: 26.02.2020).
2. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України – 2018». Київ. 2019. 154 с. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 26.02.2020).
3. Демьянченко А.Г. Роль и структура морских портов Украины. *Проблеми економіки*. 2013. № 2. С. 53–59.
4. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону : колективна монографія / І.В. Заблудська та ін. Северодонецьк : СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.
5. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL : <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku> (дата звернення: 20.02.2020).
6. Варжапетян А.Г. Квалиметрия : учебное пособие. Санкт-Петербург : ГУАП, 2005. 176 с

7. Дмитренко Г.А. Стратегічний менеджмент: цільове управління освітою на основі кваліметричного. Київ : ІЗМН, 1996. 140 с.
8. Орлов А.И. Экспертные оценки : учебное пособие. Москва, 2002. 31 с.
9. Теорія статистики : навчальний посібник / П.Г. Вашків та ін. Київ : Либідь, 2001. 320 с.
10. Костецкий В.А. Диверсификация каналов предприятий непродовольственного ритейла : автореф. дис. ... к.э.н. : 08.00.15. Краснодар, 2013. 20 с.
11. Єльнікова Г.В. Наукові основи розвитку управління загальною середньою освітою в регіоні : монографія. Київ : ДАККО, 1999. 303 с.
12. Лисенко Л.А. Підхід до оцінки ефективності інноваційної діяльності підприємства. *Науково-технічний збірник*. 2007. № 78. С. 97–98.

References:

1. Filosofskij jenciklopedicheskiy slovar' [Philosophical Encyclopedic Dictionary]. Available at: <http://philosophy.niv.ru/doc/dictionary/philosophical/index.htm> (accessed 26.02.2020) (in Russian)
2. Statystychnyj zbirnyk "Transport i zv'jazok Ukrajinny – 2018" [Statistics Collection "Transport and Communication of Ukraine – 2018"]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed 26.02.2020) (in Ukrainian)
3. Demjjančenko A. Gh. (2013) Rolj y struktura morskyykh portov Ukrainy. Problemy ekonomiky [The role and structure of seaports of Ukraine]. Problems of economy, vol. 2, 2013, pp. 53-59. (in Ukrainian)
4. Zablods'jka I.V., Buzjko I.R., Zelenko O.O., Khoroshylova I.O. (2016) Infrastrukturne zabezpečennja rozvytku transportnoji systemy rehionu [Infrastructure support for the development of the transport system of the region]. Severodonetsk: Publishing House of SNU them. V. Dahl, 2016. 193 p. (in Ukrainian)
5. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku : Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 travnia 2018 r. № 430-r. [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine of May 30, 2018 No. 430-p.]. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku> (accessed 20.12.2019) (in Ukrainian)
6. Varzhapetjan A.G. (2005) Kvalimetrija [Qualimetry]. SPb.: SUAI, 176 p. (in Russian)
7. Dmytrenko Gh.A. (1996) Strategichnyj menedzhment: ciljove upravlinnja osvitoju na osnovi kvalimetrychnogho [Strategic Management: Targeted Qualitative Education Management]. Kiev: ISMN, 140 p. (in Ukrainian)
8. Orlov A.I. (2002) Jekspertnye ocenki [Expert assessments]. Moscow, 31 p. (in Russian)
9. Vashkiv P. Gh., Paster P. Sh., Storozhuk V. P., Tkach Je. Sh. (2001) Teorija statystyky [Theory of statistics]. Kyiv: Lybid, 320 p. (in Ukrainian)
10. Kosteckij V.A. (2013) Diversifikacija kanalov predpriyatij neprodovol'stvennogo ritejla [Diversification of channels of non-food retail enterprises] (PhD Thesis). Krasnodar, 20 p. (in Russian)
11. Jeljnjkova Gh. V. (1999) Naukovi osnovy rozvytku upravlinnja zaghal'noju serednjoju osvitoju v rehionii [Scientific bases of development of management of general secondary education in the region]. Kyiv: DAKKO, 303 p. (in Ukrainian)
12. Lysenko L.A. (2007) Pidkhdid do ocinky efektyvnosti innovacijnoji dijal'nosti pidpryjemstva [An Approach to the Evaluation of the Innovative Performance of the Enterprise]. Naukovo-tekhnichnyi zbirnyk, vol. 78, pp. 97-98. (in Ukrainian)

ФАКТОРНО-КРИТЕРИАЛЬНОЕ ОЦЕНИВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРЕДПОСЫЛОК РАЗВИТИЯ ПОСТОЯННЫХ УСТРОЙСТВ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ УКРАИНЫ

В статье обобщены основные проблемы постоянных устройств транспортных систем Украины. Получил дальнейшее развитие научно-методический подход к факторно-критериальному оцениванию организационно-экономических предпосылок развития постоянных устройств транспортных систем Украины. Определены основные критерии, их весовые значения установлены методом экспертных оценок, осуществлена их оценка (в балльной системе) на основании разработанного методического подхода. Предложено авторское видение шкалы трактовки полученных результатов факторно-критериального оценивания предпосылок развития постоянных устройств, которое заключается в применении интервальной шкалы от нуля до единицы с шагом 0,2. Проведенные расчеты определили, что на развитие постоянных устройств оказывают максимальное влияние геополитический и экономический факторы, а также юридические аспекты.

Ключевые слова: транспорт, терминал, пути сообщения, метод экспертных оценок, квалиметрия.

FACTOR-CRITERIA EVALUATION OF ORGANIZATIONAL-ECONOMIC PRECONDITIONS OF THE DEVELOPMENT OF THE PERMANENT STRUCTURES OF TRANSPORT SYSTEMS OF UKRAINE

The modern transport system is one of the basic branches of the economy of Ukraine, which has an extensive network of communication routes and transport terminals. However, the level of the transport systems development in Ukraine is low in terms of the transport and logistics technologies, transport terminals technological development, interoperability, multimodal transportation development. The article summarizes the main problems of the permanent structures of transport systems of Ukraine, as the existing problems are one of the main factors for the determining process of the preconditions of permanent structures development. Today, there is a lack of financial resources in Ukraine for the balanced permanent structures development according to the international standards and the requirements of domestic consumers. Because of socio-economic instability the planning for the development of transport terminals and communication routes is poor. The consequence is the decrease in the level of competitiveness in the world transport market, which affects the efficiency of the domestic economy by reducing transit traffic through Ukraine. The statistical data on the state and tendencies of of the Ukrainian transport system development is considered. The scientific and methodological approach to factor-criterial evaluation of organizational and economic preconditions of the development of permanent structures of transport systems of Ukraine has received the further development. In the article it is determined the main criteria and their weight values were established by the method of expert evaluations. On the base of the developed methodological approach the evaluation was made (in a point system). It is proposed the author's vision of the interpretation scale of the obtained results of factor-criterial evaluation of the preconditions of the development of permanent structures. It consists in the application of an interval scale from zero to one in increments of 0.2. The calculations determined that the permanent structures development is mostly influenced by geopolitical and economic factors, as well as legal aspects.

Key words: transport, terminal, communication routes, expert assessment method, qualimetry.