

## ДІАГНОСТИКА ТА ОЦІНКА СЕГМЕНТІВ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНУ

УДК 332.14:338.47

Козлов В. С.

Розглянуто питання підвищення конкурентоспроможності регіону, що неможливе без визначення та оцінювання стану сегментів транспортного потенціалу. Обґрунтовано критерії оцінки видів транспорту з огляду на основні показники, які впливають на вибір компанії-перевізника. Наведено модель діагностики транспортного потенціалу з використанням кількісних та якісних методів. Адаптовано метод загальних індексів та узгоджено систему моделей в інтерактивному процесі перерахунків, яка здатна забезпечити достатньо повний опис транспортного потенціалу із внутрішньо узгодженою системою показників діагностики.

*Ключові слова:* транспорт, критерій, транспортний потенціал регіону, сегмент, оцінка, діагностика, експлуатаційна довжина, індекс, мультиплікативна індексна модель.

---

## ДИАГНОСТИКА И ОЦЕНКА СЕГМЕНТОВ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНА

УДК 332.14:338.47

Козлов В. С.

Рассмотрены вопросы повышения конкурентоспособности региона, которое невозможно без определения и оценки состояния сегментов транспортного потенциала. Обоснованы критерии оценки видов транспорта в разрезе основных показателей, влияющих на выбор компании-перевозчика. Приведена модель диагностики транспортного потенциала с использованием количественных и качественных методов. Адаптирован метод общих индексов и согласована система моделей в интерактивном процессе пересчета, которая способна обеспечить достаточно полное описание транспортного потенциала с внутренне согласованной системой показателей диагностики.

*Ключевые слова:* транспорт, критерий, транспортный потенциал региона, сегмент, оценка, диагностика, эксплуатационная длина, индекс, мультипликативная индексная модель.

---

## DIAGNOSTICS AND EVALUATION OF SEGMENTS OF TRANSPORT CAPACITY OF THE REGION

UDC 332.14:338.47

V. Kozlov

Identification and assessment of the segments of transport capacity are consi-

dered aiming to raise the competitiveness of the region. Criteria for evaluation of transport in the context of the main parameters affecting the selection of a carrier are substantiated. A model of diagnostics of the transport potential using quantitative and qualitative methods is offered. The method of general indexes was adapted and the system of models was coordinated in the interactive process of calculations, which can provide a fairly complete description of transport capacity with an internally consistent system of diagnostics indexes.

*Keywords:* transportation, criterion, transport capacity of the region, segment, evaluation, diagnostics, operational length, index, multiplicative index model.

Подальший розвиток конкурентоспроможності регіону неможливий без визначення та оцінювання транспортного потенціалу як одного з найважливіших сегментів господарського комплексу регіону. Можливість подальшого розвитку окремих сегментів транспортного потенціалу є визначальним чинником і передумовою розвитку промисловості та сфери послуг певної території.

Транспорт є сектором регіонального (національного) господарства, який забезпечує переміщення вантажів і населення, тому він належить до двох сфер – виробничої і послуг. Урізноманітнення видів транспорту, ускладнення його структури і взаємозв'язків між окремими галузями зумовили формування транспортного потенціалу.

Взаємозв'язок складових транспортного потенціалу в межах однієї території, інфраструктури шляхом дублювання та підтримки функціонуючих мереж має дуже велике значення. На транзитних шляхах вантажних перевезень використовуються різні види транспорту. Перевезення – від маленької відстані окремого регіону в інший до міжконтинентальних – здійснюються завдяки поєднанню окремих видів транспорту, взаємозв'язок між якими повинен постійно модернізуватися. Тому своєчасне оцінювання та діагностування сегментів і самого транспортного потенціалу дуже важливі для розвитку регіону та регіонально-господарського комплексу.

Аналіз робіт сучасних вчених у даній сфері дає можливість стверджувати, що вплив транспортного потенціалу на конкурентоспроможність економіки регіонів є недостатньо вивченим. У цілому дослідження проблем розвитку потенціалу транспортної галузі займалися відомі вітчизняні та зарубіжні науковці: Чугай О. М., Волошин В. В., А. Ботаско, Лексин В. Н., Фінагіна О. В. та ін. [1 – 5].

Однак перелік питань, які розглядаються в роботах зазначених та інших авторів, не охоплює всього кола проблем, що виникають у результаті розвитку транспортного потенціалу регіону.

Метою дослідження є оцінювання транспортного потенціалу регіону та адаптація для розв'язання проблем подальшого розвитку його міжсегментних зв'язків моделі діагностики його кількісних і якісних показників.

Транспортний потенціал можна визначити як загальний обсяг накопичувальних транспортних ресурсів регіону, галузі, підприємства, які можуть бути задіяні для досягнення максимально можливих обсягів задоволення попиту на ринку транспортних послуг у перспективі за їх оптимального використання. Сьогодні існує значна проблема визначення транспортного потенціалу регіону. Тому актуальним є проведення наукових досліджень у цьому напрямі. Аналіз інформаційних джерел свідчить про фрагментарне подання даних з питання транспортного потенціалу. Так Чугай О. М. [1], доводить, що Україна володіє високим транспортним потенціалом. Водночас відзначається низька ефективність інфраструктури

комплексу. Основну увагу приділено питанням міжнародних перевезень.

Іншими аспектами, які характеризують роботу транспорту, можна вважати такі характеристики, як транзитний потенціал і транспортна спроможність. Зокрема, Волошин В. В. [2] описує такий показник, як коефіцієнт транзитності, за яким проводиться оцінка транзитного потенціалу країни. Далі простежується зв'язок між потенціалами транспортним і транзитним, а також між використанням транспортного потенціалу та інтеграцією транспортної системи.

Однак не слід забувати про поширення дешевих перевізників та відповідне цьому величезне зростання трафіку. Мало уваги приділялося тому, як постраждали від змін у новому інституційному середовищі деякі сегменти транспортного потенціалу, що призвело до негативних тенденцій у розвитку регіону в цілому [3].

Залишаються нерозглянутими питання діагностування оцінки транспортного потенціалу регіону з метою підвищення його рівня та конкурентоспроможності регіону.

Робота транспорту становить матеріальну основу географічного, галузевого і міжнародного поділу праці. Транспорт забезпечує зв'язки між виробництвом і споживанням, задовольняє потреби населення у перевезеннях та має велике оборонне значення.

Вплив транспортного критерію на транспортування залежить від рівня розвитку транспортної системи. Чим більше розвинена транспортна мережа, чим більше функціонує ефективних транспортних засобів, тим сприятливіше транспортне розташування будь-якого об'єкта в регіоні. Недостатній розвиток цієї системи обмежує можливості формування розвитку господарств на окремих територіях, тим самим знижуючи розвиток конкурентоспроможності регіону. Його стан та визначення положення як конкурентоспроможного формується, в тому числі, сукупністю певних сегментів та складових його транспортного потенціалу.

Транспортний потенціал регіону – це комплексне функціонування транспортної системи зі здатністю нарощування можливостей, що стимулюють розвиток регіонального господарського комплексу [4]. Це сукупність певних чинників, що впливають на нього, формують і визначають його становище та вплив на розвиток регіону.

Ефективність використання засобів технологічного оснащення транспортних операцій досягається тоді, коли вони відповідають усім або багатьом вимогам замовника. У табл. 1 наведено результати аналізу даних з оцінкою різних видів транспорту з огляду на основні показники, що впливають на їх вибір.

Слід відзначити, що становлення інтер- і мультимодальних перевезень має велике значення для розвитку транспортно-експедиційної діяльності як одного з невід'ємних елементів, що підвищує ефективність

виробничо-комерційної діяльності. Наведені дані оцінки показників сегментів транспортного потенціалу дають можливість транспортним організаціям у процесі розробки найпривабливіших для вантажовласників умов акцентувати увагу на тих, які викликають найбільшу зацікавленість у регіоні, тим самим знижуючи можливі втрати, підвищуючи привабливість регіональної транспортної мережі та конкурентоспроможність самого регіону.

Таблиця 1

**Загальна оцінка сегментів транспортного потенціалу регіону**

Сегмент транспортного потенціалу	Показник, що впливає на вибір виду транспорту, S					Гарантії, Wt	
	ft	Ut	et	at	ht	pt	dt
Залізничний	4	3	3	4	2	5	3
Водний	2	2	5	2	1	2	2
Автомобільний	5	4	2	5	3	4	4
Трубопровідний	3	1	4	1	5	1	5
Повітряний	1	5	1	3	4	3	1

Розглядаючи питання транспортного потенціалу з боку оцінювання основних показників, слід зазначити, що ставлення до його сегментів відрізняється у випадку роботи транспорту в разі міжнародних перевезень та перевезень усередині країни, а також в окремо взятому регіоні. З погляду управління економікою регіону важливим є залучення вантажу і пасажиропотоків.

У ринкових умовах виникає необхідність оцінювати чинники, що впливають на конкурентоспроможність транспортного потенціалу та регіону взагалі. До таких показників належать, наприклад, фінансова стабільність, швидкість, ціна, здатність доставки вантажу в будь-яку точку території, наявність відповідних технічних засобів, гарантії збереження вантажу та доставка у строк, що вкрай складно визначити за допомогою виключно математичних розрахунків. Відповідно, необхідно вдаватися до комбінування математичних та експертних методів. Останні в умовах конкуренції є найбільш ефективними. Експертні методи застосовуються в багатьох галузях і науках: менеджменті, маркетингу, економічному аналізі, юриспруденції, психології і т. д.

У загальному вигляді модель оцінювання показників, які впливають на сегменти транспортного потенціалу регіону та формують його конкурентоспроможність, можна подати так:

$$Ar = \sum_{n=1}^5 Si, \quad (1)$$

де  $l$  – кількість видів транспорту, від 1 до 5;

$Si$  – оцінка критеріїв сегмента транспортного потенціалу, бал;

$$Si = ft + Ut + et + at + ht + Wt(pt + dt), \quad (2)$$

де  $ft$  – фінансова стабільність, бал;

$Ut$  – швидкість доставки вантажу, бал;  
 $et$  – ціна за перевезення, бал;  
 $at$  – здатність доставки вантажу в будь-яку точку території, бал;  
 $ht$  – наявність відповідних технічних засобів, бал;  
 $Wt$  – гарантії, що їх надає обраний сегмент транспортного потенціалу замовнику, до яких входять збереження вантажу ( $pt$ ) та доставка у строк ( $dt$ ), бал.

Проведення регіональної діагностики, на думку Лексіна В. М., може бути вельми різноманітним, проте слід виділити мінімум три напрями, відмінності в яких зумовлюються виключно встановленими цілями, а саме: дослідний, регулятивний і корпоративно-господарський. Результати робіт за кожним із цих напрямів можуть взаємодоповнювати один одного (не виключена і може бути корисною координація конкретних діагностичних дій), але цільова специфіка організації проведення таких робіт залишається незмінною [6; 7].

Завданнями діагностики регіонального транспортного комплексу є розробка територіальної промислово-транспортної, соціальної та маркетингової політики, здійснення взаємодії транспортного потенціалу регіону з іншими потенціалами. Можна рекомендувати декілька напрямів діагностики транспортного потенціалу регіону. Загальна модель повинна включати, як мінімум, оцінку: інформатизації кожного сегмента, густоти мереж кожного сегмента, здатності кожного сегмента транспортного потенціалу до пересування, вантажообігу кожного сегмента, а також соціальну та ринкову характеристики й оцінку факторів, які впливають на сегменти транспортного потенціалу регіону.

Діагностика транспортного потенціалу регіону за рівнем оцінки ринкової трансформації з позиції потенційних клієнтів має містити: оцінку транспортного потенціалу; розробку системи оцінних показників за групами напрямів (фінансова стабільність, швидкість, ціна, здатність доставки вантажу в будь-яку точку території, наявність відповідних технічних засобів, збереження вантажу та доставка в строк); визначення "норми" для порівняльних оцінок; аналіз рівня складності послуг підприємств-операторів та розроблених оцінних індикаторів.

Сучасний стан транспортного потенціалу регіону залежить від безлічі факторів, які впливають на структуру попиту і пропозиції, їх співвідношення, динаміку і тенденції розвитку.

Стан засобів виробництва транспорту обумовлює їх віддачу, що формується під впливом певної кількості факторів, взаємодія яких може бути різноспрямована, і має динамічну статистику. Діагностика транспортного потенціалу є основою прогнозування його майбутнього стану, тому доцільно розробити показники даного напрямку і загальні індекси оцінки сегментів транспортного потенціалу регіону.

При цьому доцільно використовувати реальні показники довжини та обсягу перевезення, тобто допустиму норму для перевезення вантажу без перешкод та за наявною експлуатаційною довжиною.

Важливо також регулярно зіставляти реальну оцінку транспортного потенціалу регіону із середньою у державі і розраховувати відповідний індекс:

$$I_{т.п.р.} = \frac{Ar_{per}}{\sum_{i=1}^n Ar_{per}} \quad (3)$$

де  $Ar_{per}$  – оцінювання факторів, які впливають на сегменти транспортного потенціалу, бал;  
 $n$  – кількість регіонів у державі.

На рівень розвитку транспортного потенціалу регіону можуть впливати експлуатаційна довжина й обсяг, які постійно змінюються. Для ефективної діагностики транспортного потенціалу доцільно використовувати не тільки кількісні, але й якісні показники, зокрема індекси. Індексом називається відносна величина, що показує, у скільки разів рівень явища, що вивчається, за даних умов відрізняється від рівня того ж явища за інших умов. Відмінність може виявитися в часі, виборі як бази порівняння якого-небудь умовного рівня, наприклад, планового показника, рівня договірних зобов'язань і т. д. [5].

Якщо відомо, що транспортний комплекс неоднорідний і порівняння рівнів можна провести тільки після зведення їх до загального вимірювання, то діагностика виконується за допомогою загальних індексів. Індекс стає загальним, коли в розрахунковій формулі показується неоднорідність сукупності, що вивчається, наприклад загальний обсяг перевезення вантажів у всіх або декількох сегментах транспортного потенціалу. Тоді ефект від перевезення можна записати у вигляді агрегату [8], наприклад:

$$E = \sum L_{e.d.} \times V \quad (4)$$

де  $L_{e.d.}$  – оцінка експлуатаційної довжини, бал;  
 $V$  – обсяг вантажу, т.

Для загального розрахунку індексу обсягу перевезення вантажів розроблено шкалу оцінки в кожному сегменті транспортного потенціалу. За десятибальною шкалою береться максимальний показник (табл. 2 [8]).

Таблиця 2

**Шкала оцінки для кожного сегмента транспортного потенціалу регіону за експлуатаційною довжиною**

Рік	млн т	Сегмент транспортного потенціалу регіону									
		автомобільний		залізничний		авіаційний		морський		інк	
2000	224 600,7	8,1	10	2,8	9	3	9	3,9	10	38	
2001	229 209,3	8,1	10	2,8	9	3	9	3,9	10	38	
2002	247 201,5	8,1	10	2,8	9	3	9	3,9	10	38	
2003	248 081,9	8,1	10	2,8	9	3	9	3,9	10	38	
2004	265 224,1	8,1	10	2,8	9	3	9	3,9	10	38	

2005	280 549,3	8,1	10	2,8	9	3	9	3,9	10	38
2006	296 272,9	8,1	10	2,8	9	3	9	3,9	10	38
2007	306 597,0	8,1	10	2,8	9	3	9	3,9	10	38
2008	286 147,2	8,1	10	2,8	9	3	9	3,9	10	38
2009	219 519,7	8,1	10	2,8	9	3	9	3,9	10	38
2010	245 012,5	8,1	10	2,9	10	3	9	3,9	10	39
2011	269 097,9	8,1	10	2,9	10	4	10	3,9	10	40

Відношення агрегатів, побудованих для різних умов, дає загальний індекс показника в агрегатній формі.

Так, можна одержати індекс загального обсягу перевезення вантажів в агрегатній формі:

$$E_c = \frac{\sum L_{e.d.1} \times V_1}{\sum L_{e.d.0} \times V_0} \quad (5)$$

Якщо прийняти за базу порівняння 2005 р., то індекс загального обсягу перевезення вантажів у Донецькому регіоні у 2011 р. склав 1,009.

Закономірність сьогодення є такою, що інформаційний ресурс стає одним із найважливіших факторів виробництва, основою ефективного використання інших видів ресурсів і передумовою ефективності всіх видів діяльності [9].

У процесі аналізу збільшення загального обсягу перевезення вантажів це збільшення також пояснюється змїною відправлення вантажів та експлуатаційної довжини. Вплив на зміну обсягу перевезення вантажів змїни експлуатаційної довжини виражається агрегатним індексом експлуатаційної довжини  $IL$ , який у припущенні первинності кількісного показника  $v$  і вторинності якісного показника  $L_{e.d.}$  має вигляд:

$$E_c = \frac{\sum L_{e.d.1} \times V_1}{\sum L_{e.d.0} \times V_1} \quad (6)$$

Таким чином, вплив загальної змїни експлуатаційної довжини у 2005 р. на обсяг перевезення вантажів у Донецькому регіоні у 2011 р. склав 1,052.

Вплив змїни на збільшення експлуатаційної довжини відображається агрегатним індексом обсягу перевезення вантажів  $Iv$ , який будується також у припущенні первинності змїни кількісних показників ( $L_{e.d.}$ ) і вторинності впливу якісних ( $v$ ):

$$E_c = \frac{\sum L_{e.d.0} \times V_1}{\sum L_{e.d.0} \times V_0} \quad (7)$$

У Донецькому регіоні у 2005 р. агрегатний індекс експлуатаційної довжини, або вплив обсягу перевезення вантажів на загальний обсяг перевезення вантажів у 2011 р., склав 0,959.

У формі мультиплікативної індексної моделі динаміка експлуатаційної довжини може виражатися співвідношенням:

$$IE = IL \times Iv \text{ або } E1 = E0 \times IL \times Iv. \quad (8)$$

$$\text{Звідси } E_0 = \sum L_{e.d.0} \times V_0; \quad E_1 = \sum L_{e.d.1} \times V_1.$$

Дійсно,  $1,052 \times 0,959 = 1,009$ .

Таким чином, кожна із цих моделей має різний ступінь агрегації показників, описує той або інший аспект транспортного потенціалу економіки. У моделі можуть бути

закладені різні передумови, більшою чи меншою мірою адекватні реальній дійсності.

Проте узгоджена система цих моделей в інтерактивному процесі перерахунків здатна забезпечити достатньо повний опис транспортного потенціалу і видавати внутрішню узгоджену систему показників для діагностики. Поряд із розрахунковим оцінюванням та діагностуванням для більш повної картини стану транспортного потенціалу треба додати експертне оцінювання [10] та експертне опитування [11].

Основними проблемами, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги, є:

недостатнє оновлення основних фондів усіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;

низький рівень міжгалузевої координації розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного простору, нерационального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;

слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;

повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатній їх зв'язок із виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;

неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють інвестиції в розвиток транспорту;

відставання в реалізації державних і галузевих програм щодо окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування та розбудови державного кордону.

На сьогодні транспортний потенціал України не повною мірою готовий до забезпечення перевезень у потрібному обсязі. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу транспортно-дорожнього комплексу збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людей. Усе це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників (логістичних підприємств) із міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Отже, підвищення конкурентоспроможності регіону неможливе без визначення та оцінювання критеріїв сегментів транспортного потенціалу.

Для ефективної діагностики транспортного потенціалу регіону доцільно використовувати не тільки кількісні і якісні методи, але й різні економічні моделі. Перш за все, це такі моделі:

динамічні макроекономічні – для розрахунку зведених показників розвитку економічного потенціалу регіону;

статистичні і динамічні міжсегментного балансу – для забезпечення пропорційного розвитку всіх сегментів транспортного потенціалу;

натурально-вартісні міжсегментні – для пов'язування обсягів перевезення в натурі з вартісними показниками;

розрахунку підвищення швидкості;

прогнози вантажообігу.

Можливість подальшого розвитку окремих сегментів транспортного потенціалу є визначальним чинником та передумовою поширення і стимулювання діяльності промисловості та сфери послуг регіону. Відтворення національного продукту відбувається за рахунок активного використання національної та регіональних транспортних мереж, що мають характеристики географічного розташування, земельної ділянки, технічних та експлуатаційних описів магістральних і промислових мереж тощо.

Прискорення розв'язання цих проблем має важливе значення не тільки для транспортної галузі і регіону в цілому, але й для ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспортного комплексу. Усе більшої ваги набуває роль транспорту в розвитку зовнішньоекономічних зв'язків і реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

-----

**Література:** 1. Чугай О. М. Транспортні можливості України на міжнародних ринках / О. М. Чугай // Науковий вісник НУ ДПС України. – Ірпінь, 2007. – № (3) 38. – С. 27–34. 2. Транспортная система региона / [В. В. Волошин, М. В. Григорович, Е. Ф. Коценко и др.]; отв. ред. Л. М. Корецкий; АН УССР. Отделение географии Ин-та геофизики им. И. Субботина. – К.: Наукова думка, 1989. – 208 с. 3. Bottasso A. Low-cost carriers and airports' performance: empirical evidence from a panel of UK airports / A. Bottasso, M. Conti, C. Piga // Oxford University. Industrial and Corporate Change. – No. 1. – Vol. 22. – P. 745–769. 4. Козлов В. С. Складові транспортного потенціалу регіону / О. В. Фінагіна, В. С. Козлов // Вісник Донецького держ. ун-ту управління: зб. наук. праць. – Донецьк: Вид. ДонДУУ, 2010. – № 4 (54). – С. 174–179. 5. Фінагіна О. В. Ринкова трансформація в регіоні: особливості розвитку та діагностування: монографія / О. В. Фінагіна; НАН України, Ін-т економіко-правових досліджень. – Донецьк: ТОВ "Юго-Восток, Лтд", 2005. – 228 с. 6. Лексин В. Н. Региональная диагностика: сущность, предмет и метод, специфика использования в современной России (вводная лекция рекомендуемого учебного курса) / В. Н. Лексин // Российский экономический журнал. – 2003. – № 9–10. – С. 64–86. 7. Региональная политика России: концепции, проблемы, решения / [В. Лексин, Е. Андреева, А. Сытников и др.] // Российский экономический журнал. – 1993. – № 9. – С. 54–60. 8. Статистична інформація. Головне управління статистики у Донецькій області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.donetskstat.gov.ua/statinform/index.php>. 9. Концептуальні засади стратегічного розвитку інформатизації національної економіки: монографія / [В. М. Андрієнко, О. В. Фінагіна, А. М. Гафіяк та ін.]. – Донецьк: ДонНУ, 2011. – 217 с. 10. Медведева О. В. Прогнозирование в системе экономических отношений [Электронный ресурс] / О. В. Медведева. – Режим доступа: <http://www.masters.donntu.edu.ua>. 11. Орлов А. И. Зачем менеджеру экспертные оценки [Электронный ресурс] / А. И. Орлов. – Режим доступа: <http://www.intuit.ru>. 12. Статистика: курс лекций / [Л. П. Харченко, В. Г. Долженкова, В. Г. Ионин и

др.]; под ред. канд. экон. наук В. Г. Ионина. – Новосибирск: Изд. НГАЭиУ; М.: ИНФРА-М, 2000. – 310 с.

#### Information about the author

V. Kozlov – senior lecturer of the Department of Management of State Higher Educational Institution "Donetsk Institute of Railway Transport of the Ukrainian State Academy of Railway Transport" (184 Artem St, 83122, Donetsk, Ukraine, e-mail: e651-11@mail.ru).

#### Рецензент

докт. экон. наук,  
профессор Попов О. Е.

Стаття надійшла до ред.  
24.09.2013 р.

**References:** 1. Chuhai O. M. Transportni mozhyvosti Ukrainy na mizhnarodnykh rynkakh [Ukraine's transportation opportunities in international markets] / O. M. Chuhai // Naukovyi visnyk NU DPS Ukrainy. – Irpin, 2007. – No. (3) 38. – P. 27–34. 2. Transportnaya sistem a regiona [Transport system of a region] / [V. V. Voloshin, M. V. Grigorovich, E. F. Kotsenko et al.]; otv. red. L. M. Koretskiy; AN USSR. Otdelenie geografii Instituta geofiziki im. I. Subbotina. – K.: Naukova dumka, 1989. – 208 p. 3. Bottasso A. Low-cost carriers and airports' performance: empirical evidence from a panel of UK airports / A. Bottasso, M. Conti, C. Piga // Oxford University. Industrial and Corporate Change. – No. 1. – Vol. 22. – P. 745–769. 4. Kozlov V. S. Skladovi transportnoho potentsialu rehionu [Components of transport capacity of the region] / O. V. Finagina, V. S. Kozlov // Visnyk Donetskooho derzh. un-tu upravlinnia: zb. nauk. prats. – Donetsk: Vyd. DonDUU, 2010. – No. 4 (54). – P. 174–179. 5. Finagina O. V. Rynkova transformatsiia v rehionii: osoblyvosti rozvytku ta diahnostuvannia: monohrafiia [Market transformation in the region: features of development and diagnostics: monograph] / O. V. Finagina; NAN Ukrainy, In-tekonomiko-pravovykh doslidzhen. – Donetsk: TOV "Yugo-Vostok, Ltd", 2005. – 228 p. 6. Leksin V. N. Regionalnaya diagnostika: sushchnost, predmet i metod, spetsyfika ispolzovaniya v sovremennoy Rossii [Regional diagnosis: the nature, subject matter and technique, the specific use in modern Russia] (vvodnaya lektsiia rekomenduemogo uchebnogo kursa) / V. N. Leksin // Rossiyskiy ekonomicheskiy zhurnal. – 2003. – No. 9–10. – P. 64–86. 7. Regionalnaya politika Rossii: kontseptsii, problemy, resheniya [Regional policy of Russia: concepts, problems, solutions] / [V. Leksin, E. Andreeva, A. Sitnikov et al.] // Rossiyskiy ekonomicheskiy zhurnal. – 1993. – No. 9. – P. 54–60. 8. Statystychna informatsiia. Holovne upravlinnia statystyky u Donetskii oblasti. [Statistical information. Department of Statistics in Donetsk region] [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.donetskstat.gov.ua/statinform/index.php>. 9. Kontseptualni zasady strateichnoho rozvytku in formatizatsii natsionalnoi ekonomiky: monohrafiia [Conceptual foundations of strategic development of informatization of the national economy: monograph] / [V. M. Andriienko, O. V. Finagina, A. M. Gafiiak et al.]. – Donetsk: DonNU, 2011. – 217 p. 10. Medvedeva O. V. Prognozirovanie v sisteme ekonomicheskikh otnosheniy [Predicting a system of economic relations] [Electronic resource] / O. V. Medvedeva. – Access mode: <http://www.masters.donntu.edu.ua>. 11. Orlov A. I. Zachem menedzheru ekspertnye otsenki [Why manager needs expert assessments] [Electronic resource] / A. I. Orlov. – Access mode: <http://www.intuit.ru>. 12. Statistika: kurs lektsiy [Statistics: a course of lectures] / [L. P. Kharchenko, V. G. Dolzhenkova, V. G. Ionin et al.]; pod red. kand. ekon. nauk V. G. Ionina. – Novosibirsk: Izd. NGAЭиУ; М.: ИНФРА-М, 2000. – 310 p.

#### Інформація про автора

Козлов Владислав Сергійович – старший викладач кафедри менеджменту Державного вищого навчального закладу "Донецький інститут залізничного транспорту Української державної академії залізничного транспорту" (83122, Україна, м. Донецьк, вул. Артема, 184, e-mail: e651-11@mail.ru).

#### Інформація об авторе

Козлов Владислав Сергеевич – старший преподаватель кафедры менеджмента Государственного высшего учебного заведения "Донецкий институт железнодорожного транспорта Украинской государственной академии железнодорожного транспорта" (83122, Украина, г. Донецк, ул. Артема, 184, e-mail: e651-11@mail.ru).

