

АНАЛІЗ ЗНАЧУЩОСТІ ВПЛИВОВИХ ФАКТОРІВ ЩОДО ІНТЕНСИФІКАЦІЇ  
ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ АВТОМОБІЛІВ, ЯК ПЕРЕДУМОВИ  
СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНУ

Макарова Т.В., кандидат економічних наук, Донецька академія автомобільного транспорту,  
Україна

ANALYSIS OF FACTORS SIGNIFICANCE CONCERNING INTENSIFICATION OF  
TRANSPORT FLOW OF CARS AS PREREQUISITE OF SOCIAL ECONOMIC  
DEVELOPMENT OF THE REGION.

Makarova T.V., Ph.D., Donetsk Academy of Motor Transport, Ukraine

АНАЛИЗ ЗНАЧИМОСТИ ФАКТОРОВ ОТНОСИТЕЛЬНО ИНТЕНСИФИКАЦИИ  
ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ АВТОМОБИЛЕЙ, КАК ПРЕДПОСЫЛКИ  
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

Макарова Т.В., кандидат экономических наук, Донецкая академия автомобильного  
транспорта, Украина

Постановка проблеми. Натепер питання вибору ефективного механізму інтенсифікації виробництва набувають особливого значення. Сучасний стан розвитку країни потребує інтенсифікації господарчої діяльності для зростання й науково-технологічного оновлення економіки. Не виключенням є й транспортні потоки автомобілів (ТПА), інтенсивність руху яких є індикатором розвитку будь – якої територіальної одиниці. Адже згадана інтенсивність впливає на соціальний й економічний розвиток регіону [1], особливо прикордонного. Тому, актуальним питанням є ініціювання інтенсифікації руху транспортних потоків автомобілів, з окремим розглядом пріоритету збільшення транзитної складової. В свою чергу інтенсифікація руху ТПА повинна бути економічно ефективною (ЕЕ), як для учасників руху так і для регіону в цілому.

Інтенсивність руху є випадковою величиною, яка постійно змінюється. Тому, для забезпечення стійкої інтенсифікації ТПА необхідний механізм, який дозволив би оцінити її економічну ефективність й сприяти підтриманню інтенсивності руху на належному рівні. Але проблема полягає в тому, що для вибору та функціонування зазначеного механізму немає достатньо обґрунтованої сукупності факторів, які значуще впливають на інтенсифікацію руху автотранспортних потоків.

Аналіз останніх досліджень. У наукових дослідженнях [2,3] аналізуються різного роду фактори, в тому числі фінансової підтримки, які сприяють інтенсифікації ТПА та її регулюванню за рахунок вкладання фінансових коштів у низку наступних заходів: перепланування забудови території; проектування й будівництво автомобільних доріг; введення раціонального загального податку на автотранспортні засоби (АТЗ); введення платного проїзду за автомобільними дорогами (АД); підвищення ефективності роботи масового автомобільного транспорту (АТ); розвиток управління і регулювання дорожнього руху; удосконалення законів, що визначають роботу АТП; поліпшення транспортної інфраструктури; удосконалення пропуску автомобілів через кордон; створення регіонального логістичного центру тощо. Перелічена достатньо велика сукупність факторів, що є складними й фінансовоємними та потребують належного обґрунтування доцільності їх використання. За матеріалами роботи [4] для ефективної роботи ТПА доцільним є відстеження, контроль та зменшення кількості автомобілів, що мають низькі характеристики систем, обумовлюючих заданий рівень безпеки руху, охорони навколишнього середовища, енерго - та ресурсозбереження. В роботі [5] обґрунтовано показана нагальна необхідність дослідження та використання транзитного потенціалу країни, тобто інтенсифікації руху транзитної складової в ТПА.

Водночас невирішеним питанням залишається відсутність комплексного підходу до вибору сукупності факторів, які обумовлюють та значуще впливають на інтенсифікацію руху транспортних потоків автомобілів.

Мета статті. Розробка моделі, яка відображає сукупність факторів, що значуще впливають на соціально-економічну ефективність (СЕЕ) інтенсифікації руху ТПА.

Виклад основного матеріалу. На здійснення економічно ефективної інтенсифікації руху ТПА впливає ціла низка факторів: кількісних та якісних, зовнішніх та внутрішніх. Після аналізу літературних джерел, розроблені та запропоновані для використання в подальшому дослідженні моделі, що візуалізують дієві напрями та значущу сукупність факторів, які впливають на ЕЕ зазначеної інтенсифікації. Одна частка впливів, що можуть збільшувати соціально-економічну ефективність інтенсифікації руху ТПА, викликані зовнішніми загальними напрямами функціонування світової економіки (рис. 1).



Рисунок 1 - Загальні напрями розвитку світової економіки та транспорту

Для її розвитку одним з основних є процес глобалізації, що, разом з інноваційними технологіями, визначають належне функціонування суспільства та господарства [6]. Без комп'ютерної підтримки з 80-х років ХХ сторіччя не можуть раціонально працювати виробничі системи в розвинених країнах, де для поліпшення поточкових процесів успішно використовується логістика.

Зазначені особливості розвитку світової економіки обумовлюють стратегічні напрями формування та функціонування автотранспортної інфраструктури: створення та експлуатацію інтелектуальних транспортних систем – основну інноваційну технологію на сьогодні [7], а також збільшення транзитних перевезень. Наведені стратегічні напрями потребують вкладення великих фінансових коштів. Тому, вкрай важливою задачею для країни і регіону є виокремлення перспективних складових розвитку АТ й АД для обґрунтування доцільності їх фінансування в умовах бюджетного дефіциту.

Нижче наведений загальний перелік факторів, які сприяють економічно ефективній інтенсифікації руху ТПА (рис. 2). Порушити економічно ефективну інтенсифікацію мережі регіональних ТПА в змозі наступні збурюючі впливи: несприятливі погодні умови (НПУ), надзвичайні ситуації (НС) (природні та суспільні), ДТП тощо.

Першим розглянутий вагомий фактор, який визначається належним транспортно-експлуатаційним станом дорожнього покриття та інфраструктури. Він обумовлюється своєчасним та якісним виконанням технічних впливів на існуючих об'єктах. Адже, недостатня якість дорожнього покриття призводить до зниження швидкостей руху АТЗ, збільшення кількості ДТП в ТПА та витрат на паливо – мастильні матеріали, збільшення транспортної складової перевезень в собівартості товарів і послуг. Постає важливе питання про актуальність будівництва доріг, що обумовлено

доцільністю інтеграції транспортної мережі України в систему міжнародних транспортних коридорів та Європейських маршрутів, які мають стратегічне значення для забезпечення вантажних і пасажирських перевезень між Європою і Азією.

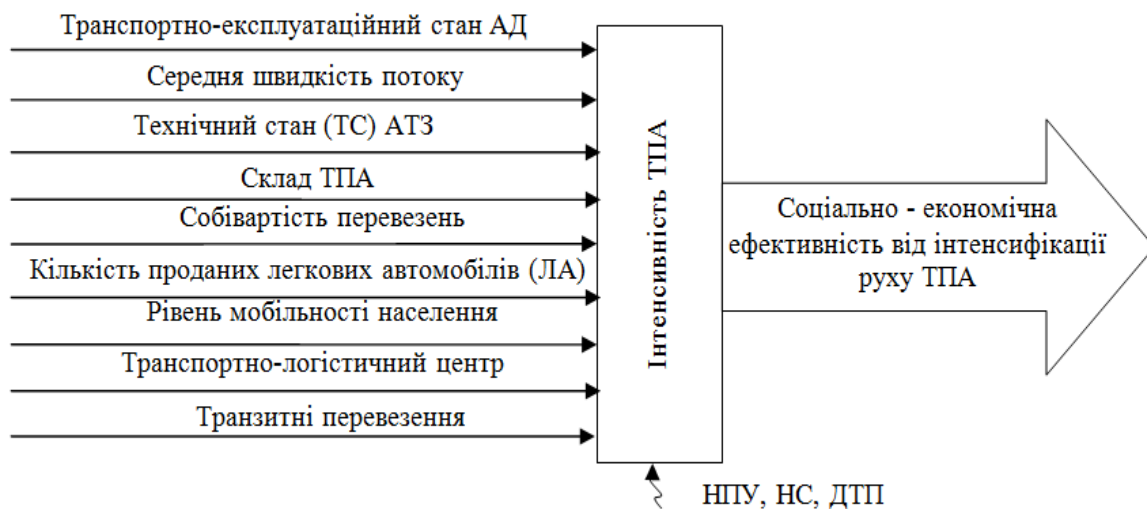


Рисунок 2 - Схема щодо візуалізації конкретних факторів, які впливають на СЕЕ інтенсифікації руху ТПА та відображення переліку збудованих впливів

Негативною особливістю є те, що дорожній комплекс України перебуває у кризі, спостерігається нерівномірність обсягів перевезень, незадовільне вкладання фінансових коштів, застаріла матеріально – технічна база, незадоволення потреб частки споживачів та складність інтеграції української транспортної системи в світову.

Другим розглянутий ще один вагомий фактор – середня швидкість потоку. В ТПА рухаються АТЗ, які мають різні конструкції та призначення. Переважна більшість АТЗ, які пересуваються автомобільними дорогами (біля 80 %) – це персональні легкові автомобілі, що виконують некомерційні перевезення для задоволення потреб їх власників. Аналіз швидкості потоку різних складових ТПА дозволяє зробити висновок про те, що сукупність легкових автомобілів ТПА характеризується відносно великою швидкістю, доброю маневреністю й високими динамічними властивостями. Незначну динамічність й маневреність мають інші складові ТПА, а саме автобуси, автопоїзди й вантажні автомобілі, що суттєво знижує швидкість реального ТПА.

Одним з факторів (див. рис. 2), що значуще впливає на економічну ефективність інтенсифікації ТПА, безумовно, є технічний стан АТЗ. Зазначений ТС може не відповідати необхідним вимогам у двох випадках: якщо автомобіль має конструкцію, яка не дозволяє довести необхідні параметри АТЗ до заданого рівня; за наслідками несвоєчасного або неякісного виконання профілактичних або ремонтних технічних впливів. Перший чинник усунути складно. Він обумовлений експлуатацією автомобілів давніх років випуску, коли вимоги до їх технічного стану не були такими високими. На дорогах області рухається значуща частка «старих» АТЗ. Зазначені автомобілі підлягають поступовій утилізації. Щодо другого чинника, то його наслідки можливо усунути шляхом своєчасного діагностування. Для сучасних дорожньої інфраструктури та АТЗ можна виконати контроль технічного стану при їх переміщенні за маршрутами. За результатами діагностування ТС попереджають водія про необхідність виконання технічних впливів й рекомендують відповідні станції технічного обслуговування.

На економічно ефективно інтенсифікацію ТПА можуть значуще вплинути наступні особливості складу ТПА: кількість вантажних, легкових автомобілів або автобусів, число АТЗ для перевезення небезпечних, великогабаритних та дорогоцінних вантажів тощо.

Нижче наведений аналіз ще одного важливого фактору. Собівартість перевезень автомобільними дорогами України перевищує аналогічні показники у розвинених країнах у 1,5 рази, а витрати пального збільшені на 30% . Отже транспортна складова є суттєвою у вартості товарів, що не приваблює іноземних перевізників користуватися українською мережею АД. Тому фінансова підтримка, що направлена на забезпечення належного транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг буде сприяти ЕЕ інтенсифікації руху ТПА й може збільшити їх частку в регіональній транспортній мережі, що може ініціювати поповнення бюджету за рахунок транзитних перевізників.

Одним зі значущих чинників, що обумовлює зростання кількості АТЗ на дорогах області є кількість проданих автомобілів. Тому, окремо слід розглянути перспективи збільшення кількості автомобілів в країні та регіоні. На початок 2009 року парк легкових автомобілів в Україні становив 7 млн. одиниць. У Росії було 30 млн., а в Польщі - 12,4 млн. Таким чином, кількість ЛА в Україні може збільшитися. За рівнем продажів 2011 рік відповідає 2004 року, коли було продано 212 тис. легкових автомобілів. Також, у 2011 році, по зрівнянню з 2010, відзначається тенденція збільшення продажів легкових автомобілів. За даними Асоціації Укравтопрому в 2012 році на внутрішньому ринку були продані 237602 нових автомобіля [8]. Однак, слід врахувати, що значна частина автомобілів близька до виробітки свого ресурсу.

Щодо рівня мобільності населення, то відносно стабільні складові транспортних потоків в регіоні створюють сукупності автотранспортних засобів, що виконують пасажирські перевезення. Чисельність населення Донецької області складає натеper біля 4391766 мешканців. Пасажирський транспорт представлений 243 АТП, рухомий склад яких налічує 4019 автобусів. Додаткові пасажирські потоки формуються за рахунок переміщення декількох сотен шкільних автобусів. Однак, основні перевезення пасажирів виконуються на персональних АТЗ. Щоденно в обласний центр перевозиться біля 160 тис. робітників (сумісно з Донецькою залізницею) з Горлівки, Красноармійська, Волновахи, Селідова та інших міст в околі м. Донецька. Параметри пасажирських транспортних потоків мають значні коливання у залежності від часу доби.

Нижче розглянутий вплив на інтенсифікацію руху ТПА ще одного дуже важливого фактору, який пов'язаний з функціонуванням транспортно-логістичного центру. Натеper розвиток логістики є актуальним, як у світі, країні так і регіоні. Необхідність розвитку логістики, а саме, покращення до 2013 року позицій в індексі логістичної активності (входження до переліку 50 кращих країн), наголошувалося у 2012 році. Будь – який регіон характеризується потенціалами матеріальних, фінансових, інформаційних потоків. Однак, окремим потенціалом є логістичний, який повинен підвищуватися для економічного розвитку регіону. Слід відзначити низьку ефективність логістичних операцій в Україні, що обумовлює значущу величину складової логістики у вартості виробленого товару - близько 30% (у розвинених країнах – 10 – 15%). Низький рівень розвитку логістики в країні характеризує, також, недостатнє відстеження переміщення вантажів та порушення своєчасності їх доставки автомобілями, що рухаються в ТПА. У роботі [9] розглядаються передумови формування концепції міжнародного логістичного центру на території України, який буде функціонувати для координації внутрішніх й транзитних потоків вантажів й, на основі інформаційного забезпечення, здатний забезпечити логістичне обслуговування згідно до вимог міжнародних стандартів. Існує ряд проблемних питань, які розглядають науковці стосовно можливої організації та функціонування логістичного центру. Наприклад, складним є правильний вибір місця його розташування та практична розбудова, відсутність належної взаємодії «бізнес - влада» в процесі вирішення питань щодо створення й функціонування логістичного центру. Однак, залучення до проектів закордонних та вітчизняних інвесторів за рахунок інвестицій може активізувати економіку та створить додаткові робочі місця. Регіональний логістичний центр повинен мати певні підрозділи, що передбачаються логістичною наукою. Основні підрозділи пов'язані з обслуговуванням матеріальних та інформаційних потоків, що дозволяє збільшити швидкість й стабільність їх просування та знизити витрати. Інші підрозділи – транспортно-складські, повинні покращувати параметри вантажопотоків.

В сучасних умовах на території регіону є необхідним та можливим створення інтеграційної логістичної структури, яка покращить не тільки рух матеріальних потоків окремого підприємства, а й сукупності АТЗ випадково сформованого ТПА - за рахунок інформаційного потоку про стан руху автомобілів на конкретній ділянці дороги [10]. Безумовно, багато інформації, для руху ТПА, що відслідковується, аналізується та передається може бути актуальною для середнього та малого бізнесу, представники якого не в змозі ефективно вирішити зазначені логістичні проблеми. Малі підприємства не мають можливості утримувати фахівців відповідного рівня й оперативно впроваджувати новітні досягнення з галузей логістики, тому їм раціонально зосередитися на виконанні основних функцій виробництва.

Нижче викладений матеріал щодо дослідження факторів, які впливають на інтенсифікацію руху транзитної складової регіональної мережі ТПА (рис. 3), що має великі переваги у зв'язку з вигідним географічним положенням країни та Донецької області.

Розвиток транзитних перевезень може суттєво збільшити економічну ефективність функціонування регіональної мережі ТПА, стимулювати її подальшу інтенсифікацію й удосконалювання. Для кількісної характеристики перспективності зазначених потоків АТЗ, слід

розглянути, також, коефіцієнт транзитності України, який є одним з найвищих у світі (дорівнює 3,75, у Польщі - 2,92). В Європейських країнах, таких як Польща, Німеччина, Угорщина, Австрія, Нідерланди та ін. транзит входить в доходні частини бюджету. Наприклад, в Нідерландах доля доходів від транзиту складає 40% від загального обсягу доходів від експорту товарів й послуг. Кожна тонна транзитного вантажу в середньому приносила біля 50 – 55 грн. доходів [5].

Приваблюванню транзитних ТПА може обумовити дуже важливі наслідки, а саме: інвестування транзитними користувачами розвитку регіональної дорожньої інфраструктури; експорт послуг; рішення соціальних задач області.

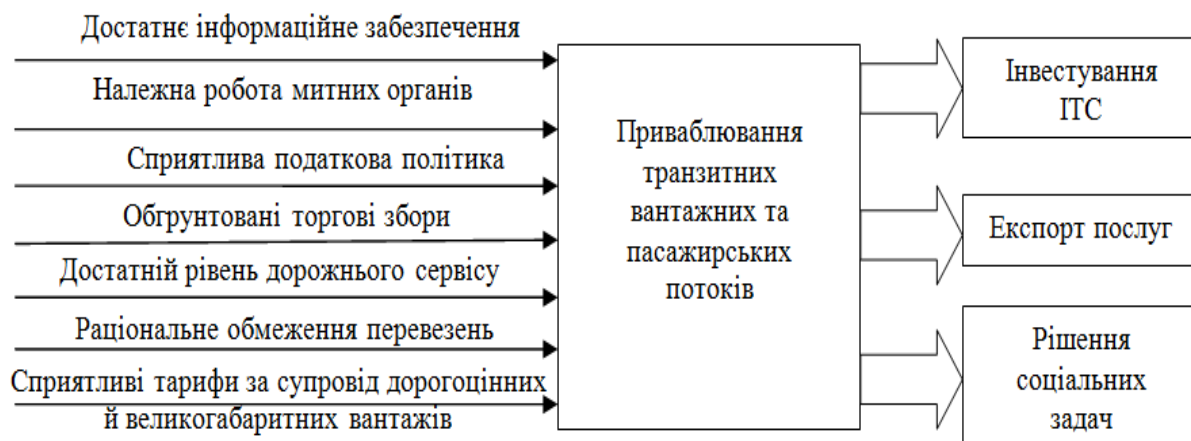


Рисунок 3 - Фактори, що впливають на розвиток транзитних вантажопотоків

Висновки. Розроблена багатофакторна модель для економічно ефективної інтенсифікації руху транспортних потоків автомобілів. Наведений теперішній стан й перспективи розвитку кожного з факторів у регіоні. Окремо розглянуті фактори, які впливають на успішне функціонування транзитних потоків, що сприяє покращенню економіки області.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Макарова Т.В. Методичні основи визначення показників параметричної моделі транспортних потоків автомобілів регіону / Т.В. Макарова // Вісник Національного транспортного університету. – К.: НТУ.- 2012. – Вип. 26. – С. 434-438.
2. Бутова А.С. Проблемы управления транспортными системами: сб. науч. трудов / А.С. Бутова. – СПб.: СПГУВК, 2000. – 288 с.
3. Абрамова Л.С. Постановка задачи адаптивного управления дорожным движением / Л.С. Абрамова, Л.С. Чернобаев // Вісник Донецького інституту автомобільного транспорту. 2009. - №1. - С. 7 - 12.
4. Автомобильные дороги в Беларуси. – Режим доступу: <http://autotraveler.ru/belarus/#.UImFknXsSTU>. – Заголовок з екрану.
5. Аблов А.С. Транзит як форма міжнародної торгівлі послугами: автореф. дис ... канд. екон. наук: 08.05.01 / Інститут світової економіки і міжнародних відносин НАН України. – К., 2006. – 19 с.
6. Стратегія економічного розвитку в умовах глобалізації: Монографія / За ред. д.е.н. проф. Д.Г. Лук'яненко. – К.: КНЕУ, 2001. – 538 с.
7. Саммит стран Азиатско - Тихоокеанского экономического сотрудничества – 2012. – Режим доступу: <http://www.atomic-energy.ru/events/2012/09/02/35617>. – Заголовок з екрану.
8. Укравтопром. Ассоциация автопроизводителей в Украине. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua>. – Заголовок з екрану.
9. Тарнавська Н.П. Передумови формування концепції міжнародного логістичного центру / Н.П. Тарнавська, Р.Б. Сивак // Логістика промислових регіонів: IV міжнародна наук. – практ. конф., 23 - 25 квітня 2012 р.: матеріали конф. – Донецьк, 2012. - С. 16 – 17.
10. Макарова Т.В. Визначення механізму для економічного оцінювання інтенсивності руху транспортних потоків автомобілів / Т.В. Макарова // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – Луганськ. – 2013. – Вип. 15 (204). Ч. 2. - С.221-224.

## REFERENCES

1. Makarova T.V. Methodological basis determining indicators parametric model traffic flow of cars of region. *Visnyk Nacional'nogo transportnogo universytetu*. 2012. Vol. 26. P. 434-438. (Ukr)
2. Butova A.S. Problems of management of transport systems. Sankt-Peterburg: SPGUVK, 2000. 288 p. (Rus)
3. Abramova L.S., Chernobaev L.S. Statement of the problem of adaptive traffic control. *Visnyk Donec'kogo instytutu avtomobil'nogo transportu*. 2009. No.1. P. 7-12. (Rus)
4. Highways in Belarus. - Rezhym dostupu: <http://autotraveler.ru/belarus/#.UImFknXsSTU>. - Zagolovok z ekranu. (Rus)
5. Ablov A.S. Transit as a form of international trade in services. *Avtoref. dys ... kand. ekon. nauk: 08.05.01 Instytut svitovoi' ekonomiky i mizhnarodnyh vidnosyn NAN Ukrai'ny*. Kyi'v. 2006. 19 p. (Ukr)
6. Lukyanenko D.G Economic development strategies in a globalizing. Kyi'v: KNEU, 2001. 538 p. (Ukr)
7. The summit of the Asia - Pacific Economic Cooperation – 2012 - Rezhym dostupu: <http://www.atomic-energy.ru/events/2012/09/02/35617>. - Zagolovok z ekranu. (Rus)
8. Ukrautoprom. Automakers Association in Ukraine. - Rezhym dostupu: <http://ukrautoprom.com.ua>. - Zagolovok z ekranu. (Ukr)
9. Tarnavska N.P, Sivak R.B. Prerequisites the formation of the concept of international logistics center. *Logistyka promyslovyh regioniv. Donec'k*. 2012. P. 16-17. (Ukr)
10. Makarova T.V. Determination of the mechanism for the economic evaluation of the intensity of traffic flow of cars. *Visnyk Shidnoukrai'ns'kogo nacional'nogo universytetu imeni Volodymyra Dalja*. 2013. Vol. 15 (204). P. 221-224. (Ukr)

## РЕФЕРАТ

Макарова Т.В. Аналіз значущості впливових факторів щодо інтенсифікації транспортних потоків автомобілів, як передумови соціально-економічного розвитку регіону / Т.В. Макарова // *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. – К.: НТУ. – 2013. – Вип. 12.

В статті запропонований комплексний підхід до вибору сукупності факторів щодо інтенсифікації руху транспортних потоків автомобілів (ТПА), як індикатору регіонального розвитку.

Об'єкт дослідження – інтенсифікація руху регіональних ТПА.

Мета роботи - розроблення моделі, яка відображає сукупність факторів, що значуще впливають на соціально-економічну ефективність інтенсифікації руху ТПА.

Метод дослідження – системно-логічний аналіз транспортних та економічних характеристик.

В статті досліджена низка факторів, що впливають на соціально-економічну ефективність інтенсифікації руху ТПА. Одна частка впливів, що можуть збільшувати соціально-економічну ефективність інтенсифікації руху ТПА, викликані зовнішніми загальними напрямками функціонування світової економіки. Для її розвитку одним з основних є процес глобалізації, що, разом з інноваційними технологіями, визначають належне функціонування суспільства та господарства.

Представлений матеріал щодо дослідження факторів, які впливають на інтенсифікацію руху транзитної складової регіональної мережі ТПА, яка має великі переваги у зв'язку з вигідним географічним положенням країни та Донецької області. Приваблювання транзитних ТПА може обумовити дуже важливі наслідки, а саме: інвестування транзитними користувачами розвитку регіональної дорожньої інфраструктури; експорт послуг; рішення соціальних задач області.

Новизною дослідження є запропонована багатofакторна модель інтенсифікації руху ТПА для соціального та економічного розвитку регіону.

Результати статті можуть бути впроваджені в роботу автомобільно-дорожнього комплексу для визначення механізму оцінювання та забезпечення стійкої інтенсифікації руху ТПА регіону.

Прогнозуємі припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – пошук оптимальної методики для узгодження інтенсифікації руху регіональних ТПА та транзитних потоків за Європейськими маршрутами для економічного розвитку області.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ЕКОНОМІКА, СУСПІЛЬСТВО, РОЗВИТОК, РЕГІОН, ФАКТОРИ, ІНТЕНСИФІКАЦІЯ РУХУ, ТРАНСПОРТНИЙ ПОТІК.

## ABSTRACT

Makarova T.V. Analysis of factors significance concerning intensification of transport flow of cars as prerequisite of social economic development of the region. Management of projects, system analysis and logistics. Kyiv. National Transport University. 2013. Vol. 12.

The article proposes an integrated approach to the selection totality of intensification factors of traffic flow of cars (TFC), as an the indicator of regional development.

Object of the study - the intensification motion of regional TFC.

Purpose of the study - development of a model reflecting factors totality significantly affecting to the social economic efficiency of the TFC intensification.

Method of the study - systematical and logical analysis of transport and economic characteristics.

In the article it was investigated number of factors affecting to the social economic efficiency of TFC intensification. One part of influencing increasing social economic efficiency of TFC intensification can be caused by general directions of the global economy. For its development the main process is process of globalization and along with innovative technologies, it defines the proper functioning of society and economy.

The given material of the study of factors influencing on the intensification of the transit component of a regional TFC network of cars flow was presented. Attracting transit TFC can cause very important consequences, namely: investing by the transit users regional road infrastructure development, the export of services, solving social problems of region.

The novelty of this study is the given multifactorial model of TFC intensification for social and economic development of the region.

The results of the article can be incorporated in the work of automobile and road complex to determine the assessment mechanism and sustainable intensification of transport flow of cars in region.

Prognosis assumptions about the object of the study are searching for optimal methods for coordination of regional TFC intensification and transit flows on European routes for the economic development of the region.

KEYWORDS: ECONOMY, SOCIETY, DEVELOPMENT, REGION, FACTORS, INTENSIFICATION OF TRAFFIC, TRAFFIC FLOW.

## РЕФЕРАТ

Макарова Т.В. Анализ значимости факторов относительно интенсификации транспортных потоков автомобилей, как предпосылки социально-экономического развития региона / Т.В. Макарова // Управление проектами, системный анализ и логистика. - К.: НТУ. - 2013.- Вып. 12.

В статье предложен комплексный подход к выбору совокупности факторов интенсификации движения транспортных потоков автомобилей (ТПА), как индикатора регионального развития.

Объект исследования - интенсификация движения региональных ТПА.

Цель работы - разработка модели, которая отражает совокупность факторов, значимо влияющих на социально -экономическую эффективность интенсификации ТПА.

Метод исследования – системно - логический анализ транспортных и экономических характеристик.

В статье исследован ряд факторов, влияющих на социально -экономическую эффективность интенсификации ТПА. Одна часть воздействий, которые могут увеличивать социально - экономическую эффективность интенсификации ТПА, вызванные внешними общими направлениями функционирования мировой экономики. Для ее развития одним из основных является процесс глобализации, что, наряду с инновационными технологиями, определяют надлежащее функционирование общества и хозяйства.

Представленный материал по исследованию факторов, влияющих на интенсификацию движения транзитной составляющей региональной сети ТПА, которая имеет большие преимущества в связи с выгодным географическим положением страны и Донецкой области. Привлечение транзитных ТПА может обусловить очень важные последствия, а именно: инвестирование транзитными пользователями развития региональной дорожной инфраструктуры, экспорт услуг, решение социальных задач области.

Новизной исследования является предложенная многофакторная модель интенсификации ТПА для социального и экономического развития региона.

Результаты статьи могут быть внедрены в работу автомобильно - дорожного комплекса для определения механизма оценивания и обеспечения устойчивой интенсификации ТПА региона.

Прогнозные предположение о развитии объекта исследования - поиск оптимальной методики для согласования интенсификации региональных ТПА и транзитных потоков по Европейским маршрутам для экономического развития области.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЭКОНОМИКА, ОБЩЕСТВО, РАЗВИТИЕ, РЕГИОН, ФАКТОРЫ, ИНТЕНСИФИКАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ, ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТОК.

**АВТОР:**

Макарова Тамара Володимирівна, кандидат економічних наук, Донецька академія автомобільного транспорту, старший викладач кафедри «Організація перевезень», e-mail: tomamakarova@ukr.net, тел. 380501708208, Україна, 83086, м. Донецьк, пр. Дзержинського, 7.

**AUTHOR:**

Makarova Tamara Vl., Ph.D. in Economics, Donetsk Academy of Motor Transport, senior Lecturer the Department of Transportation Organization, e-mail: tomamakarova@ukr.net, tel. 380501708208, Ukraine, 83083, Donetsk, Dzerzhinsky Ave, 7.

**АВТОР:**

Макарова Тамара Владимировна, кандидат экономических наук, Донецкая академия автомобильного транспорта, старший преподаватель кафедры «Организация перевозок», e-mail: tomamakarova@ukr.net, тел. 380501708208, Украина, 83086, г. Донецк, пр. Дзержинского, 7.

**РЕЦЕНЗЕНТИ:**

Біліченко В.В., доктор технічних наук, професор, Вінницький національний технічний університет, завідувач кафедри «Автомобілі та транспортний менеджмент», Вінниця, Україна.

Сахно В.П., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри автомобілів, Київ, Україна.

**REVIEWER:**

Bilichenko V.V., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, Vinnytsia national technical university, Head of the Department of Automobiles and transportation management, Vinnitsa, Ukraine.

Sakhno V.P., Doctor of Science in Technology, professor, National Transport University, Head of department of Automobile, Kyiv, Ukraine.