

Дмитриченко М.І.

здобувач відділу макроекономіки та державного управління
Причорноморського науково-дослідного інституту
економіки та інновацій, м. Одеса

Dmitrichenko M.I.

Applicant of the Department of Macroeconomics and Public Administration,
Black Sea Research Institute of Economics and Innovation, Odessa

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

INFORMATION SUPPORT OF GOVERNMENT REGULATION MECHANISM FOR THE TRANSPORT INDUSTRY IN UKRAINE

Анотація. Стаття присвячена дослідженню розробці інформаційної системи державного регулювання розвитку транспортної галузі. Визначено, що транспортна галузь лежить в основі будь-якого логістичного ланцюга. Доведено, що першочерговою задачею для забезпечення зростання пасажирських перевезень є виведення з тіні внутрішньоміських автобусних перевізників та розширене відтворення екологічно чистого тролейбусного, трамвайного та метрополітенівського сполучення. Виконання лише першої умови дозволить відновити зростання ринку пасажирських перевезень в короткостроковому періоді без будь-яких додаткових фінансових витрат.

Ключові слова: інформаційне забезпечення, механізм державного регулювання, транспортна система, перевезення, система планування, міжгалузевий баланс.

Вступ. Удосконалення механізмів державного регулювання транспортною галуззю неможливе без забезпечення процесу прийняття рішень достовірною статистичною інформацією та автоматизації її обробки. Тому потребує розробки нової інформаційно-аналітичної системи, що була б призначена для вирішення цієї задачі та містила би функціонал, який дозволяв послідовно реалізувати економіко-математичні моделі діяльності транспортної галузі України та економіко-статистичні методи її досліджень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у розробку теоретичних та методичних рекомендацій щодо інформаційної підтримки та економіко-математичного моделювання для підтримки прийняття рішень з державного регулювання транспортної галузі у своїх працях зробили вітчизняні та зарубіжні науковці: В. Вітлінський, С. Вдовенко, М. Самойленко, С. Швець, В. Гесць, Т. Клебанова, О. Черняк, В. Іванов, Н. Дубровіна, А. Павлюк, А. Сухоруков, Ю. Харазішвілі, В. Вовк, Л. Зомчак та ін [2-8].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Однак, попри численні дослідження, недостатньо висвітленими залишаються питання щодо вирішення проблем інформаційної підтримки прийняття рішень щодо державного регулювання транспортної галузі на основі балансових моделей.

Формулювання цілей статті. Міжгалузеву балансову модель для управління транспортною галуззю на макrorівні слід реалізувати за умови, що візуалізація отриманих результатів залишається виконується за допомогою вбудованого майстра діаграм, застосування вбудованої мови програмування Visual Basic for Applications (VBA) може дозволити користувачу реалізувати будь-який алгоритм обробки даних, якщо стандартний функціонал Excel не дозволяє це зробити. Наприклад, ієрархічний агломеративний метод кластерного аналізу було реалізовано за допомогою VBA.

Вклад основного матеріалу. Робота з інформаційною системою розпочинається з заповнення таблиці

«Витрати-випуск» вхідними даними, яка містить блок проміжного споживання, кінцевого попиту та доданої вартості. Для зменшення розмірності таблиці в системі автоматично виконується агрегування цих даних. Наступний етап передбачає безпосередню розробку сценаріїв розвитку транспортної галузі України у взаємозв'язку та взаємозалежності з іншими галузями тощо, рис. 1. Кожна галузь в процесі своєї господарської діяльності споживає частину продукції інших галузей, так зване проміжне споживання. Тому, економічний розвиток, або скорочення одних галузей завжди призводить до зміни в обсягах випуску інших галузей. На основі вивчення матриці повних витрат, визначено, що найбільший вплив на транспортну галузь мають: добувна промисловість, переробна промисловість, сільське, лісове та рибне господарство.

Саме ці галузі найбільше залежать від транспортування своєї продукції, сировини та матеріалів. Тому, на рис. 2 розглядався сценарій, коли кінцевий попит на продукцію зазначених галузей зростає у плановому періоді на 5%, по відношенню до базисного періоду. Це зростання відповідним чином вплинуло на сукупний випуск продукції транспортної галузі, рис. 3.

Як бачимо, сукупний випуск продукції транспортної галузі при цьому зростає на 8138,2 млн. грн., або на 2,7%, що є позитивним. Також слід мати на увазі, що якщо кінцевий попит на продукцію інших галузей буде скорочуватись, відповідним чином відбудеться падіння виробництва й у транспортній галузі. Протягом 2016 року валовий внутрішній продукт у сільському господарстві зріс на 16,6%, добувної промисловості – на 38,4%, переробної промисловості – на 23,1% у діючих цінах. Якщо ці дані взяти за основу розрахунків, ми отримаємо абсолютний приріст продукції транспортної галузі, що дорівнює 37169,6 млн. грн., або 12,1%.

Таким чином, для забезпечення сталого розвитку транспортної галузі, нам необхідно створювати умови для розвитку економіки в цілому.

Залежність сукупного випуску продукції від кінцевого попиту			
Галузі	Темп приросту кінцевого попиту, %	Абсолютний приріст сукупного випуску, млн. грн.	Темп приросту сукупного випуску, %
Сільське, лісове та рибне господарство	5,0%	30223,4	4,7%
Добувна промисловість і розроблення кар'єрів	5,0%	15962,9	6,8%
Переробна промисловість	5,0%	75709,0	4,2%
Виробництво та розподіл електроенергії, газу та води	0,0%	5844,4	2,7%
Будівництво	0,0%	492,9	0,3%
Оптова і роздрібна торгівля	0,0%	22996,3	4,2%
Транспорт	0,0%	8138,2	2,7%
Фінансова та страхова діяльність	0,0%	3890,7	3,5%
Операції з нерухомим майном	0,0%	3079,3	1,6%
Професійна, наукова діяльність та телекомунікації	0,0%	4304,4	1,7%
Інші види діяльності	0,0%	1426,0	0,3%

Рис. 1. Залежність сукупного випуску продукції транспортної галузі від кінцевого попиту планового періоду

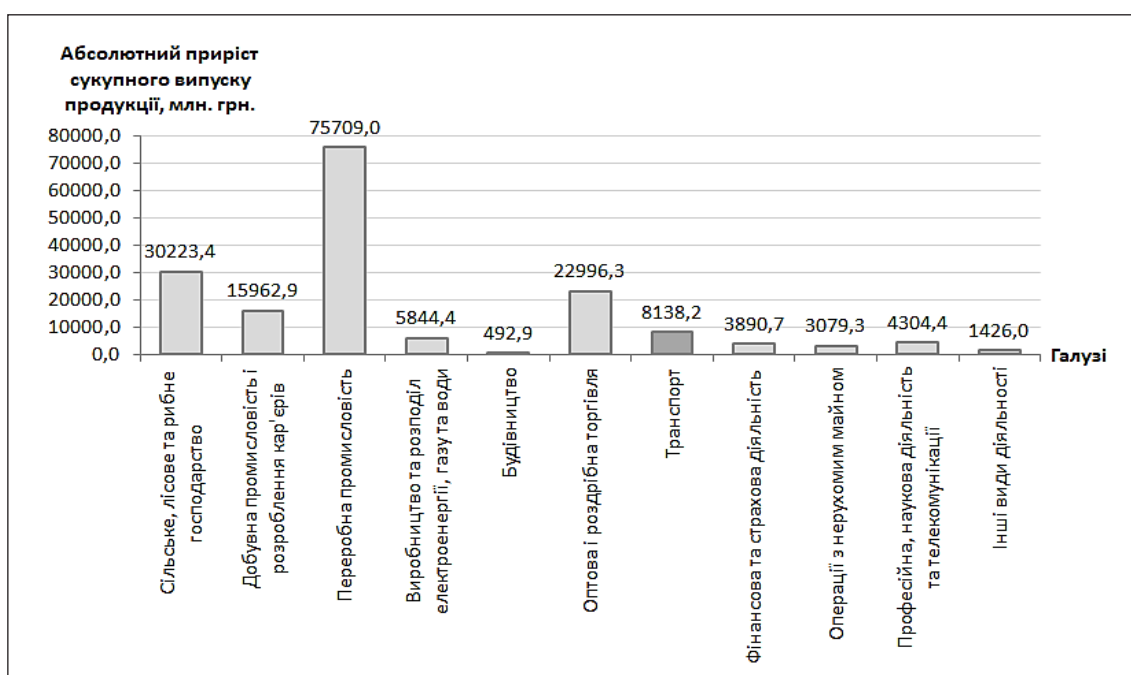


Рис. 3. Абсолютний приріст сукупного випуску продукції планового періоду

Дію ефекту цінового розповсюдження, відповідно до міжгалузевої балансової моделі, показано на рис. 4.

В даному випадку, рис. 4, було розроблено сценарій з підвищення середнього рівня заробітної плати у транспортній галузі на 10% та зростання обсягу прибутку на 5%. Вказані зміни призводять до збільшення доданої вартості у транспортній галузі за рахунок її цінової політики. Так, для реалізації поставлених цілей середній рівень транспортних тарифів повинний зрости на 1,96%. Це, в свою чергу, призведе до підвищення цін у кожній галузі. Найбільше зростання цін відбудеться у таких галузях:

– добувна промисловість – на 0,27%;

– переробна промисловість – 0,23%;
 – сільське, лісове та рибне господарство – 0,18%;
 – будівництво, виробництво та розподіл електроенергії, газу та води – 0,16% тощо.

Таким чином, реалізація даного рішення на рівні однієї транспортної галузі здатне вплинути на загальний рівень інфляції у всій країні.

Отже, перший блок інформаційної системи надає нам інструментарій для вивчення залежності транспортної галузі від інших секторів економіки та навпаки. Як бачимо, проблема забезпечення сталого розвитку транспортної галузі не може бути вирішена на рівні однієї галузі.

Для вирішення задачі сегментації ринку автомобільних вантажних перевезень інформаційна система має відповідний блок аналітичної обробки даних, в основі якого покладено описаний вище метод кластерного аналізу. За результатами попереднього дослідження було з'ясовано, що перевезення вантажів автомобільним транспортом в розрізі областей України, відповідно до наявних статистичних даних, можна охарактеризувати наступною системою показників: обсяг перевезення вантажів, вантажооборот, щільність доріг з твердим покриттям та інтенсивність перевезення вантажів. За допомогою інформаційної системи було отримано наступну матрицю, табл. 1. Як видно з табл. 1, нормовані значення за всіма показниками знаходяться в діапазоні від 0 до 1, причому, кращому значенню показника відповідає більше нормоване.

Відповідно до вхідних даних, для кожного показника ми отримали різний характер розсіювання нормованих значень:

- обсяг перевезення вантажів – нормовані значення для майже всіх областей приймають значення в діапазоні від 0 до 0,2. Виняток складають три області: Дніпропетровська область, де обсяг перевезення вантажів автомобільним транспортом в 5-15 разів більший, ніж в інших областях, відповідно, її нормоване значення дорівнює 1; Полтавська – 0,679 та Донецька – 0,417;

- вантажооборот – розподіл нормованих значень є однорідним та знаходиться в діапазоні від 0,1 до 1;

- щільність доріг з твердим покриттям – також маємо однорідний розподіл нормованих значень в діапазоні від 0,4 до 1;

- інтенсивність перевезення вантажів – однорідна хмара розсіювання нормованих значень знаходиться в межах від 0 до 0,4. Виняток складає Закарпатська область, де рівень завантаженості доріг автомобільними вантажними перевезеннями в 5-10 разів перевищує аналогічний показник інших областей. Даний аналіз показників є необхідним для подальшої інтерпретації результатів кластерного аналізу.

Наступний етап класифікації областей передбачав визначення важливості показників на основі формування матриці парних порівнянь. Для цього, перш за все, експертним шляхом було проведено якісну оцінку переваг показників, яка має вигляд: вантажооборот автомобільного транспорту ~ інтенсивність перевезення вантажів > щільність доріг з твердим покриттям ~ обсяг перевезення вантажів автомобільним транспортом. Символ «~» означає еквівалентність показників за пріоритетом, а символ «>» – перевагу одного показника над іншим. До найбільш пріоритетних було віднесено два показники: кількісний показник, що характеризує обсяг транспортної роботи (вантажообіг) та якісний показник, що показує завантаженість транспортних шляхів. В свою чергу, показник обсягу перевезених вантажів впливає на вантажообіг, а щільність доріг – на інтенсивність перевезення вантажів. Тому ці два показники мають нижчий пріоритет.

Для переходу від якісної оцінки переваг показників до кількісної, користувачу інформаційної системи необхідно заповнити матрицю парних порівнянь, рис. 5. Якщо показник у рядку поступає за ступенем важливості показнику в колонці, елемент матриці на їхньому перетині приймає значення 0, якщо не поступає – дорівнює 1. В колонці справа на рис. 5 автоматично розраховуються вагові коефіцієнти, які використовуються в роботі алгоритму кластеризації ринку автомобільних вантажних перевезень. Їхня сума завжди дорівнює 1. Кінцевий результат кластеризації областей України в повній мірі залежить від прийнятого в інформаційній системі значення параметру класифікації C: чим він є меншим, тим більшою є допустима відстань між об'єктами одного кластеру. В даному дослідженні вивчалась вся множина його можливих значень, від 1 до 10. При C < 8 ми отримували невелику кількість кластерів, до складу яких входили області з великою розбіжністю у значеннях показників.

З іншої сторони, при C > 8 кількість створених кластерів була занадто великою. Причому, до різних кластерів входили подібні за своїми показниками області. В резуль-

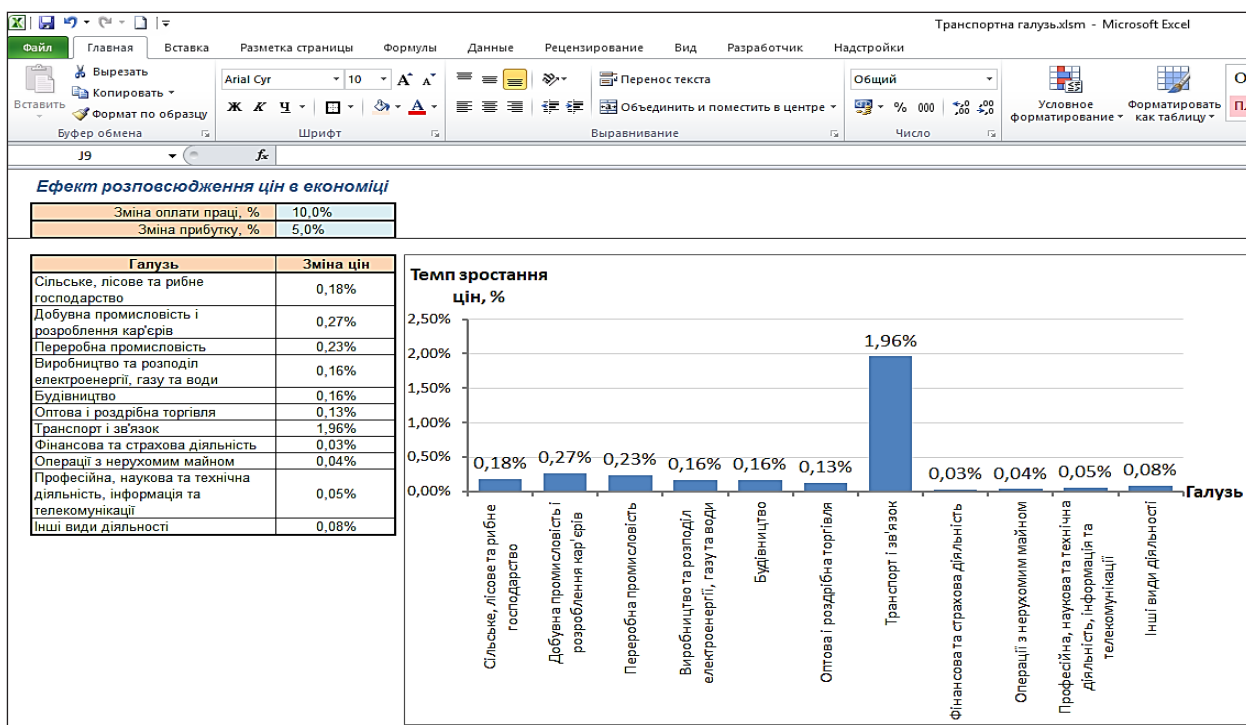


Рис. 4. Вивчення ефекту цінового розповсюдження при зміні доданої вартості транспортної галузі за даними 2016 р.

таті проведення серії експериментів було обране найбільш прийнятне значення параметру класифікації $C = 8$.

Практичні результати застосування кластерного аналізу за допомогою розробленої інформаційної системи показано на рис. 6.

Для запуску ієрархічного агломеративного методу необхідно натиснути кнопку «Здійснити кластеризацію». Результатом роботи алгоритму є остання колонка «Клас-

тер», яка для кожної області містить відповідний номер кластеру. Також є можливість виконати фільтрацію даних для визначеної групи кластерів. Дані офіційної статистичної звітності у відкритому доступі не містять інформації про стан доріг з твердим покриттям по всій території України.

Зважаючи на виключну роль транспортних шляхів у забезпеченні автомобільних вантажних перевезень

№	Показники	Перевезення вантажів автомобільним транспортом, млн. тон	Вантажооборот автомобільного транспорту, млн. ткм	Щільність доріг з твердим покриттям, км на 1000 км2 території	Інтенсивність перевезення вантажів (транспортна робота / довжина шляхів)	Вага
1	Перевезення вантажів автомобільним транспортом, млн. тон	1	0	1	0	0,1667
2	Вантажооборот автомобільного транспорту, млн. ткм	1	1	1	1	0,3333
3	Щільність доріг з твердим покриттям, км на 1000 км2 території	1	0	1	0	0,1667
4	Інтенсивність перевезення вантажів (транспортна робота / довжина шляхів)	1	1	1	1	0,3333

Рис. 5. Визначення важливості показників автомобільних вантажних перевезень

Таблиця 1

Результати нормування показників автомобільних вантажних перевезень за даними 2016 року

№	Області	Перевезення вантажів автомобільним транспортом	Вантажооборот автомобільного транспорту	Щільність доріг з твердим покриттям	Інтенсивність перевезення вантажів
1	Вінницька	0,1017	0,3730	0,9016	0,1368
2	Волинська	0,0440	0,4336	0,7660	0,2467
3	Дніпропетровська	1,0000	0,9093	0,7660	0,3261
4	Донецька	0,4173	0,4587	0,8032	0,1892
5	Житомирська	0,1404	0,2130	0,7447	0,0847
6	Закарпатська	0,0324	1,0000	0,6941	1,0000
7	Запорізька	0,1020	0,2847	0,6676	0,1382
8	Івано-Франківська	0,0552	0,3392	0,7872	0,2730
9	Київська	0,1696	0,7927	0,7899	0,3042
10	Кіровоградська	0,1365	0,2458	0,6702	0,1308
11	Луганська	0,0567	0,1769	0,5824	0,1006
12	Львівська	0,0757	0,9277	1,0000	0,3733
13	Миколаївська	0,0809	0,2893	0,5186	0,1989
14	Одеська	0,0795	0,5750	0,6436	0,2343
15	Полтавська	0,6791	0,7261	0,8191	0,2692
16	Рівненська	0,0521	0,3563	0,6729	0,2306
17	Сумська	0,0408	0,1370	0,7500	0,0675
18	Тернопільська	0,0517	0,2710	0,9601	0,1789
19	Харківська	0,1045	0,7753	0,7952	0,2722
20	Херсонська	0,0391	0,2605	0,4628	0,1719
21	Хмельницька	0,1045	0,4609	0,9202	0,2142
22	Черкаська	0,1122	0,4140	0,7553	0,2316
23	Чернівецька	0,0186	0,2321	0,9441	0,2642
24	Чернігівська	0,0419	0,2235	0,6037	0,1025

та високий рівень їхнього зносу, загальними рекомендаціями з розвитку транспортної галузі є: капітальний ремонт існуючих автошляхів, підвищення пропускної здатності на найбільш завантажених ділянках за рахунок підвищення категорій доріг; приведення норм експлуа-

тації вантажного транспорту до європейських стандартів (навантаження на вісь, максимально допустима маса тощо). За результатами класифікації областей України було отримано наступні дані (результати, що викладені в табл. 2-5 були отримані особисто автором):

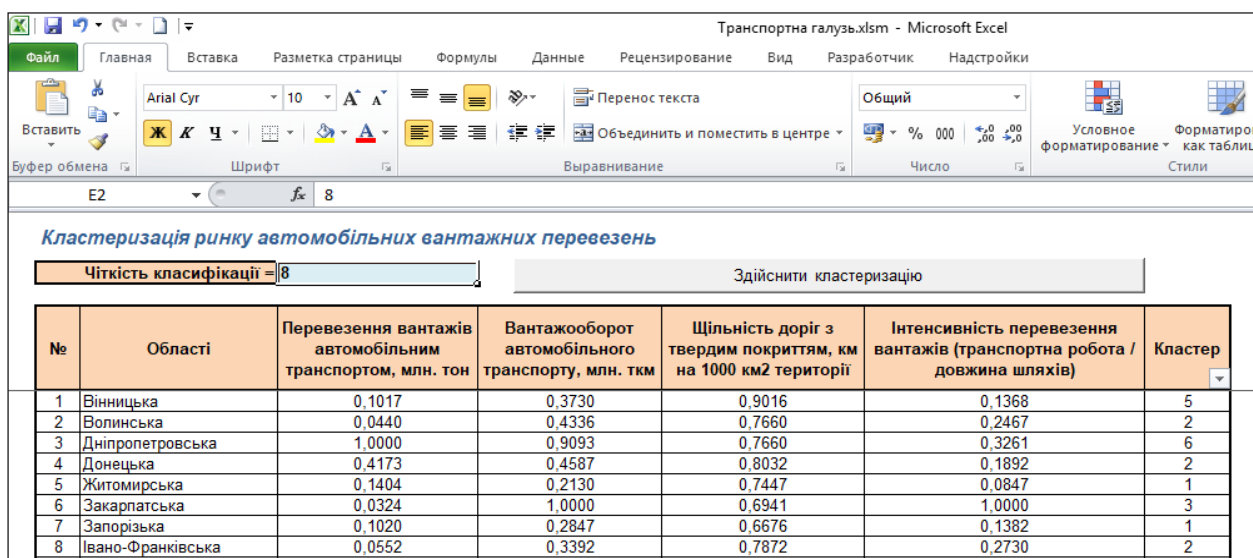


Рис. 6. Сегментація ринку автомобільних вантажних перевезень України за даними 2016 р.

Таблиця 2

Класифікація областей, перший кластер

Області	Перевезення вантажів автомобільним транспортом	Вантажооборот автомобільного транспорту	Щільність доріг з твердим покриттям	Інтенсивність перевезення вантажів	Кластер
Житомирська	0,1404	0,2130	0,7447	0,0847	1
Запорізька	0,1020	0,2847	0,6676	0,1382	1
Кіровоградська	0,1365	0,2458	0,6702	0,1308	1
Луганська	0,0567	0,1769	0,5824	0,1006	1
Сумська	0,0408	0,1370	0,7500	0,0675	1
Чернігівська	0,0419	0,2235	0,6037	0,1025	1

Таблиця 4

Класифікація областей, другий кластер

Області	Перевезення вантажів автомобільним транспортом	Вантажооборот автомобільного транспорту	Щільність доріг з твердим покриттям	Інтенсивність перевезення вантажів	Кластер
Волинська	0,0440	0,4336	0,7660	0,2467	2
Донецька	0,4173	0,4587	0,8032	0,1892	2
Івано-Франківська	0,0552	0,3392	0,7872	0,2730	2
Одеська	0,0795	0,5750	0,6436	0,2343	2
Рівненська	0,0521	0,3563	0,6729	0,2306	2
Черкаська	0,1122	0,4140	0,7553	0,2316	2

Таблиця 5

Класифікація областей, третій кластер

Області	Перевезення вантажів автомобільним транспортом	Вантажооборот автомобільного транспорту	Щільність доріг з твердим покриттям	Інтенсивність перевезення вантажів	Кластер
Закарпатська	0,0324	1,0000	0,6941	1,0000	3
Київська	0,1696	0,7927	0,7899	0,3042	3
Львівська	0,0757	0,9277	1,0000	0,3733	3
Харківська	0,1045	0,7753	0,7952	0,2722	3

1. До першого кластеру було відібрано групу областей з низькою інтенсивністю перевезення вантажів та вантажообороту, а також середньою щільністю доріг, табл. 2.

Перетворення нормованих значень показників, табл. 3 до якісних значень виконувалось для кожного показника окремо, в залежності від характеру розсіювання за шкалою: найвищий рівень, високий, середній, задовільний та низький.

В порівнянні з іншими областями, автомобільний ринок вантажних перевезень для першого кластеру є недозавантаженим. Особливо це стосується Сумської, Луганської та Чернігівської областей. Існуюча транспортна мережа дозволяє транспортувати в 5-8 разів більше вантажів, в порівнянні з іншими областями. Такий стан транспортної галузі викликаний потребами інших галузей у вантажних перевезеннях.

2. До другого кластеру увійшли області з середньою інтенсивністю перевезення вантажів та вантажооборотом, а також високою щільністю доріг, табл. 4.

Фактично, маємо аналогічну ситуацію, як з попереднім кластером: пропускна можливість транспортної мережі не використовується вантажними перевізниками повною мірою. Однак, обсяг перевезень та вантажооборот є значно вищими.

3. Третій кластер було сформовано з областей з найвищим рівнем вантажообороту та високою щільністю доріг. Рівень інтенсивності перевезення вантажів також приймає значення вище середнього, табл. 5. З точки зору розвитку автомобільних вантажних перевезень – ці області є одними з найуспішніших.

Найбільший обсяг транспортної роботи здійснюється в областях даного кластеру, в тому числі, за рахунок відстані перевезення вантажів, яка значно перевищує середній рівень по Україні.

4. До четвертого кластеру було відібрано Миколаївську та Херсонську області: вони є подібними за всіма показниками аналізу.

Інтенсивність перевезень знаходиться на задовільному рівні; вантажооборот та щільність доріг, в порівнянні з іншими областями – на низькому рівні. Даний кластер поєднав у собі найменш розвинуті з точки зору автомобільних перевезень області, табл. 6.

Розвиток транспортної галузі в Миколаївській та Херсонській областях має суттєві обмеження: щільність мережі автошляхів є однією з найнижчих по Україні. Навіть в цих умовах інтенсивність перевезень вантажів залишається нижче середнього по країні рівня. Це свідчить про відсутність економічних передумов до цього: низький попит на вантажні перевезення зумовлений згортанням ділової активності підприємств в умовах глибокої економічної кризи.

5. До п'ятого кластеру увійшли області з найвищою в Україні щільністю доріг, середньою інтенсивністю перевезень вантажооборотом, табл. 7. З точки зору щільності мережі автошляхів, області даного кластеру мають найкращі умови до розвитку автомобільних вантажних перевезень.

Однак, на сьогоднішній день ці можливості використовуються в досить обмеженому обсязі: попит на вантажні перевезення поступається середнім за країною показникам. Географічне розташування областей в перспективі дозволить їм стати транспортним коридором між Дніпром та Львовом

6. До шостого кластеру увійшли Дніпропетровська та Полтавська області. Їх поєднав найвищий в Україні обсяг перевезення вантажів в абсолютному вимірі, високий вантажооборот та щільність доріг, табл. 8.

Лівобережні області даного кластеру мають найбільш розвинену інфраструктуру транспортної галузі: мережу автошляхів, промисловість тощо.

Висновки. Таким чином, за результатами сегментації ринку автомобільних вантажних перевезень методом кластерного аналізу можна зробити наступні висновки:

– найбільш депресивними є області, які належать першому та четвертому кластеру. Розвиток транспортної

Таблиця 6

Класифікація областей, четвертий кластер

Області	Перевезення вантажів автомобільним транспортом	Вантажооборот автомобільного транспорту	Щільність доріг з твердим покриттям	Інтенсивність перевезення вантажів	Кластер
Миколаївська	0,0809	0,2893	0,5186	0,1989	4
Херсонська	0,0391	0,2605	0,4628	0,1719	4

Таблиця 7

Класифікація областей, п'ятий кластер

Області	Перевезення вантажів автомобільним транспортом	Вантажооборот автомобільного транспорту	Щільність доріг з твердим покриттям	Інтенсивність перевезення вантажів	Кластер
Вінницька	0,1017	0,3730	0,9016	0,1368	5
Тернопільська	0,0517	0,2710	0,9601	0,1789	5
Хмельницька	0,1045	0,4609	0,9202	0,2142	5
Чернівецька	0,0186	0,2321	0,9441	0,2642	5

Таблиця 8

Класифікація областей, шостий кластер

Області	Перевезення вантажів автомобільним транспортом	Вантажооборот автомобільного транспорту	Щільність доріг з твердим покриттям	Інтенсивність перевезення вантажів	Кластер
Дніпропетровська	1,0000	0,9093	0,7660	0,3261	6
Полтавська	0,6791	0,7261	0,8191	0,2692	6

галузі в Миколаївській та Херсонській областях, за умови зростання економічного потенціалу, обмежений низькою пропускну здатністю автошляхів. Тому проблема потребує комплексного вирішення на державному рівні. Інші області, що увійшли до даної групи, хоча й мають більш розвинену мережу автодоріг, однак, не мають стимулів до відновлення економічного зростання;

– найбільш розвинутими є області третього та шостого кластеру. В порівнянні з іншими областями, на сьогоднішній день найбільш актуальною для них є загальна

проблема з підвищення якості автодоріг. Закарпатська, Київська, Львівська та Харківська області в середньостроковій перспективі будуть вимагати розширення мережі автошляхів;

– області, які належать другому та п'ятому кластерам – це області з найвищою по країні щільністю доріг, які на сьогоднішній день мають середню інтенсивність перевезень. Для розвитку транспортної галузі державі слід зосередитись на створенні умов до економічного зростання цих регіонів.

Список використаних джерел:

1. Вітлінський В.В. Моделювання економіки: Навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2003. – 407 с.
2. Вдовенко С. М. Методологія дослідження розвитку регіонального ринку автотранспортних послуг / С. М. Вдовенко, Ю. С. Вдовенко // Наук. вісн. ЧДІЕУ. – 2013. – № 3 (19). – С. 30–36.
3. Самойленко М.І. Інформаційні технології в розв'язанні транспортних задач: монографія. / М. І. Самойленко, А. О. Кобець; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – Х.: ХНАМГ, 2011. – 256 с.
4. Швець С.М. Короткострокове прогнозування валової доданої вартості: монографія / С.М. Швець ; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогноз. НАН України». – К., 2013. – 136 с.
5. Геєць В.М., Клебанова Т.С., Черняк О.І. та ін. Моделі і методи соціально-економічного прогнозування: Підручник / В.М. Геєць, Т.С. Клебанова, О.І. Черняк, В.В. Іванов, Н.А. Дубровіна та інш. // Х. : ВД «ІНЖЕК», 2005. – 396 с.
6. Сухоруков А.І. Моделювання та прогнозування соціально-економічного розвитку регіонів України: монографія / А. І. Сухоруков, Ю. М. Харазішвілі. – К. : НІСД, 2012. – 368 с.
7. Павлюк А.В. Ідентифікація методів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні / А. Павлюк // Вісник НАДУ.– 2015. – № 4. – С. 78-86.
8. В.М. Вовк, Л.М. Зомчак. Оптимізаційні методи і моделі: Навч. Посібник. – Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 2014. – 360 с.

Анотація. Стаття посвячена дослідженню розробки інформаційної системи державного регулювання розвитку транспортної галузі. Визначено, що транспортна галузь лежить в основі будь-якої логістичної ланки. Доведено, що першочерговою задачею для забезпечення зростання пасажирських перевезень є виведення з дії внутрішньогородських автобусних перевізників і розширення виробництва екологічно чистого троллейбусного, трамвайного і метрополітенівського зв'язу. Виконання першого умови дозволить відновити зростання пасажирських перевезень в короткостроковому періоді без яких-небудь додаткових фінансових витрат.

Ключові слова: інформаційне забезпечення, механізм державного регулювання, транспортна система, перевезення, система планування, міжгалузевий баланс.

Summary. The article is devoted to the information system development for state regulation of the transport industry. It is determined that the transport industry is the basis of any logistics chain. Improving the state regulation mechanisms of the transport industry is impossible without ensuring the decision-making process with reliable statistical information and automating its processing. Therefore, a new information and analytical system was developed that was designed to solve this problem and contains a functional that allowed to consistently implement economic and mathematical models of the transport industry in Ukraine and economic and statistical methods of its research.

Key words: information provision, state regulation mechanism, transport system, transportation, planning system, inter-industry balance.