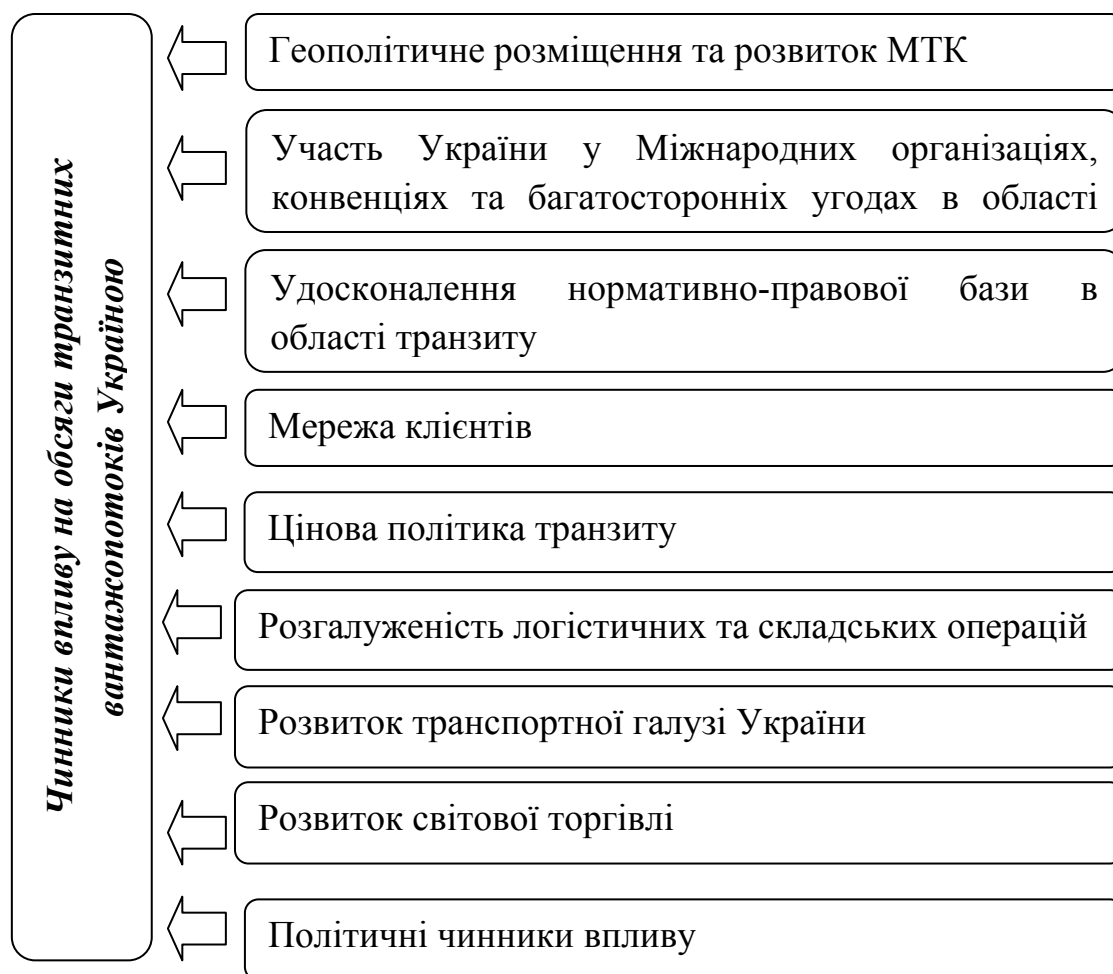


6. Методичні рекомендації щодо формату аудиторського висновку за наслідками проведення аудиту річної фінансової звітності та іншої звітності Компанії з управління активами. Затв. Держкомціннихпаперів 03.07.2002, № 202.

***Г.В. ГОЛУБОВА,  
аспірантка  
Національна академія статистики,  
обліку та аудиту***

## **СТАТИСТИЧНЕ ВИВЧЕННЯ ОСНОВНИХ ЧИННИКІВ ВПЛИВУ НА ТРАНЗИТНІ ВАНТАЖОПОТОКИ**

Вивчення транзитних вантажопотоків викликає необхідність визначення чинників та джерел впливу на обсяги транзиту вантажів через Україну. На рис. 1 нами виокремлено найважливіші чинники для статистичного аналізу та оцінювання їхнього впливу на приріст транзитних вантажопотоків через Україну.



**Рис. 1. Чинники впливу на приріст транзиту вантажів Україною**

© Г. В. Голубова, 2012

Кожен із цих чинників представляє собою комплекс показників, які в певній мірі виступають рушійною силою для розвитку транзитного потенціалу України на міжнародній арені. При цьому, кожен із цих має своє логічне обґрунтування:

1. Використання показників, що характеризують розвиток та розбудову МТК являють собою стратегічну задачу держави. Оскільки, за умови, розбудови МТК, а також відкриття нових міжнародних осей через Україну, обсяги транзиту зростатимуть;
2. Співтовариство України в області транспорту, при цьому, приєднання її до низки необхідних Міжнародних організацій, конвенцій, угод тощо, свідчить про її становлення як транзитної держави та конкурентоспроможної на міжнародній арені.
3. Удосконалення нормативно-правового законодавства в області транзиту, а також адаптація українського законодавства до міжнародних стандартів, розширить можливості розвитку транзитуювання вантажів Україною, усуне низку недоліків, підвищить якість транзитних послуг тощо;
4. Розширення мережі клієнтів сприятиме зростанню обсягів транзиту, і в свою чергу прибутків;
5. Нормована цінова політика на транзит вантажів сприятиме зростанню обсягів транзиту, а також залученню нових клієнтів тощо;
6. Відкриття нових логістичних центрів, зростання якості навантажувальних, розвантажувальних, складських операцій та інших логістичних послуг, сприятиме розвитку вчасного та якісного транзитуювання вантажів Україною тощо;
7. Розвиток транспортної галузі України для транзитних вантажопотоків характерний розбудовою нових магістралей, автобанів, залізничних колій, морських та річкових портів, проведення ремонтних робіт та удосконалення якості транспортних послуг;
8. Розширення світової торгівлі сприятиме збільшенню експорту та імпорту між країнами. В свою чергу, це призведе до зростання транзитних послуг Україною;
9. Політичні чинники впливу виступають одним із основних критеріїв розвитку та становлення України в світі.

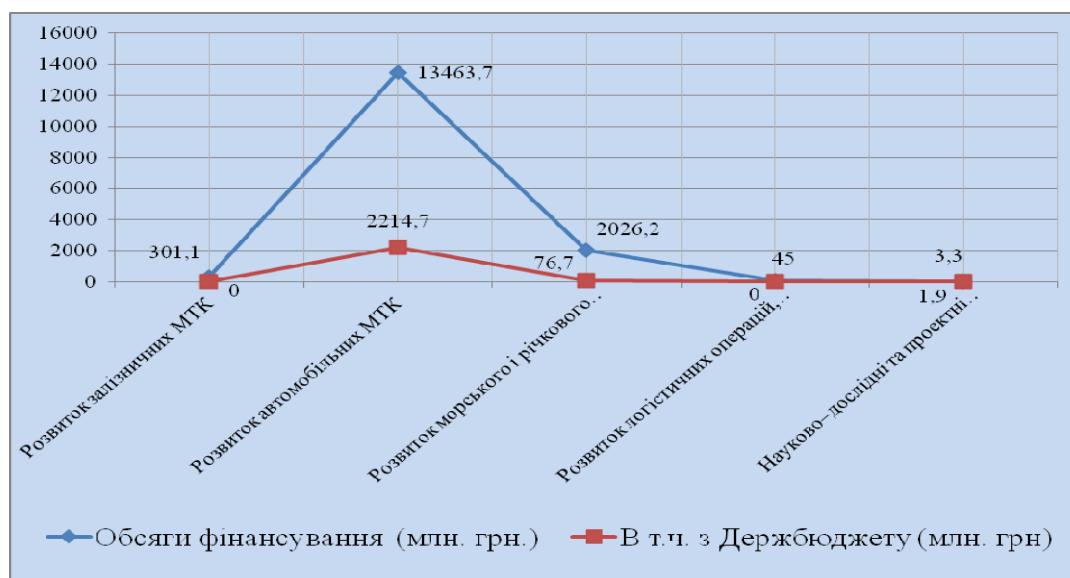
Розглянемо деякі фінансові показники, за якими , на нашу думку, слід вивчати динаміку приросту транзиту на макрорівні , табл. 1, [6].

***Таблиця 1***

***Чинники впливу на транзитні вантажопотоки та групи показників, що їх характеризують за період 2006-2010 рр.***

Група чинників	Група деяких показників	Обсяги фінансування		В т.ч. з Держбюджету		Частка державних інвестицій в загальному обсязі (%)
		млн. грн.	у % до підсумку	млн. грн.	у % до підсумку	
Геополітичні чинники впливу	Розвиток залізничних МТК	301,1	1,9	-	-	-
	Розвиток автомобільних МТК	13463,7	85,0	2214,7	96,6	16,45
	Розвиток морського і річкового транспорту	2026,2	12,79	76,7	3,3	3,8
Логістичні чинники впливу	Розвиток логістичних операцій, транспортно-складських центрів, тощо	45,0	0,28	-	-	-
Політичні чинники впливу	Науково–дослідні та проектні роботи, аналітичні дослідження і розробка нормативних документів з питань вдосконалення роботи транспорту	3,3	0,22	1,9	0,1	57,6
<b>Загалом</b>		<b>15839,3</b>	<b>100</b>	<b>2293,3</b>	<b>100</b>	<b>14,5</b>

Дані табл. 1 свідчать про зменшення державного фінансування, зокрема за період 2006-2010 рр. обсяг державного фінансування було виконано лише на 14,5%. При цьому, найбільше профінансовано розробку нормативних документів з питань вдосконалення роботи транспорту (57,6%). На розвиток МТК із Державного бюджету було виділено лише п'яту частину коштів (20,25%) від загальних витрат на ці проекти, розбудова логістичних центрів з боку держави не фінансувалась (рис. 2). Це пояснюється тим, що більшість складських центрів та логістичних послуг перейшли до приватної форми власності.



**Рис. 2. Співвідношення частки коштів державного бюджету в загальному обсязі фінансування трьох чинників впливу на приріст транзиту за період 2006-2010 рр.**

Виміряти взаємозв'язок цих інтегральних показників можна за допомогою методу регресійного аналізу. Для цього нами побудовано регресійна залежність вартості транзиту вантажів десяти митниць України та трьох факторів впливу: геополітичного, політичного та логістичного, за умовними даними, табл. 2.

**Таблиця 2**

**Чинники впливу на вартість транзиту вантажів Україною**

(тис. гр. од.)

Митниці України	Вартість транзиту вантажів	Геополітичні чинники	Політичні чинники	Логістичні чинники
1	2	3	4	5
1	225	53	23	114
2	356	56	32	112
3	125	38	15	68
4	265	50	17	123
5	569	69	16	120
<b>Продовження табл. 2</b>				
1	2	3	4	5

6	210	48	25	230
7	118	41	19	110
8	285	37	23	154
9	690	67	20	126
10	98	38	17	127

В пакеті SPSS Statistica було проведено регресійний аналіз трьох чинників впливу на приріст вартості транзиту вантажів 10-ма митницями України. В табл. 3 наведені коефіцієнти регресії, бета-коефіцієнти, значення t-критерію та фактичні рівні істотності для трьох виділених факторів, які включені в регресійну модель.

**Таблиця 3**

**Результати регресійного аналізу впливу виділених факторів на результативний показник**

	<b>Коефіцієнти регресії</b>	<b>Бета-коефіцієнт <math>\beta</math></b>	<b>t-критерій</b>	<b>Рівень істотності</b>
$\beta$	-437		-2,009	0,091
X1	14,94	0,892	4,715	0,003
X2	-1,54	-0,041	-0,2	0,848
X3	0,16	0,034	-0,168	0,872

Обчислені коефіцієнти регресії дозволяють побудувати рівняння залежності вартості транзитних вантажів під впливом геополітичних, політичних та логістичних чинників:

$$Y = -437 + 14,94x_1 - 1,54x_2 + 0,16x_3$$

Відповідно до значень бета коефіцієнтів, найбільший вплив на вартість транзиту вантажів має група чинників, які відносяться до першого фактору. Тобто, це чинники геополітичного змісту, до яких належать: умови розвитку інфраструктурного транспортного забезпечення, розбудова МТК, відкриття нових міжнародних осей, магістралей тощо.

Значення множинного коефіцієнта детермінації становить 0,789. Це свідчить про те, що 78,9% загальної варіації результативної ознаки пояснюється варіацією факторів X1, X2, X3. Тобто, обрані нами фактори

впливу: геополітичні, політичні та логістичні, суттєво впливають на вартість транзитних вантажів Україною, що, в свою чергу, підтверджує доцільність їх включення в регресійну модель. Відповідно, на решту чинників впливу припадає 21,1% варіації. Розрахований рівень значимості  $\alpha=0,018 < 0,05$ , що підтверджує значимість  $R^2$ .

Узагальнюючи викладене підкреслимо. Для підвищення конкурентоспроможності транзитного потенціалу України, залучення транзиту та отримання прибутків від наданих територіальних послуг, ключовим завданням стає вивчення основних чинників впливу на обсяги транзиту вантажів Україною.

### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:**

1. Шамилева Л.Л. Статистическое моделирование и прогнозирование: курс лекций. Учебное пособие. – Донецк: Каштан, 2008. – с.310
2. Терехов Л.Л. Економіко-математичні методи і моделі. Навч. посіб. Для вищ. навч. закладів – К.: ВПД “Формат”, 2008. – с.292
3. Єріна А. М. Статистичне моделювання та прогнозування: Навч.посібник. —К:КНЕУ,2001. - 170 с.
4. Многомерный статистический анализ в экономике/ Л.А Сошникова, В.Н. Тамашевич, Г. Уебе, М. Шефер. Учеб. пособие. - М.: ЮНИТИ, 1999. - 593 с.
5. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. Режим доступу:<http://www.mintrans.gov.ua/uk/show/transport.html>

**Й.Я. ДАНЬКІВ,**  
*к.е.н., професор, завідувач кафедри обліку та аудиту*