

ТІНЬОВА СКЛАДОВА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ: МАСШТАБИ ТА ВПЛИВ НА ЕКОНОМІКУ РЕГІОНІВ

©2020 БАБЕЦЬ І. Г.

УДК 332.1:338.46
JEL: E26; H26; R11; R40

Бабець І. Г. Тіньова складова ринку транспортних послуг України: масштаби та вплив на економіку регіонів

У статті проаналізовано чинники тінізації та сутність нелегальних операцій на ринку транспортних послуг. Визначено коефіцієнти тінізації виду економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» за регіонами України у 2013 р. і 2018 р. Виявлено тенденцію до зменшення тіньового сектора у сфері транспортних послуг у більшості регіонів. Найвищий рівень тінізації ринку транспортних послуг відносно валової доданої вартості у 2018 р. спостерігався в Луганській області та в м. Києві, а найнижчий – в Івано-Франківській області. Результати регресійного аналізу панельних даних показників соціально-економічного розвитку та діяльності сфери транспортних послуг у регіонах України за період 2013–2018 рр. підтвердили прямий зв'язок між часткою малих підприємств у загальній кількості підприємств і рівнем тінізації ринку транспортних послуг, що свідчить про привабливість такої діяльності з точки зору отримання нелегальних доходів. Виявлено прямий зв'язок між індексом споживчих цін та рівнем тінізації транспортних послуг, що обумовлено збільшенням необлікованої готівки, яка потрапляє в легальний сектор економіки, та зростанням цін внаслідок заниження рентабельності послуг. Прямий вплив збільшення частки прибуткових підприємств на індекс споживчих цін підтверджує участь таких підприємств у формуванні тіньового ринку транспортних послуг через приховування частини доходів. Позитивний вплив капітальних інвестицій у секторі транспортних послуг на стан інфляційних процесів проявляється в зниженні індексу споживчих цін при підвищенні ефективності інвестицій.

Ключові слова: рівень тінізації, коефіцієнт тіньової економіки, транспортні послуги, нелегальна діяльність, збитковість підприємств.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-5-145-153>

Рис.: 2. **Табл.:** 1. **Формул.:** 2. **Бібл.:** 25.

Бабець Ірина Георгіївна – доктор економічних наук, професор, професор кафедри міжнародних економічних відносин та маркетингу, Запорізький інститут економіки та інформаційних технологій (вул. Кияшко, 16-б, Запоріжжя, 69015, Україна)

E-mail: irina.babets@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0635-9375>

УДК 332.1:338.46
JEL: E26; H26; R11; R40

Бабець И. Г. Теневая составляющая рынка транспортных услуг Украины: масштабы и влияние на экономику регионов

В статье проанализированы факторы тенизации и сущность нелегальных операций на рынке транспортных услуг. Определены коэффициенты тенизации вида экономической деятельности «Транспорт, складское хозяйство, почтовая и курьерская деятельность» по регионам Украины в 2013 г. и 2018 г. Выявлена тенденция к сокращению теневого сектора в сфере транспортных услуг в большинстве регионов. Самый высокий уровень тенизации рынка транспортных услуг относительно валовой добавленной стоимости в 2018 г. наблюдался в Луганской области и в г. Киеве, а самый низкий – в Ивано-Франковской области. Результаты регрессионного анализа панельных данных показателей социально-экономического развития и деятельности сферы транспортных услуг в регионах Украины за период 2013–2018 гг. подтвердили прямую связь между долей малых предприятий в общем количестве предприятий и уровнем тенизации рынка транспортных услуг, что свидетельствует о привлекательности такой деятельности с точки зрения получения нелегальных доходов. Выявлена прямая связь между индексом потребительских цен и уровнем тенизации транспортных услуг, что обусловлено увеличением неучтенной денежной массы, которая попадает в легальный сектор экономики, и ростом цен в результате занижения рентабельности услуг. Прямое влияние увеличения доли прибыльных предприятий на индекс потребительских цен подтверждает участие таких предприятий в формировании теневого рынка транспортных услуг из-за сокрытия части доходов. Положительное влияние капитальных инвестиций в секторе транспортных услуг на состояние инфляционных процессов проявляется в снижении индекса потребительских цен при повышении эффективности инвестиций.

Ключевые слова: уровень тенизации, коэффициент теневой экономики, транспортные услуги, нелегальная деятельность, убыточность предприятий.

Рис.: 2. **Табл.:** 1. **Формул.:** 2. **Библ.:** 25.

Бабець Ирина Георгиевна – доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры международных экономических отношений и маркетинга, Запорожский институт экономики и информационных технологий (ул. Кияшко, 16-б, Запорожье, 69015, Украина)

E-mail: irina.babets@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0635-9375>

UDC 332.1:338.46
JEL: E26; H26; R11; R40
Babets I. G.

The Shadow Component of the Transport Services Market of Ukraine: Scale and Impact on the Economy of Regions

The article analyzes the factors of shadowing and the essence of illegal operations in the transport services market. The rates of shadowing of the type of economic activity «Transport, warehouse, postage and courier activities» for the regions of Ukraine in 2013 and 2018 are defined. A tendency towards reducing the shadow sector of the transport services sphere in the majority of regions is identified. The highest level of shadowing of the transport services market regarding the gross value added in 2018 was observed in the Luhansk region and in the city of Kyiv, and the lowest – in the Ivano-Frankivsk region. The results of the regression analysis of the panel data of the indicators of socio-economic development and activities of transport services in the regions of Ukraine for the period 2013–2018 confirmed a direct link between the share of small businesses in the total number of enterprises and the level of shadowing of the transport services

market, which indicates the attractiveness of such activities in terms of generating illegal income. A direct link between the consumer price index and the level of shadowing of transport services is identified, due to the increase in the unaccounted-for money supply, which falls into the legal sector of the economy, and the increase in prices as a result of the under-profiting of services. The direct impact of the increase in the share of profitable enterprises on the consumer price index confirms the participation of such enterprises in the formation of the shadow transport services market due to the concealment of some part of the revenues. The positive influence of capital investment in the transport services sector on inflationary processes is reflected in the reduction in the consumer price index while improving the investment efficiency.

Keywords: level of shadowing, coefficient of the shadow economy, transport services, illegal activities, unprofitability of enterprises.

Fig.: 2. **Tabl.:** 1. **Formulae:** 2. **Bibl.:** 25.

Babets Iryna G. – D. Sc. (Economics), Professor, Professor of the Department of International Economic Relations and Marketing, Zaporizhzhya Institute of Economics and Information Technologies (16-b Kyiashko Str., 69015, Ukraine)

E-mail: irina.babets@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0635-9375>

Рівень тіньової економіки в Україні залишається вищим, ніж у постсоціалістичних країнах, які стали членами ЄС, і у 2018 р. склав 30% від обсягу офіційного ВВП, хоча це на 2 в. п. менше за показник 2017 р. і є найнижчим, починаючи з 2009 р. [1]. У послугах транспорту, складського господарства та кур'єрської діяльності у 2018 р. порівняно з попереднім роком спостерігалось зростання тіньового сектора з 35% до 38% від обсягу валової доданої вартості цього виду економічної діяльності. У середньостроковій перспективі відбулося зниження рівня тінізації сектора транспортних послуг (із 42% у 2014 р. [2]), що відповідає загальній тенденції детінізації економіки України за висновками Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства. Проте проблема детінізації ринку транспортних послуг залишається актуальною з огляду на повільні зміни інституціонального середовища діяльності підприємств, недоотримання надходжень до державного бюджету внаслідок надання послуг нелегальними перевізниками та приховування доходів, вчинення правопорушень, пов'язаних зі зловживанням службовим становищем і нецільовим використанням бюджетних коштів.

Загальні аспекти формування тіньового сектора економіки України, у тому числі й на регіональному рівні, розглянуто в працях Ведернікової С. В. [3], Тютюник І. В. [4], Харазішвілі Ю. М. [5], Шулик Ю. В. [6]. Окремі проблеми детінізації ринку транспортних послуг досліджуються науковцями з метою вдосконалення механізмів державного управління автомобільним транспортом в Україні [7], при проведенні аналізу взаємозв'язку основних макроекономічних показників з рівнем платоспроможності населення як основи формування платоспроможного попиту на пасажирські перевезення [8] та при визначенні впливу недоліків спрощеної системи оподаткування на рівень тінізації сфер економічної діяльності [9].

Ознайомлення з останніми публікаціями, які присвячені темі тінізації економіки України, дозволяє

стверджувати, що ілегалізація сфери перевезень та функціонування тіньового сегмента ринку транспортних послуг залишаються недостатньо дослідженими. Мало уваги приділяється оцінці масштабів тінізації, регіональним особливостям ринків транспортних послуг та їх впливу на тіньовий сектор, визначенню наслідків для економічного розвитку регіонів.

Метою статті є оцінка рівня тінізації ринку транспортних послуг на регіональному рівні та його впливу на соціально-економічний розвиток регіонів. Відповідно до мети поставлено такі завдання: ідентифікація чинників тінізації та характеристика нелегальних операцій на ринку транспортних послуг; розрахунок коефіцієнтів тіньової економіки для ВЕД «Транспорт, складське господарство, пошта та кур'єрська діяльність» за регіонами України та аналіз їх динаміки за 2013–2018 рр.; визначення кореляції між показниками соціально-економічного розвитку регіонів та показниками, що характеризують ринок транспортних послуг, зокрема рівень його тінізації.

Головною причиною та передумовою існування значного за обсягом тіньового сектора транспортних послуг є недосконалість інституцій та слабкі інституційні основи розвитку конкурентного середовища на цьому ринку. В Україні 42% ринків характеризуються монопольним або олігопольним становищем виробників товарів чи послуг. Найбільш монополізованими в Україні є паливно-енергетичний комплекс і ринок транспорту та зв'язку, рівень конкуренції в ПЕК становить 28%, у сфері транспорту та зв'язку – 14,8% [10]. Зокрема, АТ «Укрзалізниця» – єдиний суб'єкт господарювання, який у 2017–2018 рр. діяв на ринку перевезень вантажів залізничним транспортом і на ринку надання послуг магістральних вантажних локомотивів у межах України, займаючи на цих ринках монопольне становище із часткою 100% [11]. Незважаючи на заходи Антимонопольного комітету України щодо підвищення конкуренції на ринку авіаперевезень та послаблення домінуючого становища компанії «Міжнародні авіалінії України», ринок пасажирських авіаперевезень у внутрішньому сполученні є потенційно конкурентним, а ринок перевезень пасажирів у міжнародному сполученні залишається монополізованим через адміністративні обмеження.

НДР № III-4-20 «Детінізація та використання потенціалу сектора комерційних послуг у забезпеченні соціально-економічного зростання регіонів України» Інституту регіональних досліджень імені М. Долишнього НАН України.

Інституціональний чинник формування тіньового сектора проявляється через невідповідність реальних адміністративно-правових умов діяльності підприємств закріплені у законодавстві нормам при неефективній системі судочинства, наслідком чого є порушення принципу невідворотності покарання за вчинені корисливі злочини. Разом із історично сформованим толерантним ставленням суспільства до корупції низький рівень незалежності судової влади, неефективність роботи правоохоронних органів та недовіра організаційно-інституціональних механізмів антикорупційного законодавства створюють сприятливе підґрунтя для тінізації частини цього сектора послуг.

Тіньові операції в транспортних послугах мають різну специфіку залежно від виду транспорту та виду транспортних перевезень. Відповідно, кожна складова транспортних послуг робить свій «внесок» у формування загального обсягу тіньових доходів та збитків для державного бюджету. Отже, істотне значення мають обсяги наданих послуг за видами транспорту та транспортних перевезень у загальній структурі транспортних послуг та їхня динаміка.

У зв'язку з цим звернемо увагу на істотну частку автомобільного транспорту в загальних обсягах вантажних і пасажирських перевезень. За даними Державної служби статистики України [12], у 2018 р. автомобільним транспортом перевезено 1206 млн т вантажів, що склало 73% загального обсягу вантажних перевезень, у той час як залізницею було доставлено 20% усіх вантажів. Автомобільний транспорт також переважає в загальних обсягах перевезення пасажирів. Частка автобусних перевезень у 2018 р. становила 42% (у 2013 р. – 51%) і значно перевищила частку тролейбусного (23%), трамвайного (15%) та метрополітенівського (16%) транспорту. Частка залізничного транспорту в пасажирських перевезеннях зменшилася з 6% у 2013 р. до 4% у 2018 р. Автомобільний транспорт є найпопулярнішим у всіх видах сполучень: у міжміському (включно з міжнародним) його частка у 2018 р. склала 67%, у приміському – 76%, у внутрішньоміському – 37%.

Зважаючи на значні обсяги вантажних і пасажирських перевезень автомобільним транспортом і найбільшу кількість суб'єктів господарювання, що працюють у цій сфері, можна припустити існування найбільшого тіньового сектора саме в цьому сегменті ринку транспортних послуг. Аналізуючи різноманітність та специфіку тіньових операцій, які характерні для підприємств у сфері транспортних перевезень, зробимо висновок, що саме використання автомобільного транспорту дозволяє реалізовувати гнучкі незаконні схеми максимізації прибутків (табл. 1) порівняно із залізничним, морським чи авіаційним транспортом.

Тіньовий сектор автомобільних перевезень насамперед формується за рахунок перевізників, які

працюють без державної реєстрації, без ліцензійних дозволів та оминаючи конкурсні процедури. За оцінками фахівців, кількість автобусів, що використовуються для пасажирських перевезень без належних дозвільних документів, може досягати більше 160 тис. [13, с. 339], що становить третину офіційного парку. У Київській області на кожну офіційно працюючу машину на маршруті приміських перевезень припадає дві нелегальні, через що зменшується виручка легальних перевізників, і бізнес стає нерентабельним [14].

Джерелом отримання тіньових доходів від автомобільних перевезень є величезний обсяг необлікованої готівки внаслідок демотивації водіїв і власників транспортних засобів щодо обліку кількості пасажирів та видачі квитків. Такі тіньові потоки готівкових коштів спотворюють реальну прибутковість транспортних підприємств. Крім цього, тіньові операції в транспортних послугах здійснюються за підтримки посадових осіб відповідних державних установ, наслідком чого є зростання масштабів корупції та отримання неправомірної вигоди державними службовцями.

Для ринку вантажних перевезень також характерним є надання необлікованих послуг за готівку (зокрема, на ринку перевезення зерна їх частка – більше третини [17]). Взаємозв'язок ринку вантажних перевезень з тіньовим ринком палива дозволяє автоперевізникам, які працюють в тіньовому режимі, надавати послуги за нижчими тарифами, що робить легальну діяльність інших компаній неконкурентоспроможною. Порушення габаритно-вагових обмежень на дорогах при перевезенні вантажів дозволяють збільшити рентабельність перевезень, за що окремі працівники «Укртрансбезпеки» отримують неправомірну вигоду. Діяльність цього контролюючого органу створює умови для формування тіньового ринку міжнародних дозволів на перевезення вантажів автотранспортом, який за оцінками експертів складає близько 10 млн євро [19].

Ринок залізничних перевезень є монополізованим, що практично виключає діяльність суб'єктів господарювання без ліцензій та реєстрації, а також тіньову зайнятість. Проте монополізація створює сприятливі умови для корупції посадових осіб та отримання неправомірної вигоди працівників від найнижчих щаблів до найвищих в ієрархічній структурі «Укрзалізниці». Про масштаби зловживань свідчать результати перевірки АТ «Укрзаліниця» та його філій (за період з січня 2018 р. по вересень 2019 р.) Державною аудиторською службою України. У роботі компанії було виявлено порушень на суму 11,8 млрд грн, з яких: недоотримано доходів на суму 210,1 млн грн (заниження тарифів, орендної плати, нестягнені штрафні санкції); завищення вартості робіт, отриманих послуг і придбаних товарів, понаднормативне списання матеріалів – 184,6 млн грн; порушення

Характеристика тіньових операцій у сфері транспортних послуг

Вид послуги	Характер тіньових операцій	Взаємозв'язок з іншими тіньовими сферами
1. Пасажирські та вантажні перевезення автотранспортом	<ul style="list-style-type: none"> – Робота перевізників без державної реєстрації, без ліцензійних дозволів чи без проходження конкурсу; – нелегальне використання праці найманих осіб (без офіційного оформлення); – виплата заробітної плати «в конвертах» без утримання та перерахування до бюджету податку з доходів фізичних осіб; – тіньові готівкові операції через відсутність обліку кількості пасажирів у міських автобусах; – здійснення готівкових операцій без відображення в книзі форми № 10; – незадокументовані перевезення пасажирів у пунктах пропуску через державний кордон України 	<ul style="list-style-type: none"> – Корупція в органах державної влади, пов'язана із непрозорими конкурсами на право обслуговувати певні маршрути («відкати»); – неправомірний видача дозволів; – отримання неправомірної вигоди працівниками «Укртрансбезпеки» при проведенні габаритно-вагового контролю на дорогах, за видачу дозволів на здійснення перевезень вантажів автомобільним транспортом за кордон; – перевезення контрабанди; – тіньовий ринок палива; – фіктивне підприємництво (документування транспортних операцій без надання послуг)
2. Залізничні перевезення	<ul style="list-style-type: none"> – Неправомірний вигода керівництва за надання дозволів на обслуговування найвигідніших транзитних маршрутів перевезень вантажів за заниженими тарифами; – непрозорі тендерні процедури; – неправомірний вигода працівників за безквитковий провіз пасажирів; – неправомірний вигода працівників управлінського апарату за надання позапланових вагонів, більшої кількості контейнерів, за приховання понаднормативних простоїв вагонів і нестягнення штрафних сум 	<ul style="list-style-type: none"> – Закупівлі товарів структурними підрозділами УЗ за завищеними цінами; – контрабанда (ліс-кругляк, дрова, пиломатеріали); – тіньовий обіг лісоматеріалів, палива та ін.
3. Морські перевезення	<ul style="list-style-type: none"> – Оренда суден за завищеною вартістю; – посередницькі операції без доданої вартості; – корупція при проведенні конкурсів на оренду перевантажувальних потужностей 	<ul style="list-style-type: none"> – Порушення процедури державних закупівель, придбання товарів та послуг за завищеними цінами; – виведення доходів у офшорні юрисдикції

Джерело: складено за даними [14–19].

у сфері проведення публічних закупівель на суму 8,9 млрд грн [18].

Наслідком реалізації розглянутих вище схем є формування значного тіньового сектора на ринку транспортних послуг, який складно оцінити через латентний характер більшості правопорушень та злочинів у сфері транспортних перевезень. Існуючі методи розрахунку рівня тіньової економіки не можуть бути повною мірою застосовані для оцінки розміру тіньової складової окремого виду економічної діяльності (ВЕД), оскільки відсутня відповідна статистична інформація в офіційних джерелах. Крім цього, статистичні спостереження за необхідними показниками здійснюються за ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність», а не окремо для транспортних послуг. Тому коефіцієнт тіньової економіки цього виду діяльності визначимо за методом збитковості підприємств [20], розрахував-

ши середнє значення мінімального та максимального коефіцієнтів тіньової економіки як частки від валової доданої вартості (ВДВ).

За результатами нашого дослідження виявлено зниження рівня тіньової складової в економічній діяльності транспортних, логістичних і поштових послуг у більшості регіонів України у 2018 р. порівняно з 2013 р. (рис. 1). Винятком є Луганська область і м. Київ, де відбулося зростання коефіцієнта тіньової економіки в цьому ВЕД майже вдвічі, що обумовлене істотним збільшенням збитків порівняно з прибутками підприємств. У Луганській області збитки підприємств зменшилися до 785,3 млн грн у 2018 р. (з 1099,2 млн грн у 2013 р.), проте вони у 29 разів перевищили прибутки, що, поряд зі зменшенням обсягів ВДВ у 4 рази, обумовило зростання рівня тінізації цього ринку послуг.

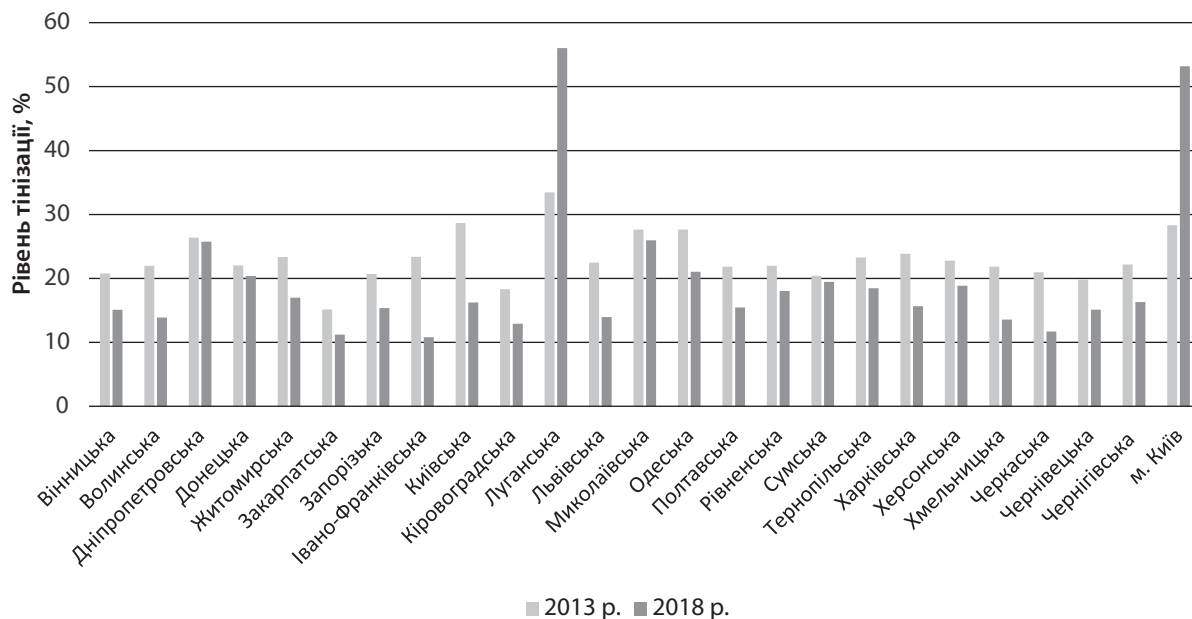


Рис. 1. Рівень тінізації ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у регіонах України, % від ВДВ

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України [21, с. 153–156; 22, с. 115–117; 23, с. 61; 24, с. 68].

У м. Києві зростання рівня тіньового сектора в транспортних послугах обумовлене значним збільшенням обсягів збитків підприємств: у 2013 р. прибутки перевищували збитки у 1,1 разу, а у 2018 р. – збитки були більшими за прибутки утричі та порівняно з 2013 р. зросли майже у 20 разів. Такі істотні темпи зростання обсягів збитків при відносно невеликих темпах збільшення кількості збиткових підприємств (133% у 2018 р. відносно 2013 р.) свідчать про отримання тіньових прибутків частиною цих підприємств, що робить їх подальшу діяльність вигідною для осіб, задіяних у незаконних операціях.

Найнижчий рівень тінізації транспортних послуг – в Івано-Франківській області. У 2018 р. співвідношення збиткових підприємств до прибуткових становило 0,2 (у 2013 р. – 0,5), а збитки в діяльності підприємств перевищили прибутки лише в 1,3 разу, тоді як у 2013 р. – у 8,4. Крім цього, в Івано-Франківській області за досліджуваний період відбулося збільшення ВДВ удвічі.

Отже, за нашими розрахунками, рівень тінізації ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у 2018 р. у середньому по Україні становив 19,7% від ВДВ цього виду послуг (47,1 млрд грн), що є нижчим на 3,6 в. п. порівняно з 2013 р. (23,2%) та на 0,6 в. п. менше, ніж у попередньому році. Спостерігається тенденція до зменшення тіньового сектора у сфері транспортних послуг у більшості регіонів і в середньому по країні.

За аналогічною методикою можемо розрахувати частку тіньового обороту ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»

у ВРП. Для цього замість ВДВ використаємо обсяги випуску досліджуваного виду послуг і визначимо коефіцієнт тінізації як відсоток від випуску, на основі якого знайдемо обсяги наданих нелегально послуг. Частку тіньового обороту ринку транспортних послуг від ВРП розраховуємо як відношення тіньових обсягів наданих послуг до валового регіонального продукту за регіонами.

Як показано на рис. 2, загалом по Україні спостерігалася тенденція до зниження частки тіньових обсягів транспортних послуг у ВРП (у середньому по Україні – з 2,99% у 2013 р. до 2,1% у 2018 р.). Найвище значення цього показника у 2018 р. спостерігалось в Одеській області (5,97%), що на 1,73 в. п. менше, ніж у 2013 р. У м. Києві за досліджуваний період відбулося зростання тіньового випуску послуг в 1,7 разу (з 2,97% до 5,17% від ВРП). Найнижче значення показника у 2018 р. спостерігалось в Запорізькій області (0,69%), що у 2,2 разу менше порівняно з 2013 р. (1,57%).

Загалом деструктивний вплив тіньового сектора на економіку країни внаслідок деформації ринкових механізмів та зниження ефективності регулюючих інструментів держави проявляється в низькій конкурентоспроможності підприємств, високому рівні корупції, відсутності ресурсів для реалізації соціальних та економічних програм. Кількісна оцінка впливу рівня тінізації ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» з використанням регресійного аналізу панельних даних за регіонами України у 2013–2018 рр. дозволила виявити ступінь впливу тіньового сектора на окремі показники соціально-економічного розвитку.

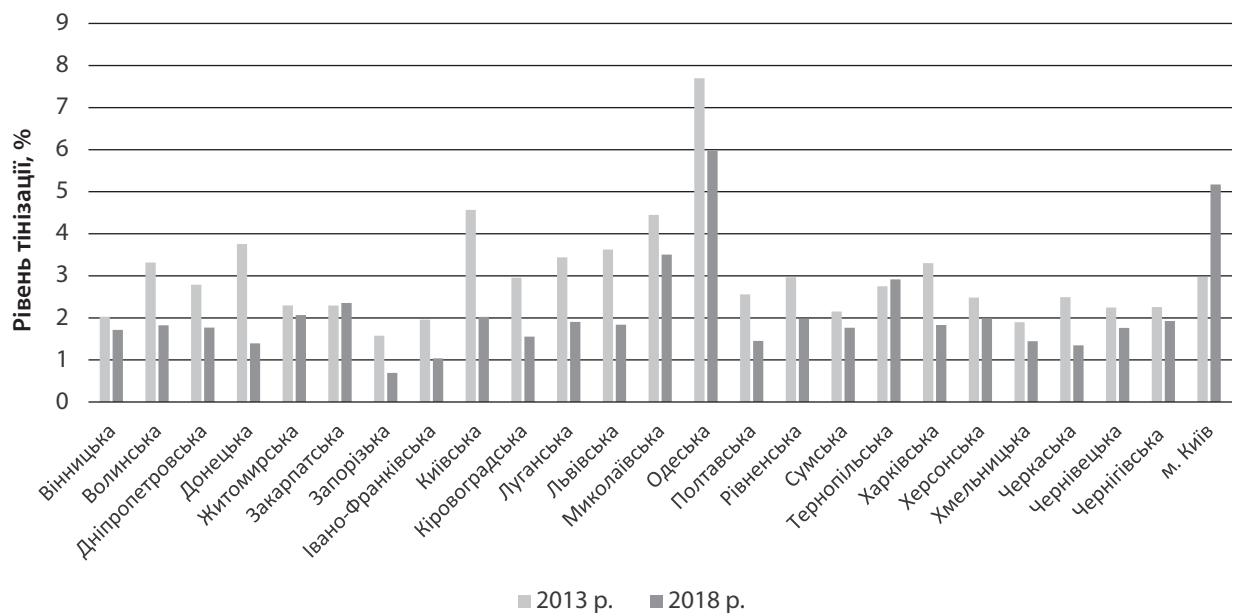


Рис. 2. Рівень тінізації ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у регіонах України, % від ВРП

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України [21, с. 153–156; 22, с. 115–117; 23, с. 61; 24, с. 68].

З нашими розрахунками виявлено слабкий зв'язок ($R^2 = 0,48$) між часткою малих підприємств (МП) у загальній кількості підприємств регіону та показниками, що характеризують ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» (рівняння 1). Як видно з рівняння, підвищення коефіцієнта тінізації транспортних послуг на 1% призводить до збільшення частки МП на 0,005% за інших рівних умов, оскільки існуючі недосконалі інституціональні механізми роблять привабливою діяльність підприємств у цьому виді послуг (наприклад, маршрутні таксі, які переважно працюють як МП). Збільшення на 10% частки прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств, що надають транспортні, складські та поштові послуги, сприяє зростанню частки МП у регіоні на 0,32%, що також підтверджує привабливість цього виду діяльності для підприємців, які працюють легально.

$$Y_4 = 1,905 + 0,005X_1 + 0,032X_2 - 0,018X_3 + 0,023X_4 + 0,03X_5, \quad (1)$$

де Y_4 – частка МП у загальній кількості підприємств, %; X_1 – рівень тінізації ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність», % від ВДВ; X_2 – частка прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств ВЕД, %; X_3 – частка транспортних, складських і поштових послуг у загальних обсягах ВДВ регіону, %; X_4 – частка транспортних, складських і поштових послуг у загальному обсязі випуску в регіоні, %; X_5 – відношення капітальних інвестицій у ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» до ВДВ цього виду послуг, %.

У результаті дослідження виявлено обернений зв'язок між залежною змінною та часткою тран-

спортних, складських і поштових послуг у загальних обсягах ВДВ регіону, що, на нашу думку, обумовлене зростанням кількості середніх підприємств, які надають транспортні послуги, і відповідно збільшенням їх внеску у створення валової доданої вартості. З іншого боку, прямий зв'язок між залежною змінною та часткою транспортних, складських і поштових послуг у загальному обсязі випуску в регіоні дозволяє стверджувати, що зростаючий ринок цих послуг та пов'язані з його розширенням доходи спонукають підприємливих громадян організувати діяльність малих транспортних підприємств. Тобто, у формуванні загального випуску транспортних послуг малі підприємства беруть активну участь, а от у створенні валової доданої вартості їхня роль незначна, що певною мірою обумовлене існуванням тіньового сектора саме в сегменті ринку транспортних послуг, які надаються МП. Також позитивний вплив на показник частки МП у загальній кількості підприємств регіону має ефективність інвестицій у ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність», яку ми визначили як відношення капітальних інвестицій до ВДВ цього виду послуг.

Крім цього, виявлено слабкий ($R^2 = 0,49$) прямий зв'язок між індексом споживчих цін та зміною рівня тінізації ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» (рівняння 2).

$$Y_5 = 0,874 + 0,153X_1 + 0,548X_2 - 0,031X_5, \quad (2)$$

де Y_5 – індекс споживчих цін, %; X_1 – рівень тінізації ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність», % від ВДВ; X_2 – частка прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств ВЕД, %; X_5 – відношення капітальних інвестицій у

ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» до ВДВ цього виду послуг, %.

Збільшення коефіцієнта тіншової економіки транспортних послуг на 1% призводить до зростання індексу споживчих цін на 0,153% за інших рівних умов, що пояснюється, передусім, збільшенням готівкових грошей, які потрапляють з тіншового сектора в легальний, а також необхідністю підвищення вартості послуг внаслідок їх «заниженої» рентабельності через приховування та привласнення частини доходу окремими перевізниками.

Водночас прямиий істотний вплив на індекс споживчих цін має збільшення частки прибуткових підприємств у загальній кількості підприємств, які надають транспортні, складські та поштові послуги. Відповідно, можемо зробити висновок, що не лише збиткові підприємства є учасниками тіншового ринку транспортних послуг, а й прибуткові підприємства певну частину доходів не декларують. Прибуткові підприємства також підвищують ціни на свої послуги, внаслідок чого спостерігається зростання інфляції.

Обернений зв'язок між індексом споживчих цін та відношенням капітальних інвестицій у ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» до ВДВ цього виду послуг дозволяє зробити висновок про позитивний вплив збільшення ефективності вкладених інвестицій на економіку регіонів, оскільки ефективні інвестиції знижують рівень інфляції.

У результаті дослідження не виявлено впливу рівня тінзації ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» на такі залежні змінні:

- ✦ ВРП на одну особу (грн);
- ✦ продуктивність праці (тис. грн на 1 зайнятого);
- ✦ рівень безробіття (%);
- ✦ відношення середньої зарплати до прожиткового мінімуму (рази);
- ✦ кількість викидів забруднюючих речовин від автотранспортних засобів (кг у розрахунку на одну особу);
- ✦ наявний дохід (дол. США у розрахунку на одну особу).

Відсутність такого взаємозв'язку пояснюється невеликими обсягами тіншового сектора ВЕД «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» відносно ВРП (за нашими розрахунками 2,1%, або 98 млрд грн у 2018 р. загалом по Україні), який формується в основному за рахунок необлікованих готівкових потоків, доходів від неліцензованої діяльності підприємств та отримання неправомірної вигоди посадовими особами. Для порівняння, щорічні обсяги виведених з економіки України коштів через офшорні схеми складають близько 320 млрд грн, а через «сірий імпорт» чи контрабанду – до 230 млрд грн [25]. Також вагомою причиною отримання таких

результатів дослідження вважаємо прихований характер тіншової діяльності та неможливість точної оцінки рівня тінзації при розрахунку коефіцієнта з використанням існуючих методів.

ВИСНОВКИ

З огляду на переважання частки автомобільних перевезень у загальних обсягах транспортних послуг можемо стверджувати, що тіншовий сегмент цього ринку формується в основному за рахунок ілєгалізації автотранспортних послуг через незаконну діяльність суб'єктів господарювання без ліцензій та дозволів, а також внаслідок значних необлікованих обсягів готівкових розрахунків та приховування частини доходів. У результаті дослідження виявлена тенденція до зменшення тіншового сектора у сфері транспортних послуг загалом по країні та в більшості регіонів. Найвищий рівень тінзації ринку транспортних послуг відносно ВДВ у 2018 р. спостерігався в Луганській області (56%) та у м. Києві (53,2%), а найнижчий – в Івано-Франківській області (10,8%). Розрахунок коефіцієнта тінзації транспортних послуг відносно ВРП підтвердив тенденцію до зменшення обсягів тіншового сектора на цьому ринку: найвищий рівень тінзації був виявлений в Одеській області (5,9%) та у м. Києві (5,2%), а найнижчий – у Запорізькій області (0,7%).

Результати регресійного аналізу панельних даних показників соціально-економічного розвитку та показників діяльності сфери транспортних послуг у регіонах України за період 2013–2018 рр. дозволили виявити слабкий прямиий зв'язок між часткою малих підприємств у загальній кількості підприємств регіону та рівнем тінзації ринку транспортних послуг, що свідчить про привабливість такої діяльності з точки зору отримання нелегальних доходів.

Також існує слабкий прямиий зв'язок між індексом споживчих цін та рівнем тінзації транспортних послуг, що, власне, і характеризує такі негативні прояви тіншового ринку, як збільшення необлікованої готівки, яка потрапляє в легальний сектор, і зростання вартості перевезень внаслідок заниження рентабельності послуг. Прямиий вплив збільшення частки прибуткових підприємств на індекс споживчих цін підтверджує участь прибуткових підприємств у формуванні тіншового ринку транспортних послуг через недекларування доходів у повному обсязі. При цьому виявлено позитивний вплив капітальних інвестицій у секторі транспортних послуг на стан інфляційних процесів у регіонах, що проявляється в зниженні індексу споживчих цін при підвищенні ефективності інвестицій.

Перспективами подальших досліджень є визначення впливу рівня тінзації регіональних ринків транспортних послуг на ефективність використання економічного потенціалу цієї сфери послуг і розробка інституціональних інструментів щодо детінзації. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Загальні тенденції тіньової економіки в Україні у 2018 році. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=e384c5a7-6533-4ab6-b56f-50e5243eb15a&tag=TendentsiiTinovoiEkonomiki>
2. Тенденції тіньової економіки в Україні у 2014 році. URL: <https://me.gov.ua/Documents/Download?id=6d4dea98-c4b3-4642-a383-edbad>
3. Ведернікова С. В. Детінізація економіки як фактор економічної стабільності держави. *Економіка та держава*. 2015. № 11. С. 33–36. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/11_2015/10.pdf
4. Тютюник І. В. Методичні засади оцінки обсягів тіньових фінансових потоків в економіці. *Бізнес-навігатор*. 2018. № 6. С. 202–206. URL: http://businessnavigator.ks.ua/journals/2018/49_2018/44.pdf
5. Харазішвілі Ю. М. Світло і тінь економіки України: резерви зростання та модернізації. *Економіка України*. 2017. № 4. С. 22–45.
6. Шулик Ю. В. Причини тінізації економіки й заходи її зниження в прикордонному регіоні (на прикладі Волинської та Рівненської областей). *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*. 2014. Вип. 10. Т. 2. С. 171–180. URL: https://eprints.oa.edu.ua/3114/1/Shulyk_05112014.pdf
7. Голубка С. М., Овчар П. А. Механізми регулювання автотранспортом у системі національного господарства. *Економіка та держава*. 2018. № 9. С. 4–10. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/9_2018/3.pdf
8. Орловська О. В., Бандурко А. О. Макроекономічний аспект розвитку пасажирських залізничних перевезень в Україні. *Ефективна економіка*. 2020. № 2. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/2_2020/84.pdf
9. Осадча Г. Г., Степанюк А. В. Збитковість підприємств як форма прояву тінізації економіки. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2016. № 11. С. 886–890. URL: <http://global-national.in.ua/archive/11-2016/183.pdf>
10. В Україні монополізовано 42% ринків – голова АМКУ // Економічна правда. 13 липня 2015 р. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2015/07/13/550443/>
11. Звіт Антимонопольного комітету України за 2018 р. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=148160&schema=main>
12. Транспорт і зв'язок України. 2018 р. Статистичний збірник / за ред. І. Петренко. Київ : Державна служба статистики України, 2019. 154 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf
13. Рубан Д. П., Рубан А. Я. Структура парку автобусів громадського транспорту України та аналіз ситуації. *Наукові нотатки*. 2016. Вип. 55. С. 338–340.
14. Колюбакін В. Нелегальні перевізники: кому загроза, кому годівниця // Урядовий кур'єр. 28 липня 2018 р. URL: <https://ukurier.gov.ua/uk/articles/nelegalni-perevizniki-komu-zagroza-komu-godivnitsya/>
15. Справа «АМПУ» / НАБУ. 04.10.2018 р. URL: <https://nabu.gov.ua/novyny/sprava-ampu>
16. Як український ліс іде в Польщу за сприяння Сольвара і Балчуна // Відкритий ліс. 18.12.2016 р. URL: <https://www.openforest.org.ua/31943/>
17. Ткачов В. Дороги, рейки, річка. Що відбувається із зерновою логістикою України // НВ. Бізнес. 29 жовтня 2019 р. URL: <https://nv.ua/ukr/biz/experts/shcho-vidbuvalosya-z-zernovoi-logistikoyu-ukrajini-problemi-i-maybutnye-galuzi-50050423.html>
18. Держаудитслужба виявила в «Укрзалізниці» порушень на суму 11,8 млрд грн. // Главком. URL: <https://glavcom.ua/economics/finances/derzhauditsluzhba-viyavila-v-ukrzaliznici-porushen-na-sumu-118-mlrd-griven-678186.html>
19. Шульмейстер В., Пилипчук Я. Вивід Укртрансбезпеки з тіні принесе Україні 2–3 млн євро на рік // Український інститут майбутнього. 18.05.2018 р. URL: <https://www.uifuture.org/publications/news/22485-dozvoli-na-miznarodni-perevezenna-dla-vodiiv-vidautsa-cerez-tinovi-she>
20. Наказ Міністерства економіки України «Про затвердження Методичних рекомендацій розрахунку рівня тіньової економіки» від 18.02.2009 р. № 123. URL: <https://www.me.gov.ua/LegislativeActs/Detail?lang=uk-UA&id=4bb297a0-c900-404f-8c6f-5f76f18b1503>.
21. Регіони України, 2016. Ч. 2. Київ : Державна служба статистики України, 2016. 692 с.
22. Регіони України, 2019. Ч. 2. Київ : Державна служба статистики України, 2019. 657 с.
23. Валовий регіональний продукт у 2017 р. : статистичний збірник. Київ : Державна служба статистики України, 2019. 159 с.
24. Валовий регіональний продукт у 2018 р. : статистичний збірник. Київ : Державна служба статистики України, 2020. 150 с.
25. Букатюк У. 40% діяльності українців заховано в сутінках. Чому тіньова економіка – це не так вже й страшно // Еспресо. 7 листопада 2017 р. URL: https://espreso.tv/article/2017/11/06/tinova_ekonomika

REFERENCES

- Bukatiuk, U. "40% diialnosti ukrainsiv zakhovano v sutinkakh. Chomu tinyova ekonomika – tse ne tak vzhe i strashno" [40% of Ukrainians' Activities are Hidden in the Twilight. Why the Shadow Economy Is Not So Scary]. *Espresso*. 7.11.2017. https://espreso.tv/article/2017/11/06/tinova_ekonomika
- "Derzhaudytsluzhba vyjavila v «Ukrzaliznytsi» porushen na sumu 11,8 mlrd hrn" [The State Audit Office Found Violations in the Amount of UAH 11.8 Billion in Ukrzaliznytsia]. *Hlavkom*. <https://glavcom.ua/economics/finances/derzhauditsluzhba-viyavila-v-ukrzaliznici-porushen-na-sumu-118-mlrd-griven-678186.html>
- Holubka, S. M., and Ovchar, P. A. "Mekhanizmy rehulivannia avtotransportom u systemi natsionalnoho gospodarstva" [Mechanisms of Regulation of Motor Transport in the System of National Economy]. *Ekonomika ta derzhava*. 2018. http://www.economy.in.ua/pdf/9_2018/3.pdf
- Kharazishvili, Yu. M. "Svitlo i tin ekonomiky Ukrainy: rezervy zrostannia ta modernizatsii" [Light and Shadow of the Economy of Ukraine: Reserves for Growth and Modernization]. *Ekonomika Ukrainy*, no. 4 (2017): 22-45.
- Koliubakin, V. "Nelegalni pereviznyky: komu zahroza, komu hodivnytsia" [Illegal Carriers: To Whom the Threat,

- to Whom the Feeder]. Uriadovyi kurier. 28.07.2018. <https://ukurier.gov.ua/uk/articles/nelegalni-perevizniki-komu-zagroza-komu-godivnycya/>
- [Legal Act of Ukraine] (2009). <https://www.me.gov.ua/LegislativeActs/Detail?lang=uk-UA&id=4bb297a0-c900-404f-8c6f-5f76f18b1503>
- Orlovska, O. V., and Bandurko, A. O. "Makroekonomichni aspekt rozvytku pasazhyrskykh zaliznychnykh perevezen v Ukraini" [Macroeconomic Aspect of Development of Passenger Railways in Ukraine]. *Efektynna ekonomika*. 2020. http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/2_2020/84.pdf
- Osadcha, H. H., and Stepaniuk, A. V. "Zbytkovist pidpriemstv yak forma proiavu tinizatsii ekonomiky" [Unprofitableness of Companies as a Form of Manifestation of the Shadow Economy]. *Hlobalni ta natsionalni problemy ekonomiky*. 2016. <http://global-national.in.ua/archive/11-2016/183.pdf>
- Rehiony Ukrainy, 2016* [Regions of Ukraine, 2016], part 2. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, 2016.
- Rehiony Ukrainy, 2019* [Regions of Ukraine, 2019], part 2. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, 2019.
- Ruban, D. P., and Ruban, A. Ya. "Struktura parku avtobusiv hromadskoho transportu Ukrainy ta analiz sytuatsii" [Structure of Bus Park of Public Transport of Ukraine and Analysis of Situation]. *Naukovi notatky*, no. 55 (2016): 338-340.
- "Sprava «AMPU»" [AMPU Case]. NABU. 04.10.2018. <https://nabu.gov.ua/novyny/sprava-ampu>
- Shulmeister, V., and Pylypchuk, Ya. "Vyvid Ukrtransbezpeky z tini prynese Ukraini 2-3 mln yevro na rik" [Withdrawal of Ukrtransbezpeka from the Shadows Will Bring Ukraine 2-3 Million Euros a Year]. *Ukrainskyi instytut maibutnyoho*. 18.05.2018. <https://www.uifuture.org/publications/news/22485-dozvoli-na-miznarodni-perevezenna-dla-vodiiv-vidautsa-cerez-tinovi-she>
- Shulyk, Yu. V. "Prychyny tinizatsii ekonomiky i zakhody yii znyzhennia v prykordonnomu rehioni (na prykladi Volynskoi ta Rivnenskoj oblasti)" [The Reasons for the Shadowing of the Economy and Measures to Reduce It in the Border Region (On the Example of Volyn and Rivne Regions)]. *Aktualni problemy rozvytku ekonomiky rehionu*. 2014. https://eprints.ua.edu.ua/3114/1/Shulyk_05112014.pdf
- "Tendentsii tinyovoi ekonomiky v Ukraini u 2014 rotsi" [Trends in the Shadow Economy in Ukraine in 2014]. <https://me.gov.ua/Documents/Download?id=6d4dea98-c4b3-4642-a383-edbad>
- "Transport i zviazok Ukrainy. 2018 r. Statystychnyi zbirnyk" [Transport and Communication of Ukraine. 2018. Statistical Collection]. *Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy*, 2019. http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publi-cat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf
- Tiutiunyk, I. V. "Metodychni zasady otsinky obsiahiv tinyovykh finansovykh potokiv v ekonomitsi" [Methodical Bases of Estimation of the Shadow Financial Flows in the Economy]. *Biznes-navihator*. 2018. http://business-navigator.ks.ua/journals/2018/49_2018/44.pdf
- Tkachov, V. "Dorohy, reiky, richka. Shcho vidbuvaetsia iz zernovoiu lohistykoju Ukrainy" [Roads, Rails, River. What Is Happening with Grain Logistics in Ukraine.]. *NV. Biznes*. 29.10.2019. <https://nv.ua/ukr/biz/experts/shcho-vidbuvalosya-z-zernovoi-logistikoyu-ukrajini-problemi-i-maybutnye-galuzi-50050423.html>
- "V Ukraini monopolizovano 42% rynkiv - holova AMKU" [In Ukraine, 42% of Markets are Monopolized - The Head of the AMCU.]. *Ekonomichna pravda*. 13.07.2015. <https://www.epravda.com.ua/news/2015/07/13/550443/>
- Valovyi rehionalnyi produkt u 2017 r. : statystychnyi zbirnyk [Gross Regional Product in 2017: A Statistical Collection]. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, 2019.
- Valovyi rehionalnyi produkt u 2018 r. : statystychnyi zbirnyk* [Gross Regional Product in 2018: A Statistical Collection]. Kyiv: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, 2020.
- Vedernikova, S. V. "Detinizatsiia ekonomiky yak faktor ekonomichnoi stabilnosti derzhavy" [Deshadowing Economy as a Factor of Economic Stability of the State]. *Ekonomika ta derzhava*. 2015. http://www.economy.in.ua/pdf/11_2015/10.pdf
- "Yak ukrainskyi lis ide v Polshchu za sprianniia Solvara i Balchuna" [As a Ukrainian Forest Goes to Poland with the Help of Solvar and Balchun]. *Vidkrytyi lis*. 18.12.2016. <https://www.openforest.org.ua/31943/>
- "Zahalni tendentsii tinyovoi ekonomiky v Ukraini u 2018 rotsi" [General Trends of the Shadow Economy in Ukraine in 2018]. <https://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=e384c5a7-6533-4ab6-b56f-50e5243eb15a&tag=TendentsiiTinivoiEkonomiki>
- "Zvit Antymonopolnoho komitetu Ukrainy za 2018 r." [Report of the Antimonopoly Committee of Ukraine for 2018]. <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=148160&schema=main>