

УДК 338.47:656

Д.В. Дмитрів, О.Р. Рогатинська

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя

**КРИТЕРІЇ ВПЛИВУ НА РОЗРАХУНОК КВОТ ПІД ЧАС ЗДІЙСНЕННЯ
МІЖНАРОДНИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ**

D. Dmytriv, O. Rogatynska

**CRITERIA FOR CALCULATION OF QUOTA WHEN THE
IMPLEMENTATION OF INTERNATIONAL TIRE**

Регулярні перевезення здійснюються на підставі дозволу-документа на проїзд, що дозволяє в'їзд/виїзд автотранспортного засобу однієї договірної держави на/з територію(ї) іншої держави або надає право на проїзд транзитом через територію іноземної договірної держави. Дозволи видаються на підставі встановлених квот [5]. Економічно обґрунтоване визначення квоти дозволів є одним з чинників активізації автомобільних перевезень в міжнародному сполученні вітчизняними транспортниками. Проведений огляд інформаційних джерел [1,2,4,5,6] показав, що існуючі методики розрахунку необхідної кількості дозволів, що виділяються іноземними країнами українським транспортникам мають наближений характер. Це обумовлено тим, що не має чітко встановлених критеріїв, що впливають на економічно обґрунтований розрахунок квот.

Звичайно, що розмір квот, які виділяються іноземним перевізникам в першу чергу визначається з врахуванням потреб та можливостей вітчизняних транспортників. Серед недоліків системи видачі дозволів іноземним перевізникам виділяють [3]:

- відсутність єдиної чіткої та прозорої системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на перевезення пасажирів і вантажів по території України іноземним автомобільним транспортом;

- необізнаність перевізників-нерезидентів із порядком дій контролюючих органів України та порядком можливого застосування санкцій ними до таких перевізників, і як наслідок, відсутність можливостей для обоюдно вигідного розвитку міжнародних автомобільних перевезень між Україною та іншими країнами;

- відсутність порядку оформлення дозволів України перевізникам-нерезидентам з тих країн, з якими відсутні двосторонні угоди про міжнародне автомобільне сполучення та, отже, не здійснювався квотовий обмін дозволами;

- зниження авторитету України на міжнародній арені.

Розподіл дозволів з обмеженими річними квотами для українських перевізників проводиться з урахуванням наступних критеріїв [7]:

- кількості цих дозволів, які були видані перевізнику за період з жовтня минулого року по вересень поточного року;

- кількості рухомого складу, який відповідає вимогам до “особливо зеленого і безпечного” та “ЄВРО-3 безпечного” вантажного автомобіля;

- загальної маси автотранспортних засобів (більше 10 тонн);

- відсутності порушень положень міжурядових угод та митних процедур при виконанні перевезень вантажів.

Зазначені критерії стосуються розрахунку квот для конкретних перевізників, без врахування загальної кількості дозволів, виданих Україні іноземними державами. При розрахунку загальної квоти дозволів, що видаються Україні, доцільно враховувати макроекономічні та технологічні показники з визначенням основних критеріїв впливу. До таких критеріїв можна віднести наступні:

- річний обсяг експорту та імпорту товарів у натуральному вимірі (тон), що перевозяться автомобільним транспортом (квота повинна розраховуватись виходячи з пропорційності обсягів перевезень між країнами);

- уніфікація системи формування тарифів на здійснення міжнародних перевезень за допомогою встановлення єдиних норм ціноутворення (з метою виключення можливого демпінгу);

- динаміка обсягу міжнародних перевезень протягом року з розбивкою на квартали або місяці (процесу міжнародних перевезень притаманна певна сезонність пов'язана з відпустками, святами тощо).

До критеріїв пов'язаних з особливостями технологічного процесу перевезень можна віднести:

- характеристика вантажів (питома вага, питоми об'єм тощо);

- динаміка кількості транспортних засобів, що відповідають міжнародним стандартам для здійснення перевезень;

- динаміка вантажообігу;

- співвідношення порожнього пробігу і пробігу з вантажем;

- розвиненість та характеристика транспортно-логістичної інфраструктури.

Розглянуті критерії можна виразити кількісними показниками та в подальшому використовувати для складання прогнозної моделі розрахунку квоти дозволів на здійснення міжнародних автоперевезень.

Література:

1. Про розподіл, оформлення і видачу дозволів, які мають обмежені річні квоти (Італія, Угорщина) на поїздку по території іноземних держав в 2007 році <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1040.1459.0>.

2. Порядок розподілу дефіцитних дозволів на перевезення вантажів до іноземних країн <http://www.asmap.org.ua/downloads/Methodika.htm>.

3. Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу Міністерства транспорту та зв'язку України http://www.mintrans.gov.ua/uk/alias_166/print/15398.html.

4. Офіційний сайт Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України // http://www.asmap.org.ua/index1.php?page=mizhn_diyaln&langid=1.

5. Офіційний сайт Міністерства транспорту і зв'язку України // <http://www.mintrans.gov.ua/uk/show/transport.html>.

6. Підсумки та тенденції розвитку міжнародних автомобільних перевезень //

http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/news_article?art_id=26673380&cat_id=35884.

7. Про розподіл, оформлення і видачу дозволів, які мають обмежені річні квоти, на поїздку по території іноземних держав в 2006 році.
<http://www.uaservice.gov.ua/ru/norm.php?page=1&view=85>.

УДК 330.43

Л.М. Зомчак

Львівський національний університет імені Івана Франка

**МОДЕЛЮВАННЯ ДОВГОСТРОКОВИХ ЗАЛЕЖНОСТЕЙ У
ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЦЕСАХ**

L.M. Zomchak

**MODELLING LONG-TERM FINANCIAL DEPENDENCE IN
ECONOMIC PROCESSES**

Проблема врахування наявності довгої пам'яті у часового ряду виникала ще при застосуванні класичних моделей часових рядів. Серед моделей фінансових часових рядів чільне місце займає модель стаціонарних фінансових часових рядів ARIMA (autoregressive integrated moving average model). Одним із її параметрів є порядок інтегрування. Як правило, він набуває значення 0 або 1, причому якщо порядок інтегрування дорівнює нулю, то це є ознакою відсутності пам'яті у ряду, а одиничне значення порядку інтегрування – наявності практично нескінченної пам'яті. Тобто моделі типу ARIMA не враховують можливості наявності довгої пам'яті у ряду. Ця особливість реальних часових рядів врахована у моделях типу ARFIMA (autoregressive fractional integrated moving average model), які допускають можливість нецілого значення порядку інтегрування, причому його величина прямопропорційна довжині пам'яті часового ряду. Говорять, що ряд слідує процесу ARFIMA(p, d, q), якщо виконується [1, с.73]:

$$\Phi(L)(1-L)^d P_t = \Psi(L)\varepsilon_t, \\ 0 < d < 1,$$

де $\Phi(L)$ та $\Psi(L)$ - поліноми порядку p та q відповідно;

ε_t - „білий шум”,

d – порядок інтегрування.

Можливість дробових значень параметра d дає змогу враховувати довгострокову пам'ять часового ряду. Методи обчислення параметра інтегрування d були запропоновані Гівіком та Портером-Худаком, а також Сперіо, дозволяють визначити рівень довгострокових залежностей. У 1996