

**Олена Олександрівна ПЛАХОТНІК**

доктор економічних наук, доцент,  
професор кафедри економіки та організації виробництва,  
Дніпродзержинський державний технічний університет  
вул. Дніпробудівська, 2, м. Дніпродзержинськ, 51918, Україна  
Телефон: + 380679159314  
E-mail: plahotnik\_elena@ua.fm

**ДОСЛІДЖЕННЯ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ  
ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ**

Плахотнік, О. О. Дослідження тенденцій розвитку підприємств автомобільного транспорту [Текст] / Олена Олександрівна Плахотнік // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: В. А. Дерій (голов. ред.) та ін. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2014. – Том 15. – № 3. – С. 119-125. – ISSN 1993-0259.

**Анотація**

*Європейський вибір України, її інтеграція у високотехнологічне конкурентне середовище визначає необхідність формування конкурентоспроможних підприємств автомобільного транспорту з ефективними транспортно-логістичними технологіями, високим технічним й технологічним рівнем. Тобто суттєво підвищуються вимоги до розвитку транспорту на якісно новій основі. На сьогодні ситуація на автомобільному ринку України є дуже складною – це падіння виробництва (на початку 2013 року обсяги виробництва «Запорізького автомобілебудівного заводу» скоротилися на 30 %. Падіння виробництва на заводах корпорації «Богдан» досягло 88 %; «Чернігівський автозавод» зменшив виробництво в 14 разів); втрата технічного потенціалу, а саме – зношеність технічних систем підприємств та рухомого складу (ступінь зношення основних засобів складає до 90 %), незадовільний стан інноваційної та технологічної складової транспортної галузі, що пояснюється низьким рівнем тарифів на перевезення, які підлягають державному регулюванню, тобто відсутністю гнучкої конкурентоспроможної тарифної політики, інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства; відставання в розвитку транспортно – логістичних технологій (лише 50 % транспортно – експедиторських компаній і 43,8 % складських операторів забезпечують експедирування вантажів, причому тільки 40 % транспортно – експедиторських надають одну з основних логістичних послуг – послугу інтермодальних перевезень); проблеми несвоєчасної виплати заробітної плати (на підприємствах ремонту автотранспортних засобів заборгованість складає 32,2 % від загальної заборгованості підприємств за всіма видами економічної діяльності) тощо. Аналіз поточного стану галузі виявив, що в перспективі стратегічним напрямом розвитку підприємств автомобільного транспорту повинна бути системна реструктуризація галузі з орієнтацією на кон'юнктуру внутрішнього й зовнішнього ринків. Зацікавленість підприємств автомобільного транспорту у вирішенні цих непростих проблем повинна стимулюватися відповідними пільгами на прибуток, всебічною підтримкою уряду, спрямованою на розвиток виробництва, на впровадження досягнень науково-технічного прогресу, використання інновацій, тобто багато в чому подальший розвиток галузі залежить від антикризових дій уряду України.*

**Ключові слова:** фінансово-економічна криза; конкурентоспроможність; процеси відтворення; технічна база; розвиток; інвестиції.

**Елена Александровна ПЛАХОТНИК**

**ИССЛЕДОВАНИЕ ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОГО  
ТРАНСПОРТА**

**Аннотация**

*Европейский выбор Украины, ее интеграция в высокотехнологичную конкурентную среду определяет необходимость формирования конкурентоспособных предприятий автомобильного транспорта с эффективными транспортно-логистическими технологиями, высоким техническим и технологическим уровнем. То есть существенно повышаются требования к развитию транспорта на качественно новой*

---

основе. На сегодняшний день ситуация на автомобильном рынке Украины является очень сложной – это падение производства (в начале 2013 года объемы производства «Запорожского автомобилестроительного завода» сократились на 30 %. Падение производства на заводах корпорации «Богдан» достигло 88 %, «Черниговский автозавод» уменьшил производство в 14 раз); потеря технического потенциала, а именно изношенность технических систем предприятий и подвижного состава (степень износа основных средств составляет около 90 %), неудовлетворительное состояние инновационной и технологической составляющей транспортной отрасли, которая объясняется низким уровнем тарифов на перевозку, подлежащим государственному регулированию, то есть отсутствием гибкой конкурентоспособной тарифной политики, инвестиций на условиях концессий, государственно-частного партнерства; отставание в развитии транспортно-логистических технологий (лишь 50 % транспортно-экспедиторских компаний и 43,8 % операторов обеспечивают экспедирование грузов, причем только 40 % транспортно-экспедиторских предоставляют одну из основных логистических услуг – услугу интермодальных перевозок); проблемы несвоевременной выплаты заработной платы (на предприятиях ремонта автотранспортных средств задолженность составляет 32,2 % от общей задолженности предприятий по всем видам экономической деятельности) и тому подобное. Анализ текущего состояния отрасли выявил, что в перспективе стратегическим направлением развития предприятий автомобильного транспорта должна быть системная реструктуризация отрасли с ориентацией на конъюнктуру внутреннего и внешнего рынков. Заинтересованность предприятий автомобильного транспорта в решении этих непростых проблем должна стимулировать соответствующими льготами на прибыль, всесторонней поддержкой правительства, направленной на развитие производства, на внедрение достижений научно-технического прогресса, использование инноваций, то есть во многом дальнейшее развитие отрасли зависит от антикризисных действий правительства Украины.

**Ключевые слова:** финансово-экономический кризис; конкурентоспособность; процессы воссоздания; техническая база; развитие; инвестиции.

**Olena Oleksandrivna PLAKHOTNIK**

Doctor of Economic Sciences,

Associate Professor,

Professor of Department of Economics and Organization of Production,

Dniprodzerzhynsk State Technical University

Dniprobudivskastr., 2, Dniprodzerzhynsk, 51918, Ukraine

E – mail: plahotnik\_elena@ua.fm

Phone: + 380679159314

## **STUDY OF THE TRENDS OF DEVELOPMENT OF AUTO TRANSPORT ENTERPRISES**

### **Abstract**

*European choice of Ukraine, its integration in high-tech competitive landscape identifies the need for the formation of competitive auto transport enterprises with efficient transport and logistics technologies, high technical and technological level. That means significant increase of transport development demands on a new basis. Today the situation in the automotive market in Ukraine is very difficult - a drop in production ( at the beginning of 2013 output of "Zaporizhia Automobile Building Plant" dropped by 30%. Decline in production at factories of Corporation "Bohdan" has reached 88%, "Chernigiv car" reduced its production 14 times less), loss of technical capacity, namely the obsolescence of technical systems and rolling stock companies (the degree of depreciation is 90%), unsatisfactory innovation and technological component of the transport industry, because of the low rates for transportation, which is subject to state regulation, that is a lack of flexible competitive pricing policy, a lack of investment in terms of concessions, public -private partnership; underdevelopment of transport - logistical technologies (only 50% of freight forwarding companies and 43.8 % of warehouse operators that provide freight forwarding, and only 40% of transport-forwarding provide one of the main logistics services - Intermodal Transport ); problem of late payment of wages (the total debt of all economic activities is 32.2% for companies which repair vehicles). Analysis of the current state of the industry has found out that in the long term strategic direction of auto transport enterprises should be systematic restructuring of the industry with a focus on conditions of domestic and foreign markets. The interest of auto transport enterprises in solving these difficult problems should be encouraged to gain appropriate privileges, comprehensive government support which is aimed at the development of production, the introduction of scientific - technical progress, of innovation, that largely depends on the further development of the field of anti-crisis measures of the Government of Ukraine.*

**Keywords:** financial crisis; competitiveness; processes of reproduction; technical base; development; investment.

**Вступ**

Автомобільний транспорт відіграє суттєву роль у соціально-економічному розвитку країни й займає важливе місце в єдиній транспортній системі. Більш ніж 100 тисяч автомобільних перевізників надають послуги з перевезення 54 % пасажирів та 65 % вантажів.

Входження України в сучасну ринкову систему і посилення конкуренції, перехід на інвестиційно-інноваційний етап розвитку суттєво підвищують вимоги до розвитку транспорту на якісно новій основі.

Розвиток транспортного сектору України забезпечується формуванням і реалізацією відповідної промислової й соціальної політики, в основі якої лежить Державна цільова економічна програма розвитку автомобільного транспорту. «Автомобільний транспорт є потужним сектором національної економіки, який обслуговує практично всі галузі та всі верстви населення, сприяє розвитку ринкових відносин, стійких зовнішньоекономічних зв'язків, зростанню мобільності та якості життя населення» [1]. Основними принципами державної цільової економічної програми є створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг, модернізація системи надання послуг автомобільного транспорту та підвищення рівня екологічності й енергоефективності транспортних засобів. Усе вищеперераховане вимагає наявності конкурентоспроможної технічної бази, якісного рухомого складу, що забезпечує здійснення послуг.

**Мета статті та завдання**

Метою нашої статті є аналіз сучасного стану підприємств автомобільного транспорту та визначення проблем їх розвитку в умовах економічної кризи.

**Виклад основного матеріалу**

Велика кількість вітчизняних вчених, а саме Близнюк А. О., Князевська О. В., Корецька Г. В., Кривоконь О. Г., Нестеренко В. Ю., Омельченко А. В., та ін. звертали увагу на дослідження цієї проблеми, але до сьогодні вона ще не втратила своєї актуальності. Зокрема, європейський вибір України, необхідність її інтеграції у високотехнологічне конкурентне середовище визначає необхідність формування конкурентоспроможних підприємств автомобільного транспорту з ефективними транспортно-логістичними технологіями, високим технічним й технологічним рівнем.

На сьогодні внесок вітчизняного автомобілебудування до національної економіки залишається несуттєвим. Так у 2012 році частка галузі в промисловому виробництві становила менш як 0,8 %, у створенні національного валового внутрішнього продукту – менш як 0,4 %. У виробництві автомобілів працює лише 19,3 тис. працівників, разом із суміжними галузями (виробництво комплектувальних виробів та матеріалів) кількість зайнятих становить до 29,8 тис. працівників, близько 0,1 % всіх працюючих в Україні. У наповненні вітчизняного ринку легкових автомобілів переважає імпорт, частка якого постійно зростає (протягом 2006-2012 років зростає з 44 – 80 %).

Найбільшими виробниками легкових автомобілів і автобусів в Україні є корпорації «УкрАВТО» (Запорізький автомобілебудівний завод), «Богдан», «Єврокар», «АІС» («КрАСЗ»), «Еталон» (Чернігівський і Бориспільський автозаводи).

Українська автомобільна галузь продовжує занепадати, постійно скорочуючи обсяги виробництва. За підсумками 2012 року виробництво легкових автомобілів в Україні в умовах відсутності державної підтримки і слабкого автокредитування, за даними Держстату, скоротилася на 28,5 % – до 69,7 тис. одиниць. При цьому виробництво вантажних автомобілів торік скоротилося порівняно з 2011 роком на 7,1 % – до 2936 одиниць, а випуск автобусів впав на 14,4 % – до 3206 одиниць.

На початку 2013 року обсяги виробництва «Запорізького автомобілебудівного заводу» скоротилися на 30 %. Падіння виробництва на заводах корпорації «Богдан» досягло 88 %; «Чернігівський автозавод» зменшив виробництво в 14 разів; негативний показник і на «БАЗ» – 53 %. Випуск продукції на КрАСЗ впав у 1,8 раза; не краща ситуація і на «Єврокарі» – падіння у 2,7 раза; дворазове зниження виробництва зафіксовано на «Черкаському автобусі» [2].

Зміну обсягів реалізованої продукції за видами економічної діяльності наведено в табл. 1 [3]. Як показують дані табл. 1, певної тенденції зміни показника не відбулося.

**Таблиця 1. Тенденції зміни обсягів реалізованої продукції за видами економічної діяльності за 2010-2013 роки (у відсотках до всієї реалізованої продукції)**

Об'єкт аналізу	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.
Промисловість	100	100	100	100
Виробництво автотранспортних засобів, причепів, напівпричепів та інших транспортних засобів	4,2	4,9	5,3	4,4

Зменшення обсягів виробництва було обумовлено зменшенням обсягу кредитування реального сектору економіки; недостатньою державною підтримкою вітчизняної автомобільної галузі; зниженням купівельної спроможності населення внаслідок фінансово-економічної кризи та посиленням конкурентного тиску з боку імпортової продукції.

Водночас заводам «АвтоКрАЗ» та «Часівоярський автобус», незважаючи на малі обсяги виробництва, вдалося продемонструвати позитивну динаміку – зростання складало 7 % і 27 % відповідно.

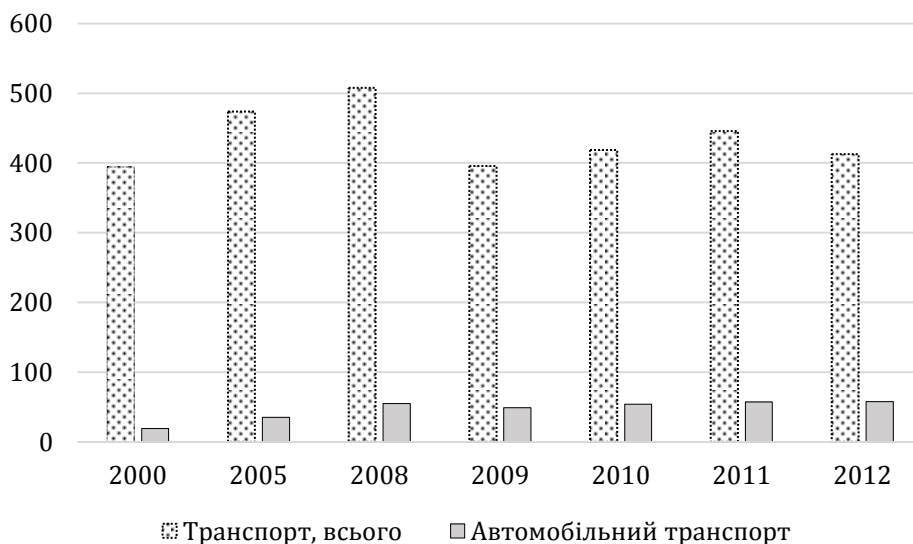
Листопад 2013 року став першим місяцем, коли обсяг виробництва автомобілів у країні перевищив аналогічний показник минулого року. У листопаді в Україні було вироблено 5813 автомобілі, що на 8,2 % більше, ніж на місяць раніше, і на 1,9 % більше, ніж за аналогічний період минулого року. Домогтися цього вдалося насамперед за рахунок державного захисту вітчизняних автомобілебудівників – це обмеження імпорту за рахунок уведення тимчасового мита, а також утилізаційного податку, який не поширюється на вітчизняних виробників.

Щодо перевезення вантажів, то теж спостерігаються тенденції зростання. Так, у 2010 році обсяг перевезення вантажів автомобільним транспортом у загальному обсязі перевезень складав 66,2 % вантажу, у 2011 році – 66,4 %, у 2012 – 68,1 %, що обумовлено високим маневруванням, швидкістю, можливістю доставки вантажу безпосередньо в пункт призначення. Отже, починаючи з 2011 року, підприємства автомобільного транспорту повільно почали виходити з періоду рецесії і переходити у фазу відновлювального зростання.

Підприємствами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами – підприємцями) за 2013 р. перевезено 183,5 млн. т вантажів, що на 3,0 % більше, ніж за 2012 р., та виконано вантажообіг у обсязі 40,5 млрд ткм, який зріс на 3,2 %. За січень 2014 р. перевезено 11,2 млн т вантажів, що на 1,3 % більше, ніж за січень 2013 р., та виконано вантажообіг у обсязі 2,4 млрд ткм, який зріс на 2,4 % [4].

Основними вантажами, що перевозяться по автодорогах, є деревина та вироби з неї (25 %), чорні метали (4 %) та вироби з них (6 %), папір та картон (5 %), котли, устаткування та апаратура (4 %), полімерні матеріали та пластмаси (4 %).

Зобразимо на рис. 1 динаміку зміни вантажообігу за видами транспорту. Стійких тенденцій зміни показника за видом економічної діяльності – транспорт – не спостерігається, що є наслідком трансформаційної й економічної кризи в Україні. Стосовно автомобільного транспорту, починаючи з 2008 року, рівень і тенденції показника демонструють низьку швидкість змін.



**Рис. 1. Динаміка зміни вантажообігу за видами транспорту, млрд. ткм**

Стосовно руху кадрів у сфері транспорту, то у 2013 році прийнято 84,6 тис. осіб, що складає 3,1 % від загального обсягу за всіма видами економічної діяльності, вибуло 88,5 тис. осіб (з них 76,8 % – з причини плинності кадрів і 5,1 % пов'язані зі скороченням штатів), що складає 2,84 % від загального обсягу за всіма видами економічної діяльності.

Проблема несвоєчасної виплати заробітної плати – одна з найгостріших соціальних проблем. На підприємствах ремонту автотранспортних засобів заборгованість складає 32,2 % від загальної заборгованості підприємств за всіма видами економічної діяльності.

Щодо рівня середньої заробітної плати на підприємствах по виробництву автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів, то у січні 2014 року вона складала 2961 грн, що на 9,56 % менше, ніж у 2013 році. Стосовно відповідності щодо середньої заробітної плати по промисловості загалом, то її величина на підприємствах щодо виробництва автотранспортних засобів, причепів і напівпричепів та інших транспортних засобів складає 79,94 % від загального обсягу [3].

Однією з причин зростання та накопичення заборгованості з виплати заробітної плати залишається високий рівень збитковості підприємств.

Стосовно підвищення конкурентоспроможності підприємств автомобільного транспорту, то на сьогодні основною проблемою їх розвитку є наростаюче технічне та технологічне відставання, що не сприяє підвищенню економічної стабільності й розвитку галузі. Ступінь зношення основних засобів на підприємствах транспорту та зв'язку у 2009 році склав 83,9 %, а у 2010 році – 94,4 %, що свідчить не тільки про фізичне, але й про моральне їх зношення. За видом економічної діяльності – торгівля автомобілями, мотоциклами, їх технічне обслуговування та ремонт – ступінь зношення основних засобів у 2009 році склав 28,7 %, а у 2010 році – 32,1 % [3]. Усе це свідчить про наростаючу проблему втрати технічного потенціалу підприємств автомобільного транспорту й необхідності підвищення конкурентоспроможності їх технічної бази. Зношеність саме рухомого складу створює вагомі проблеми для функціонування як самого виду економічної діяльності, так і інших підприємств за видами економічної діяльності, що користуються його послугами. Використання спрацьованих вантажних автомобілів веде до зростання витрат на перевезення.

Зниженню темпів відновлення технічної бази підприємств автомобільного транспорту та рухомого складу сприяли:

- недосконалість законодавства в частині стимулювання з боку держави науково-технічної й інноваційної діяльності;
- недосконалість нормативно – правової бази з питань розробки та впровадження економічного і фінансового механізмів фінансування інфраструктури;
- обмеженість фінансування з державного та місцевих бюджетів;
- недостатній розвиток ринку лізингу тощо.

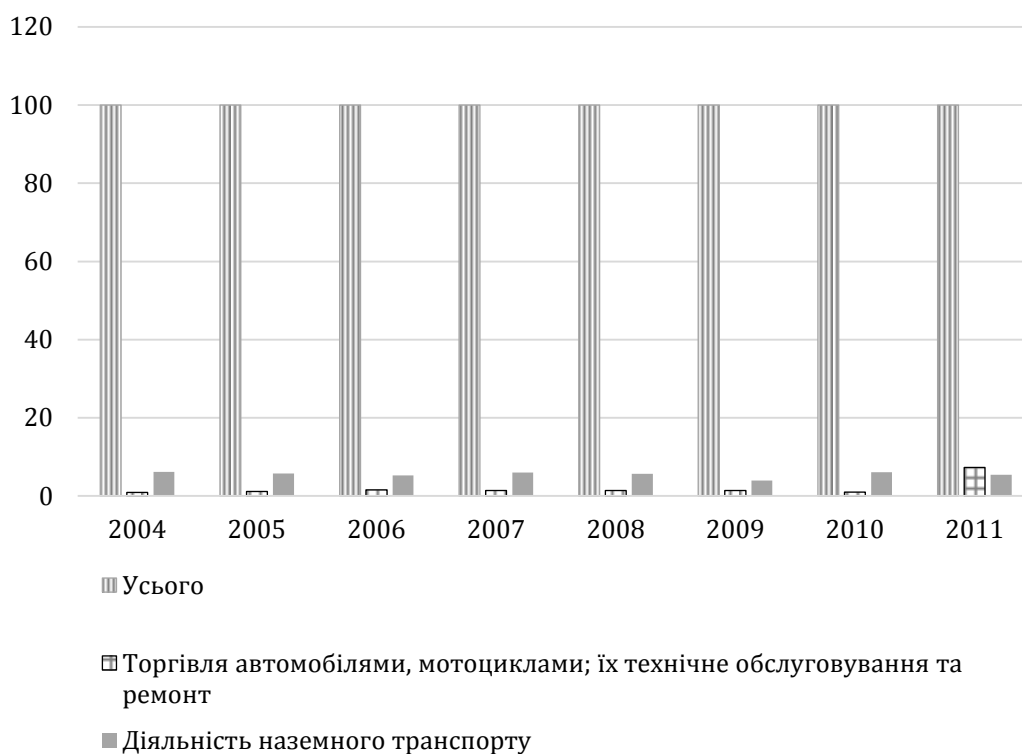
На період до 2015 року Кабінет міністрів затвердив концепцію Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту. Це обумовлює необхідність посилення цільової економічної орієнтації в розвитку елементів механізму управління конкурентоспроможністю підприємств автомобільного транспорту. Орієнтовний обсяг фінансування Програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року становить 57 млрд 900 млн грн., у тому числі за рахунок державного бюджету – 2 млрд 500 млн грн, інших джерел – 55 млрд 400 млн грн [1].

Дотримання концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року та чітке виконання програми дозволить оновити рухомий склад автотранспорту загального користування на пасажирському транспорті не менш ніж на 35 %, а на вантажному автотранспорті – до 30 %, що покликано сприяти підвищенню конкурентоспроможності галузі.

Також 15 січня 2014 року Кабінет міністрів України прийняв концепцію Державної цільової програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року. Проектом концепції передбачається сприяння створенню в Україні конкурентоспроможного легкового автомобілебудування з рівнем локалізації понад 55 % (порівняно з 2011 роком, коли він становив 45 %), покриття внутрішнього попиту на 70 % автомобілями вітчизняного виробництва (порівняно з 2011 роком – 29 %), створення 175,8 тис. нових робочих місць на виробництві автомобілів і комплектуючих виробів [5]. Це вимагає не тільки відновлення, прискореного простого й розширеного відтворення технічного потенціалу підприємств автомобільного транспорту, але й посилення уваги до їхньої якості й конкурентоспроможності.

Відновлення основних засобів залежить від інвестицій в основний капітал. Взагалі процес інвестування має циклічно – замкнений характер, тому у відтворенні виробничо-ресурсного потенціалу підприємств він не може бути зведений до впровадження окремих заходів, а повинен охоплювати всю систему виробничих ресурсів, забезпечуючи підвищення ефективності їх використання загалом. Це передбачає зміни в організаційній, технологічній та майновій структурах підприємства шляхом модернізації і перебудови підрозділів і фінансово – майнових відносин задля підвищення ефективності виробництва. Однак в умовах економічної кризи акцент треба зробити хоча б на відтворенні технічної бази підприємств автомобільного транспорту, з метою підвищення їх конкурентоспроможності на ринку.

Інвестиційно привабливими залишаються організації з ремонту автотранспортних засобів. У них акумульовано 12,2 % інвестицій від загального обсягу. Тенденції зміни обсягів інвестицій в основний капітал за видами економічної діяльності – діяльність наземного транспорту й торгівля автомобілями, мотоциклами; їх технічне обслуговування та ремонт – наведено на рис. 2.



**Рис. 2. Інвестиції в основний капітал у % від загального обсягу**

Рівень та тенденції зміни обсягів інвестицій за наведеними видами економічної діяльності демонструють відсутність позитивної динаміки або повільність змін.

Однак, інвестиції в транспортні засоби у 2011 році відносно 2010 року збільшилися на 61,4 %, у 2012 році на 147,35 %.

Якщо розглядати вкладення коштів у транспортні засоби в обсягах до загального обсягу вкладення інвестицій по промисловості, то відсотки занадто малі.

Так у 2010 року обсяг вкладених інвестицій у транспортні засоби у відсотках до загального обсягу вкладення коштів за всіма видами активів склав 6,0 %, у 2011 році – 7,3 %, у 2012 році – 9,6 % [3].

Галузь відчуває гостру нестачу коштів для свого розвитку. Більша частина інвестицій у транспортний сектор здійснюється за рахунок власних коштів підприємств транспорту та кредитів банків. Значна частка підприємств приватної власності, що обумовлює жорстку конкуренцію на ринку. Але через незавершеність структурних реформ приватний капітал ще не став вагомим чинником розвитку. Водночас розвиток транспортної інфраструктури у країнах ЄС є однією з найбільших статей бюджетних витрат.

### **Висновки та перспективи подальших розвідок**

Взагалі ситуація на автомобільному ринку України є складною. Галузь внутрішніх автоперевезень вантажів України на сьогодні не має належної організації та не відповідає європейським стандартам. Транспортний сектор економіки України загалом задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Це спричинено технологічним відставанням підприємств автомобільного транспорту, нестабільністю й непередбачуваністю інституціональним середовищем функціонування національної економіки, на яку суттєвий вплив чинить глобальна світова фінансова криза й внутрішня політична нестабільність.

Орієнтуючись на європейську інтеграцію, українські підприємства мають тільки перевагу можливості масштабного запозичення технологій виробництва, нових зразків техніки, методів управління у підприємств країн ЄС, що адаптовані до національних економічних умов. Цю можливість необхідно використовувати, оскільки власних ресурсів щодо розширеного відтворення на новій якісній основі у українських підприємств недостатньо.

Незадовільний стан вітчизняної інноваційної та технологічної складової транспортної галузі пояснюється і низьким рівнем тарифів на перевезення, що підлягають державному регулюванню – відсутність гнучкої конкурентоспроможної тарифної політики; і відсутністю інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства.

---

Наразі через понад дев'яностовідсоткову зношеність рухомого складу потрібно розглядати усі фінансові можливості для його оновлення – вивчати лізингові, кредитні пропозиції. Оновлення рухомого складу розглядати через призму не закупівлі з – за кордону, а все ж таки замовлень на виробництво у вітчизняних виробників.

Спостерігається відставання і в розвитку транспортної інфраструктури, транспортно-логістичних технологій. Лише 50 % транспортно – експедиторських компаній і 43,8 % складських операторів забезпечують експедирування вантажів, причому тільки 40 % транспортно – експедиторських надають одну з основних логістичних послуг – послугу інтермодальних перевезень.

Актуальність розвитку, вдосконалення і підвищення ефективності транспортно – логістичних технологій, пов'язана з інтенсифікацією та розширенням товарно – грошових відносин, з динамічним збільшенням горизонтальних господарських зв'язків тощо.

Аналіз поточного стану галузі виявив, що в перспективі стратегічним напрямом розвитку підприємств автомобільного транспорту повинна бути системна реструктуризація галузі з орієнтацією на кон'юнктуру внутрішнього й зовнішнього ринків. Зацікавленість підприємств автомобільного транспорту у здійсненні цієї непростой роботи повинна стимулюватися відповідними пільгами на прибуток, всебічною підтримкою уряду, спрямованої на розвиток виробництва, на впровадження досягнень науково-технічного прогресу, використанні інновацій, тобто багато в чому подальший розвиток галузі залежить від антикризових дій уряду України.

### **Список літератури**

1. Державна цільова економічна програма розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://vaap.org.ua>.
2. Офіційний сайт Міністерства промислової політики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.industry.kmu.gov.ua>.
3. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
4. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua>.
5. Концепція розвитку транспортно – дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish>.

### **References**

1. *The State Target Economic Program of road transport for the period up to 2015. (n.d.). Retrieved April 15, 2014, from <http://vaap.org.ua>.*
2. *Official website of the Ministry of Industrial Policy of Ukraine. (n.d.). Retrieved April 15, 2014, from <http://www.industry.kmu.gov.ua>.*
3. *State Statistics Service of Ukraine. (n.d.). Retrieved April 15, 2014, from <http://www.ukrstat.gov.ua>.*
4. *Official website of the Ministry of Infrastructure of Ukraine. (n.d.). Retrieved April 15, 2014, from <http://www.mtu.gov.ua>.*
5. *Conception of transport - road complex of Ukraine in the medium term and 2020. (n.d.). Retrieved April 15, 2014, from <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish>.*

**Стаття надійшла до редакції 01.04.2014 р.**