

МІЖНАРОДНИЙ НАУКОВО-ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені академіка Юрія Бугая



ВІСНИК МНТУ

СЕРІЯ ЕКОНОМІКА



ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ
№ 3(7), 2012



У збірці наукових праць досліджуються актуальні проблеми реформування і розвитку української економіки на сучасному етапі, розглядаються питання підвищення конкурентоспроможності українських підприємств, товарів і послуг, відродження науково-технічного потенціалу і інноваційної діяльності як основи підйому економіки, використання переваг регіонально-просторової (кластерної) організації господарства. Аналізуються напрями інституціонального реформування вітчизняної сфери надкористування, концептуальні засади і провідні фактори капіталізації природних ресурсів як джерела національного багатства України. Розглядаються завдання підвищення ефективності підготовки і використання людського капіталу в умовах нового технологічного укладу, стан і перспективи української вузівської науки, якість вищої освіти в контексті розвитку Болонського процесу.

Засновник і видавець: Міжнародний науково-технічний університет імені академіка Юрія Бугая. Свідоцтво про державну реєстрацію в Міністерстві України № 11491-364Р від 11.07.2006р.

ВІСНИК МНТУ. Серія ЕКОНОМІКА №3(7).

Збірник наукових праць.

Головний редактор: **Козаченко С.В.** – доктор економічних наук, професор, лауреат Державної премії України, Заслужений діяч науки і техніки України.

Редакційна колегія:

Алимов О.М. – доктор економічних наук, професор, академік НАН України, лауреат Державної премії України, Заслужений діяч науки і техніки України,

Бауліна Т.В. – доктор економічних наук, доцент,

Бугай В.Ю. – кандидат технічних наук, доцент,

Волинський А.М. – кандидат технічних наук, старший науковий співробітник (відповідальний секретар),

Микитенко В.В. – доктор економічних наук, професор,

Нусінов В.Я. – доктор економічних наук, професор,

Панков В.А. – доктор економічних наук, професор,

Пашченко Ю.Є. – доктор економічних наук, професор,

Степанов О.П. – доктор економічних наук, професор, Заслужений діяч науки і техніки України,

Тулъчинський Р.В. – кандидат економічних наук, доцент,

Худолей В.Ю. – кандидат економічних наук, доцент,

Шнипко О.С. – доктор економічних наук, професор.

Рекомендовано до друку Вченою радою Міжнародного науково-технічного університету ім. академіка Юрія Бугая від 28.02.2012, № 06/1112.

Передрукування матеріалів є можливим тільки з дозволу редакції.

З М І С Т

1. Микитенко В.В., Худолей В.Ю. Організаційно-економічна палітра сучасних умов варіативності трансформаційних змін в межах національної економіки	5
2. Кузьменко Р.В. Формування стратегічного ресурсу сталого розвитку економічної системи держави	16
3. Козаченко С.В. Відродження науково-технічного потенціалу та інноваційної діяльності – основа розвитку економіки України	27
4. Братчук Л.Й. Конкурентні переваги регіональної просторової організації господарства України	37
5. Шкарлет С.М., Іванова І. Проблема формування конкурентних стратегій українських підприємств	50
6. Петровська І.О., Чижов С.В. Людський капітал в аспекті розвитку конкурентної економіки	58
7. Клиновий Д.В. Концептуальні засади та провідні фактори капіталізації природних ресурсів як джерела національного багатства України	67
8. Матюха В.В. Напрями інституціонального реформування вітчизняної сфери надрокористування в контексті довгострокових перспектив	77
9. Задирака О.І. Оцінка впливу рівня якості життя на економічну безпеку України	89
10. Мирошниченко П.В. Бенчмаркінг как элемент стратегического менеджмента организации	102
11. Козаченко С.В., Норіцина Н.І. Ефективні шляхи пошуку інноваційних ідей і рішень	114
12. Тульчинська С.О. Аналіз реформування наукового потенціалу в Україні	123

13. Сосновський А.О., Пастушенко О.Є. Фінансування та структура управління інвестиційного проекту будівництва морського терміналу з прийому зрідженого газу	131
14. Жорник С.А., Калініченко О.В. Статистична оцінка послуг автомобільного транспорту	141
15. Бугай В.Ю., Шкарлет С.М., Жидок В.В. Деякі підходи до формування дієвих технологій управління конкурентоспроможністю підприємств переробної промисловості	152
16. Бобришева-Шкарлет Т.О., Корж Т.І. Методологічні аспекти та методичні підходи до оцінювання конкурентоспроможності як фактору успішності сироробних підприємств.	163
17. Нусінова О.В., Молодецька О.М. Оцінка фінансової безпеки підприємств відносно рівня їх прибутковості	176
18. Нусінов В.Я., Міщук Є.В. Аналіз та контроль рівня витрат і видатків на промислових підприємствах.	185
19. Слободян Р.Я. Інноваційні методи менеджменту і комунікації в туризмі	194
20. Панасенко А.А. Особенности оценки ресурсного потенциала банковского сектора на основе современных экономико-математических методов.	201
21. Петровська І.О., Дульська І.В. Вузівська наука в Україні: стан, порівняння, перспективи	209
22. Заєць С.В. Якість вищої освіти в контексті тенденцій розвитку Болонського процесу в Україні	223
23. Скрипник А.В., Міхно І.С. Моделі впливу внутрішніх та зовнішніх факторів на показники смертності в Україні	230
Наші ювіляри	243
Звернення до авторів	248

УДК:338.47:330.322

С. А. Жорник, старший викладач кафедри економічних дисциплін, менеджменту та безпеки підприємницької діяльності, Полтавський інститут бізнесу Міжнародного науково – технічного університету ім. академіка Ю.Бугая, м. Полтава

О. В. Калініченко, аспірант кафедри статистики Київського національного економічного університету, асистент кафедри статистики, Полтавський університет економіки і торгівлі, м. Полтава

СТАТИСТИЧНА ОЦІНКА ПОСЛУГ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Розглянуто види автомобільного транспорту України. Проаналізовано показники діяльності автомобільного вантажного транспорту. Досліджено прогностні обсяги фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом та утриманням автомобільних доріг загального користування.

Ключові слова: автомобільний транспорт, статистичні дані, фінансування, ремонт, утримання, автомобільні дороги.

Однією з найважливіших проблем економічної політики на сучасному етапі розвитку, в умовах структурної перебудови економіки і подолання кризових явищ, є забезпечення ефективного функціонування автомобільного транспорту України – пріоритетної галузі народного господарства. Вирішення даної проблеми тісно пов'язано з активізацією інвестиційного процесу. Без цього економічне зростання галузі є неможливим.

Вибудова напрямів розвитку автомобільного транспорту, як і будь-якої іншої галузі, повинна базуватися на до-

стемному аналізі і об'єктивній оцінці його роботи, тому автори вважають, що **проведення статистичної оцінки послуг автомобільного транспорту**, яке вони поставили за **метою цієї статті, є актуальним і обґрунтованим завданням**. Розв'язання цього завдання спирається на теоретико-методологічні підходи та практичні рекомендації по оцінці автомобільного транспорту України, які досліджували Чорноус О.І., Коваль О.О., Блага В.В.

Виклад основного матеріалу. В Україні автотранспорт, особливо легковий, розвивався повільніше, ніж в західних країнах і менш успішно, ніж такі види транспорту, як залізничний і водний, що пояснюється загальною соціально-економічною політикою держави, значними відстанями, розгалуженою акваторією. Розвиток цього виду транспорту супроводжувався і супроводжується зараз труднощами, пов'язаними з недостатньо розвинутою інфраструктурою, її відсталістю і недостатністю автотранспортних засобів, котрі, як правило, не відповідають екологічним і іншим нормативам, що діють у розвинутих країнах.

Аналіз обсягів перевезених вантажів та вантажообороту автомобільного транспорту за останні роки, наведених у табл. 1, показує значні ко-

ливання, при цьому до 2008 року спостерігалася загальна тенденція до їх зростання.

Таблиця 1.

Показники діяльності автомобільного вантажного транспорту в Україні у 1990–2009 рр. (млрд.ткм.)

Показник	1990	1995	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Вантажо-оборот, млрд.ткм	79,7	34,5	19,3	20,6	24,4	28,8	35,3	40,6	46,6	54,9	49,2	38,7
Частка в загальному обсязі вантажообороту усіх видів транспорту, %	7,7	6,3	4,9	5,0	5,3	6,0	7,5	8,2	9,1	10,8	12,4	9,6
Темпи зростання вантажообороту, % до попереднього року	-	43,3	55,9	106,7	118,4	118,0	122,6	115,0	114,8	117,8	89,6	78,7
Перевезено вантажів, млн.т	4897,0	1816,0	939,0	947,0	973,0	1027,0	1121,0	1167,0	1255,0	1267,0	1069,0	1168,2
Частка в загальному обсязі перевезених вантажів усіх видів транспорту, %	77,9	73,9	61,4	60,8	58,8	59,3	62,1	62,3	63,1	64,2	65,8	66,1
Темп зростання обсягу перевезених вантажів, % до попереднього року	37,08	51,71	100,85	102,75	105,55	109,15	104,10	107,54	100,96	84,37	37,08	109,28
Середня дальність перевезень, км.	3,32	10,46	21,89	22,97	25,77	27,31	28,09	29,81	29,59	34,20	43,05	33,13

Аналізуючи дані таблиці, можна виявити наступні тенденції в розподілі вантажних перевезень: зменшення загального обсягу вантажообороту у 2010 році порівняно з 1990 роком майже на 50%; зростання частки автомобільного транспорту з 7,7% до 9,6% при прискоренні темпів збільшення вантажообороту; постійне зростання середньої дальності перевезень, за виключенням 2010 року.

Підприємствами автомобільного транспорту України (з урахуванням

перевезень підприємствами-фізичними особами) за 2010 р. було перевезено 1168,2 млн. т. вантажів, що на 24,4 % більше в порівнянні з 2000 р.

Слід зазначити, що показники 2009 року зазнали впливу кризових явищ в економіці, що дещо порушує тенденцію, яка склалася.

До 2007 року обсяги перевезень вантажів зростали більше ніж у 20 регіонах України. У 2009 році на фоні загального зменшення обсягів перевезених вантажів, лише у Полтав-

ській області темп зростання становив 107,75%.

Динаміку вантажообороту автомобільного транспорту відображає рис.2.

За період з 2000 по 2010 рік середній вантажооборот становив 37,69 млрд. тонно-кілометрів і збільшився за десять років на 19,4 млрд. тонно-кілометри, або на 100,52%. Щорічно середнє збільшення складало 1,94 млрд. тонно-кілометри, або 7,21%. Темпи зростання із року в рік до 2005 року прискорювались. Так, якщо в 2002 році вантажооборот збільшився на 11,35%, то у 2005 році на 22,57%, проте у 2006–2007 роках спостерігається уповільнення темпів зростання вантажообороту, а у 2009 році порівняно з попереднім роком вантажооборот автомобільного транспорту зменшився на 10,38%, а у 2010 ще на 21,34%.

Рентабельність операційної діяльності за видом економічної діяльності «Діяльність транспорту і зв'язку» збільшилась майже в 3,5 рази у 2009 р. в порівнянні з 2000 р. і склала 8,6%, в тому числі на автотранспорті 5,7%. Але варто відзначити, що у 2009 р. вантажооборот автомобільного транспорту майже у 2 рази менший, ніж у 1990 р., а за інтенсивністю його використання (обсяги перевезень за добу) 2009 р. поступається 1990 р. у 4,2 рази, при цьому перевезення вантажів в середньому на добу у 2009 році порівняно з 2000 роком збільшились на 13,84%, і склали 2928 тис. тонн. І це відбувається в умовах, коли середня вантажопідйомність одного автомобіля зросла з 5,6 до 6,1 т, а середня відстань перевезень однієї тонни вантажу з 16 до 46 км.

Сфера автомобільних пасажироперевезень пройшла досить від-

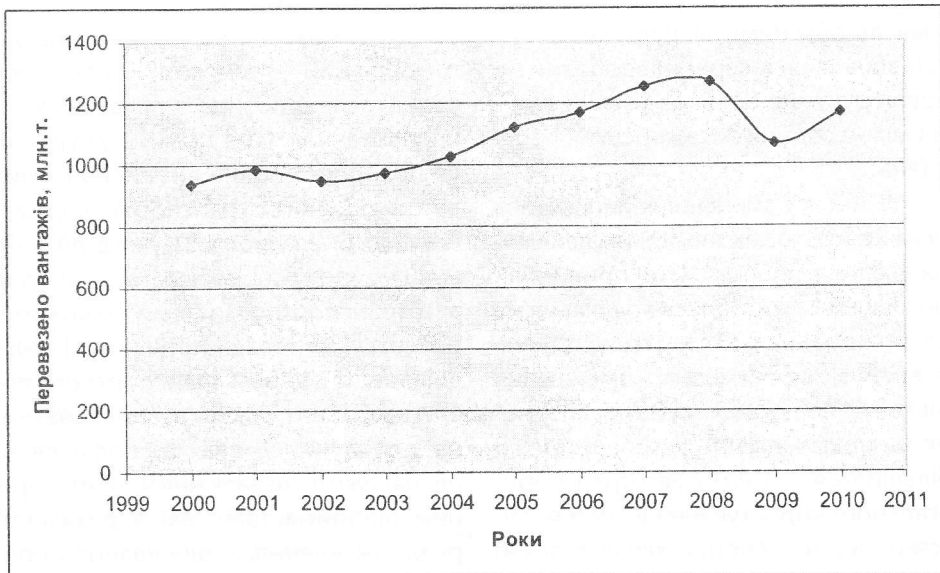


Рис. 1. Динаміка обсягів перевезених вантажів автомобільним транспортом в Україні за 2000–2010 рр.

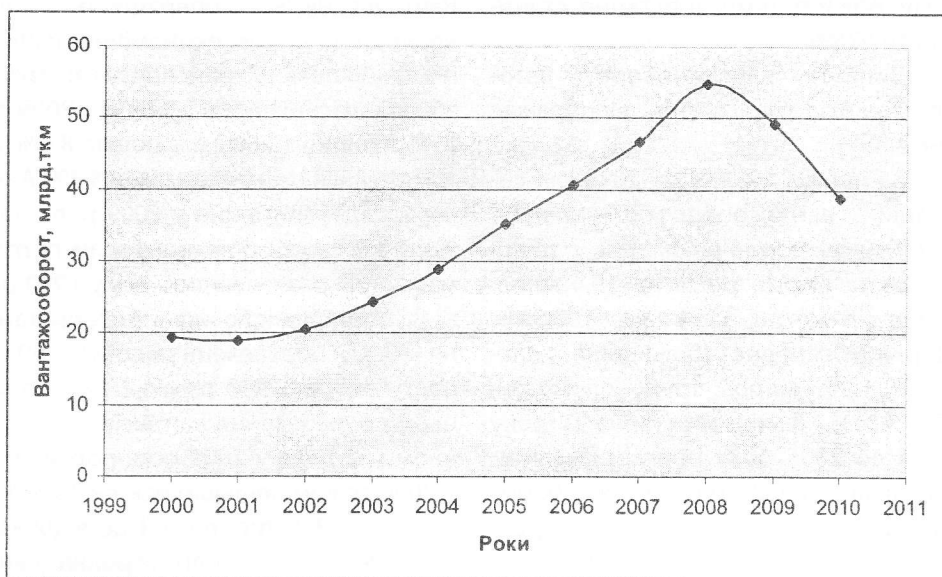


Рис. 2. Динаміка вантажообороту автомобільного транспорту в Україні за 2000–2010 рр.

чутний період спаду. Протягом 1990–1995 рр. обсяги перевезень пасажирів зменшились у 2,5 рази, пасажирооборот – майже в три рази; в 1,5 рази зменшилася кількість рейсів з постійними автобусними маршрутами, суттєво збільшився середньодобовий інтервал руху, що особливо важливим є для міжнародних пасажирських перевезень.

На той час зменшення перевезень пасажирів було закономірним явищем, адже багато підприємств припинили або значно скоротили свою діяльність, крім того, знизився життєвий рівень населення, що зумовило зменшення кількості побутових поїздок. Водночас загальна кількість автопарку дещо збільшилася, а частка автотранспорту загального користування в системі Міністерства транспорту України зменшилась з 54,3 до 26,1% [4].

Поряд з іншими чинниками збільшення автопарку стало підґрунтям

поступового зростання обсягів перевезення пасажирів. Так, тільки за період 2000–2010 рр. вони зросли з 2557 млн. пас. до 3726 млн. пас., тобто на 45,72% (рис.3).

Тому можна стверджувати, що автомобільний транспорт відновлює свої втрачені позиції в пасажирських перевезеннях. При цьому відбувається практично повне витіснення з них автомобільного транспорту державної форми власності. Перехід до ринкових умов господарювання став для автотранспортної системи початком її розвитку: впроваджуються нові види діяльності і форми транспортного обслуговування. Більш вагоме значення у сучасних умовах господарювання належить незалежним транспортним підприємствам, які в результаті роздержавлення, акціонування і приватизації отримали можливість самостійно виходити на ринок транспортних послуг.

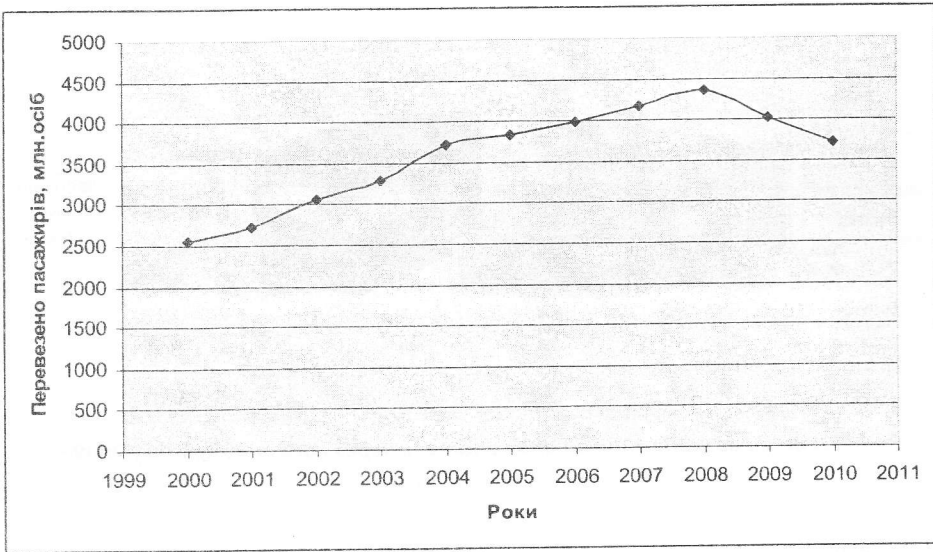


Рис. 3. Динаміка обсягів перевезених пасажирів автомобільним транспортом в Україні за 2000–2010 рр.

Зростання обсягів перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міському та міжміському сполученні у 2009 році має місце у 4 регіонах, зокрема у Миколаївській (101,1%), Рівненській (101,47%), Хмельницькій (104,61%), Чернігівській (100,8%) областях, при загальному скороченні в цілому по Україні на 7,49%.

Аналіз показує, що в основному ринок автотранспортних послуг України розвивається динамічно. Споживання цих послуг на внутрішньому ринку збільшується з року в рік, але оскільки ця галузь значною мірою орієнтована на зростання виробничої сфери країни, то подальший успішний розвиток залежить від успішної діяльності промислових та торговельних підприємств, рівня добробуту населення, що є основними споживачами даних послуг.

Аналізуючи зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони Украї-

ни (рис.4), необхідно відмітити, що на транзит припадає 58,48%.

Територією України проходять три міжнародних (№ 3 Берлін – Вроцлав – Львів – Київ, № 5 Трієст – Любляна – Будапешт – Львів і № 9 Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ – Київ – Кишинів – Димитровград) і чотири національних (ЧЕС, Європа – Азія, Балтійське море – Чорне море, Євразійський) транспортних коридори. Слід зазначити, що високий коефіцієнт транзитності в усьому світі розглядається як стабільне джерело надходжень до державного бюджету. З огляду на географічне положення України, обсяги транзитних перевезень мали б постійно зростати. Але стійкої довготривалої динаміки не спостерігається (рис.5).

В середньому щорічно обсяг транзитних вантажопотоків складав 227286,27 тис. тонн.

З таблиці видно, що у 2001, 2002, 2004, 2008 та 2009 роках відбувало-

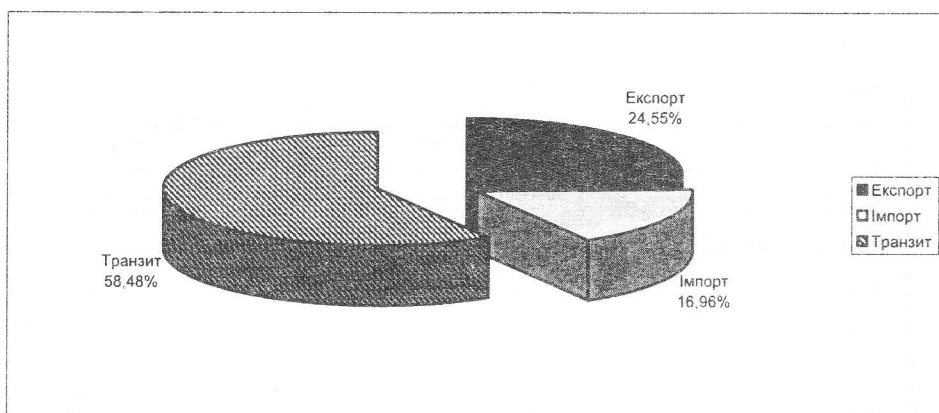


Рис. 4. Зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони України у 2009 р.

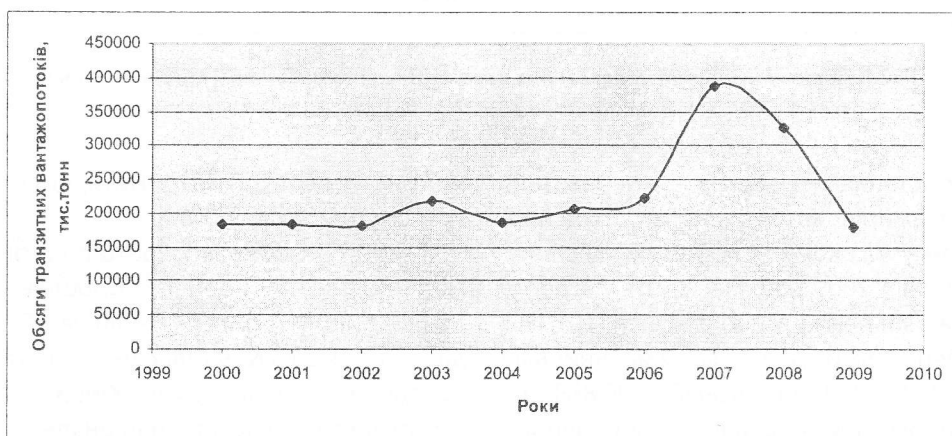


Рис. 5. Динаміка обсягів транзитних вантажопотоків через кордони України у 2000–2009 рр.

ся скорочення обсягів транзиту, лише в 2005–2007 роки спостерігалось достатнє зростання обсягів транзитних вантажопотоків через кордони України. У 2007 році темп приросту склав 73,56%, який був найвищим починаючи з 2000 року, а найменше значення темпу зменшення спостерігалось у 2009 році – на рівні 54,74%. Зазначимо, що на автомобільний транспорт у 2009 році припадало лише 1,18% від загального обсягу транзитних вантажопотоків, що свідчить про недостат-

ньо ефективного використання автотранзитного потенціалу.

Зазначимо, що теперішній стан автомобільних доріг в Україні є гіршим порівняно із сусідніми державами, що робить українські автодороги неконкурентоспроможними для здійснення міжнародних автомобільних перевезень.

За період з 2000 по 2009 роки в середньому щороку введено в дію автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям 110,2 км,

Таблиця 3.

**Динаміка обсягів транзитних вантажопотоків через кордони України
у 2000–2009 рр.**

Рік	Обсяг транзитних вантажопотоків, тис. тонн	Абсолютне відхилення, (+;-), тис. тонн	Темп зростання, %	Темп приросту (зменшення), %	Абсолютне значення 1% приросту
2000	184000,5	-	-	-	-
2001	183633,45	-367,05	99,80	-0,20	1840,00
2002	181607,96	-2025,49	98,90	-1,10	1836,33
2003	218963,98	37356,02	120,57	20,57	1816,08
2004	185629,81	-33334,17	84,78	-15,22	2189,64
2005	205565,2	19935,39	110,74	10,74	1856,30
2006	222948,12	17382,92	108,46	8,46	2055,65
2007	386956,56	164008,44	173,56	73,56	2229,48
2008	325423,03	-61533,53	84,10	-15,90	3869,57
2009	178134,07	-147288,96	54,74	-45,26	3254,23

Таблиця 4.

**Показники інтенсивності динаміки введення в дію автомобільних
доріг загального користування з твердим покриттям
за 2000–2009 рр.**

Рік	Введення в дію автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км	Темп зростання, %		Темп приросту, %		Абсолютне значення 1% приросту
		ланцюговий	базисний	ланцюговий	базисний	
2000	194	-	-	-	-	-
2001	134	69,07	69,07	-30,93	-30,93	1,94
2002	77	57,46	39,69	-42,54	-60,31	1,34
2003	73	94,81	37,63	-5,19	-62,37	0,77
2004	133	182,19	68,56	82,19	-31,44	0,73
2005	101	75,94	52,06	-24,06	-47,94	1,33
2006	100	99,01	51,55	-0,99	-48,45	1,01
2007	159	159,00	81,96	59,00	-18,04	1
2008	111	69,81	57,22	-30,19	-42,78	1,59
2009	20	18,02	10,31	-81,98	-89,69	1,11

щороку цей показник зменшувався у середньому на 19,3 км, що складало 22,32%. Впродовж періоду дослідження найвищий темп зростання спостерігався в 2004 році і становив 182,19%.

Як наслідок, відбувається перерозподіл транзитних потоків не на користь України, про що свідчить, наприклад, зростання транзиту територіями Білорусії та країн Балтії, які, активно конкуруючи з транспортною мережею України, вже почали роботи по створенню транспортних коридорів через свої території в обхід України.

При цьому дорогами державного значення, які становлять 10 відсотків усього дорожнього господарства України, здійснюється 80 відсотків перевезень. Щільність доріг в Україні у 5 разів менша, ніж, наприклад, у Франції [5].

Переважає частина автомобільних доріг України, які увійшли до складу міжнародних транспортних коридорів, була збудована більш ніж півстоліття тому. Як наслідок, середня категорійність автодоріг України становить 3,71 (таблиця 5), що свідчить про переважання шляхів з низькою пропускною спроможністю, які не відповідають сучасним європейським

стандартам. Майже всі автомобільні шляхи на основних напрямках транспортних коридорів проходять через населені пункти, що не відповідає вимогам до МТК.

При цьому 63,86% доріг з твердим покриттям припадають на дороги 4 категорії.

Основні транзитні потоки, які проходять територією України, формуються в Російській Федерації (понад 86%), у Казахстані (більше 9%), а також Білорусі, Молдові, Угорщині. Особливістю транспортних сполучень є те, що автошляхами міжнародних транспортних перевезень здійснюється близько 50% всіх внутрішніх перевезень [3]. Можна прогнозувати, що така ситуація буде зберігатися досить довго. Саме цей фактор дозволяє розглядати транспортну інфраструктуру при належній організації її функціонування на прагматичних засадах як можливе гарантоване постійне джерело отримання інвестиційного доходу з найменшими інфляційними ризиками.

Недостатній розвиток мережі і стану автомобільних доріг призводить до того, що середні швидкості руху на дорогах України майже у два рази менше, ніж у розвинутих промислових країнах, а термін служби майже

Таблиця 5.

Автомобільні дороги загального користування України з твердим покриттям за категоріями у 2009.

Категорії	Довжина доріг з твердим покриттям, км	Питома вага, %
1	2601,5	1,57
2	12891,5	7,78
3	29269,2	17,65
4	105885,4	63,86
5	15152,3	9,14
Разом	165799,9	100,00

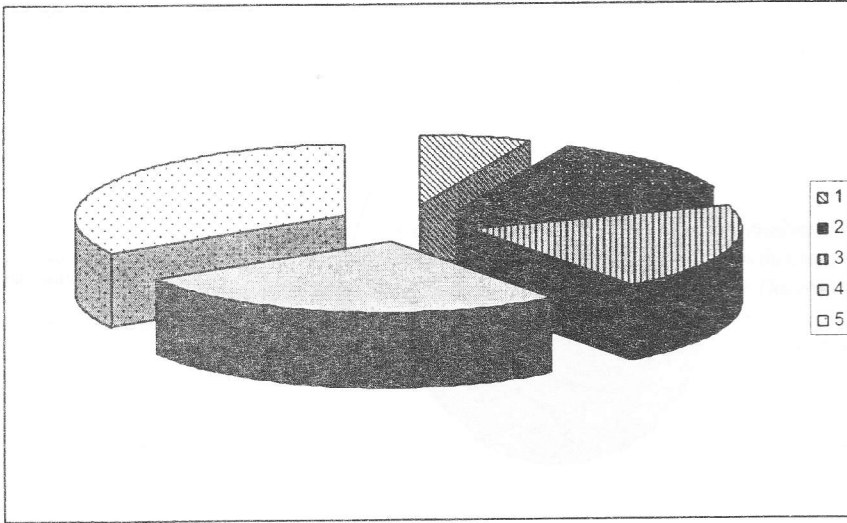


Рис.6 Автомобільні дороги загального користування України з твердим покриттям за категоріями у 2009 році

у три рази менше, ніж у Європі. Тому існує необхідність у значних інвестиціях на придбання транспортних засобів і їх утримання, а також на модернізацію дорожнього покриття.

Слід зазначити, що саме такі негативні висновки були підтверджені експертами при аналізі стану головних українських транспортних магістралей при оцінюванні можливостей України до чемпіонату по футболу Євро-2012.

Джерелами фінансування Програми підготовки та проведення в

Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу визначені кошти спеціальних фондів Державного бюджету України та обласних бюджетів, які формуються відповідно до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства» та спрямовуються на фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом та утриманням автомобільних доріг загального користування, кредитні ресурси, що залучаються під гарантії Уряду України та інші надходження.

Таблиця 6.

Прогнозні обсяги фінансування завдань і заходів Галузевої цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу.

(млн.грн.)

Джерела фінансування	Всього	в тому числі за роками				
		2008	2009	2010	2011	2012
Державний бюджет	278,50	13,93	80,46	80,46	80,46	23,20
Кредит	717,00	62,00	141,60	149,60	363,80	0,00
Разом	995,50	75,93	222,06	230,06	444,26	23,20

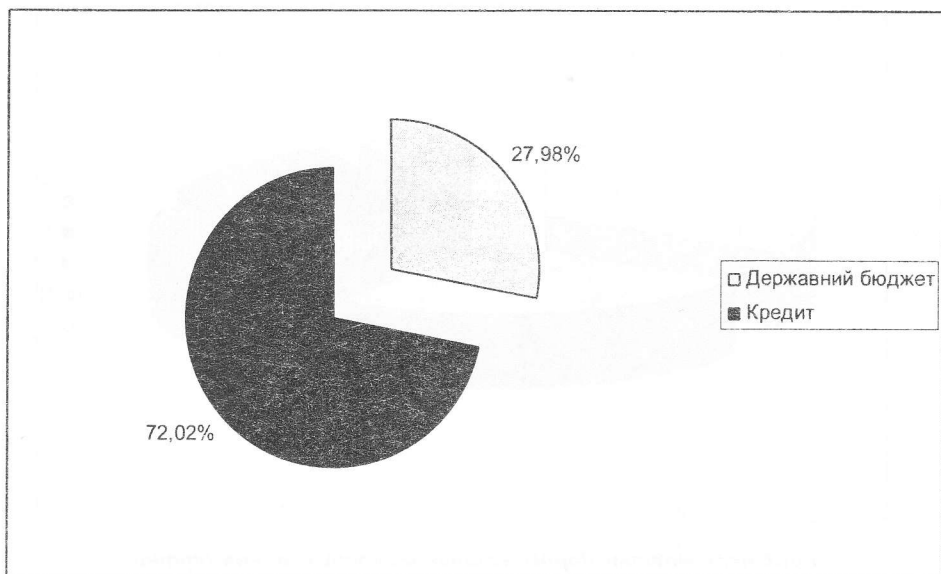


Рис. 7. Структура обсягів фінансування завдань і заходів Галузевої цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу.

Аналізуючи завдання і заходи з виконання Галузевої цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, необхідно відмітити, що прогнозовані обсяги фінансування лише на 27,98% покриваються за рахунок державного бюджету (рис.7.)

Висновки. Одночасно з динамічним розвитком автомобільного транспорту інтеграція економіки різних країн до світового економічного простору визначає пріоритет розвитку міжнародних автомобільних перевезень і ринку міжнародних автотранспортних послуг. Міжнародні автомобільні перевезення стають каталізатором розвитку національної економіки, потужним і надійним джерелом фінансових ресурсів, основою розвитку інших сфер і видів господарської діяльності. Транспортна діяльність, у тому

числі міжнародні автомобільні перевезення, відіграє ключову роль у соціально-економічному розвитку держав.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Калініченко О.В. Статистичний аналіз транспортної системи України як об'єкта інвестування фінансових ресурсів недержавних пенсійних фондів / О.В. Калініченко, О.О. Казак // Інвестиції: практика та досвід. – 2011. – № 8. – С. 11–15.
2. Статистичний щорічник України за 2009 рік [Текст] / За ред. О.Г. Осауленка. – К.: Консультант, 2010. – 566 с.
3. Транспорт і зв'язок України 2009. Статистичний збірник / за ред. Н.С. Влащенко. – К. – 2010. – 281 с.
4. Чорноус О.І. Регіональні відмінності у функціонуванні автотранспортних систем / О. І. Чорноус // Вісник До-

нецького національного університету, сер В: Економіка і право. – 2010. – Т.2. – С. 493–504.

Стаття надійшла
до редакції 17.10.2011.

5. Електронний ресурс: <http://elvesti.com/node/52940>

С. А. Жорник, старший преподаватель кафедры экономических дисциплин, менеджмента и безопасности предпринимательской деятельности, Полтавский институт бизнеса

Международного научно-технического университета им. академика Ю.Бугая, г. Полтава

О. В. Калиниченко, аспирант кафедры статистики Киевского национального экономического университета, ассистент кафедры статистики, Полтавский университет экономики и торговли, г. Полтава

СТАТИСТИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА УСЛУГ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Рассмотрены виды автомобильного транспорта Украины. Проанализированы показатели деятельности грузового транспорта. Исследованы прогнозные объемы финансирования работ, связанных со строительством, реконструкцией, ремонтом и содержанием автомобильных дорог общественного пользования.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, статистические данные, финансирование, ремонт, содержание, автомобильные дороги.

S. A. Zhornyk, senior teacher of the chair of economic disciplines, management and business security, Poltava Institute of Business of Academician Y. Bugay International Scientific-Technical University, Poltava,

O. V. Kalinichenko, post-graduate, Kiev National Economic University, assistant of the chair of statistics, Poltava University of Economics and Commerce, Poltava.

STATISTICAL ASSESSMENT OF AUTOMOBILE TRANSPORT SERVICE

The article discusses kinds of automobile transport in Ukraine; analyzes the indices of the automobile freight transport; studies projected amount of financing the works, linked to building, reconstruction, repairs and maintenance of roads.

Key words: automobile transport, statistical data, financing, repairs, maintenance, roads.