

**Зоряна Володимирівна ВАЛІУЛЛІНА**

аспірантка кафедри державного управління та місцевого самоврядування,  
Національний університет водного господарства та природокористування  
вул. Соборна, 11, м. Рівне, 33028, Україна  
E-mail: zoryanka2006@rambler.ru

**СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РИНКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА  
АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Валіулліна, З. В. Сучасні тенденції розвитку ринку пасажирських перевезень на автомобільному транспорті [Текст] / Зоряна Володимирівна Валіулліна // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол. : С. І. Шкарабан (голов. ред.) та ін. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2013. – Том 14. – №1. – С. 38-45. – ISSN 1993-0259.

**Анотація**

*У статті з позицій системного підходу проаналізовано стан забезпечення технологічного оновлення підприємств пасажирського автомобільного транспорту західного регіону. Здійснено оцінку інноваційного та інвестиційного забезпечення підприємств транспорту, розглянуто розподіл обсягу витрат на технологічні інновації та досліджено інноваційні цілі транспортної галузі в сучасних умовах. На основі аналізу сучасних тенденцій розвитку ринку пасажирських перевезень на автомобільному транспорті визначено проблеми транспортної галузі в Україні та запропоновано заходи щодо підвищення забезпечення технологічного оновлення підприємств пасажирського автомобільного транспорту, які ґрунтуються на науково-технічному та інноваційному розвитку. Виявлені проблеми ринку пасажирських перевезень доводять необхідність створення умов для забезпечення інноваційної діяльності на підприємствах пасажирського автомобільного транспорту, а запропоновані рекомендації дозволять підвищити конкурентоспроможність підприємств та поліпшити соціо-економіко-екологічний ефект від надання послуг.*

**Ключові слова:** технологічне оновлення; технологічний розвиток; інноваційний розвиток; підприємство пасажирського автомобільного транспорту; інтеграція.

**Зоряна Владимировна ВАЛИУЛЛИНА**

**СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА  
АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ**

**Аннотация**

*В статье с позиций системного подхода проанализировано состояние обеспечения технологического обновления предприятий пассажирского автомобильного транспорта в западных регионах. Осуществлена оценка инновационного и инвестиционного обеспечения предприятий транспорта, рассмотрено распределение объема затрат на технологические инновации и исследованы инновационные цели транспортной отрасли в современных условиях. Посредством анализа современных тенденций развития рынка пассажирских перевозок на автомобильном транспорте определены проблемы транспортной отрасли в Украине и предложены меры по повышению обеспечения технологического обновления предприятий пассажирского автомобильного транспорта, основанные на научно-техническом и инновационном развитии. Выявленные проблемы рынка пассажирских перевозок доказывают необходимость создания условий для обеспечения инновационной деятельности на предприятиях пассажирского автомобильного транспорта, а предложенные рекомендации позволят повысить конкурентоспособность предприятий и улучшить социо-экономико-экологический эффект от предоставления услуг.*

**Ключевые слова:** технологическое обновление; технологическое развитие; инновационное развитие; предприятие пассажирского автомобильного транспорта; интеграция.

## **MODERN TENDENCIES OF DEVELOPING AUTOMOBILE PASSENGER TRANSPORTATION MARKET**

### **Abstract**

*The paper analyzes from the position of systematic approach the state of providing for technological renovation of passenger automobile transport enterprises in the western region. There has been carried out the assessment of innovation and investment provision for transport enterprises. The distribution of expenditures amount for technological innovations is considered. Innovation aims are researched of transport sphere under present-day conditions. Due to the analysis of modern tendencies of developing of automobile passenger transportation there have been determined the problems of the transport branch in Ukraine and suggested the measures concerning the increased support for the technological renovation of passenger automobile transport enterprises which are based on scientific technical and innovation development. There have been determined the problems of passenger transportation market that prove the necessity of creation of conditions to provide the innovation activity at passenger automobile transport enterprises. There have been suggested the recommendations that will permit to increase the competitiveness of enterprises and improve socio-economic-ecological effects from services rendered.*

**Keywords:** *technological renovation; technological development; innovative development; enterprises of passenger automobile transport; integration.*

### **JEL classification: O14, O18, O32**

---

Відповідно до сучасного науково-технічного та інноваційного розвитку підприємств в Україні, одним з найголовніших завдань є вирішення доцільності впровадження на підприємствах технологічного оновлення, яке пов'язане з необхідністю формування чіткого уявлення про можливий економічний, екологічний та соціальний ефекти, за умов прийняття обґрунтованих рішень та комплексного підходу, від реалізації інноваційного проекту. Технологічне оновлення підприємств різної сфери господарської діяльності полягає в забезпеченні фінансовими коштами, науковими дослідженнями, матеріально-технічними засобами та інформаційними технологіями. В умовах сьогодення питання забезпечення технологічного оновлення виступає важливою теоретичною і практичною проблемою, оскільки спостерігається тенденція до збільшення технологічної відсталості України у всіх видах господарської діяльності. Актуальною вона є і для сфери пасажирських автомобільних перевезень. Тому дослідження проблем та виявлення перспектив забезпечення технологічного оновлення підприємств пасажирського автомобільного транспорту має значення, зокрема, для інтенсивного розвитку транспортної галузі.

У розробку проблематики, пов'язаної з питанням забезпечення технологічного оновлення та інноваційного розвитку підприємств, значний

внесок зробили вітчизняні та зарубіжні вчені-економісти: О. І. Амоша, А. С. Бондаренко, В. М. Геєць, Д. В. Петухов, О. В. Савчук, Л. М. Саломатіна, В. П. Семиноженко, Л. І. Федулова, В. Г. Шинкаренко, Ю. В. Яковець та інші. Проте на сьогодні не вирішеним залишається питання забезпечення технологічного оновлення саме підприємств пасажирського автомобільного транспорту. Зважаючи на зазначене, виникає потреба у подальших наукових дослідженнях.

Метою нашої роботи є проведення аналізу забезпечення технологічного оновлення підприємств пасажирського автомобільного транспорту, здійснення оцінки інноваційного та інвестиційного забезпечення підприємств транспорту, визначення проблем, які існують у сучасних умовах діяльності підприємств, та запропонувати шляхи їх вирішення.

Сьогодні серед українських підприємств пасажирського автомобільного транспорту спостерігається тенденція до обирання інноваційного проекту залежно від показників, що визначають його витратну частину. Для підприємств більш пріоритетним є той проект, що дозволяє отримати збільшення доходів, аніж зниження витрат від надання послуг з перевезення пасажирів. Такий підхід здійснює негативний вплив на загальний розвиток НТП та можливості євроінтеграції України. Ураховуючи, що вітчизняні підприємства функціонують в

умовах ринкової економіки, досягти збільшення конкурентоспроможності, зростання економіки та добробуту населення буде вкрай важко. Тому виникає необхідність у розв'язанні задач, що пов'язані із забезпеченням технологічного оновлення, в основі якого лежить безперервний та цілеспрямований процес пошуку, підготовки та реалізації перетворень на інноваційних засадах для забезпечення ефективного функціонування підприємств пасажирського автомобільного транспорту, головна мета яких кардинально змінити способи розвитку для задоволення попиту населення у соціально-значущих послугах.

Як зазначив Ю. В. Яковець у своїй праці [1, с. 125], розвиток інноваційно-технологічної політики залежить від діяльності державної інноваційної системи, яка може зробити вагомий внесок з пошуку та визначення пріоритетів науково-технологічного розвитку для забезпечення технологічного оновлення.

У праці В. Г. Шинкаренко, А. С. Бондаренко [2, с. 44] зроблено наголос на характеристиках транспортних послуг, яким властива нестабільність якості надання послуг перевізниками. Остання пов'язана з неможливістю їх виробництва та зберігання з метою подальшого перепродажу або використання. Ураховуючи цей факт, надаючи послугу, автотранспортне

підприємство повинно акумулювати всі свої можливості для найбільш повного задоволення потреб пасажирів, оскільки іншого шансу, щоб завоювати лояльність і довіру споживача, у підприємства може не бути.

На нашу думку, особливістю забезпечення технологічного оновлення на підприємствах пасажирського автомобільного транспорту є використання новітніх, більш прогресивних, технологій, які базуються на поступі науки і техніки з урахуванням науково-технічного, економічного, ресурсного, соціального та екологічного ефектів.

Для дослідження розвитку та здійснення оцінки загальної ситуації, у якій знаходяться підприємства пасажирського автомобільного транспорту, важливо провести аналіз обсягів перевезення пасажирів, який відображено в табл. 1. Ураховуючи масштабність та багатофункціональність підприємств транспорту України, розуміючи пов'язану з цим складність проведення ґрунтовного статистичного аналізу стану, розвитку та забезпечення технологічного оновлення підприємств пасажирського автомобільного транспорту, доцільно як об'єкт дослідження в нашій роботі обрати області, які за видами пасажирського транспорту подібні до Рівненської.

**Таблиця 1. Розподіл перевезення пасажирів автобусами за областями**

Область	2005 р.	2006 р.	2007 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.	2011 р.	2011 р. / 2005 р., %
Усього по Україні, млн. пас.	3836	3988	4173	4369	4014	3726	3612	0,94
Питома вага, %*	47,0	48,0	51,0	52,0	55,0	55,0	52,0	x
Волинська	106,2	114,2	130,3	121,2	93,8	93,6	94,5	89,0
Питома вага, %	95,4	95,6	96,0	95,7	94,7	94,7	95,3	x
Житомирська	61,5	72,8	81,2	82,4	80,2	76,9	71,6	116,4
Питома вага, %	82,9	85,6	87,3	87,6	87,5	87,1	87,6	x
Івано-Франківська	75,8	78,1	81,2	89,8	83,3	70,0	73,0	96,3
Питома вага, %	92,2	93,0	93,0	93,5	93,4	91,7	92,1	x
Рівненська	92,7	94,4	97,4	93,9	91,6	94,0	97,9	105,6
Питома вага, %	92,4	92,6	93,1	92,3	93,1	93,3	93,7	x
Тернопільська	64,4	76,5	80,4	85,1	77,2	75,6	71,4	110,9
Питома вага, %	92,4	93,8	94,8	94,7	93,8	93,1	92,6	x
Хмельницька	106,9	112,0	116,8	114,9	118,6	117,1	103,2	96,5
Питома вага, %	91,0	91,4	92,0	92,0	92,7	92,8	93,0	x

\*Питома вага розрахована у відсотках до усього обсягу перевезення пасажирів в області.

Таблицю складено та розраховано автором за [8, с. 114].

Порівняльний аналіз обсягів перевезень пасажирів за досліджуваними областями та загалом по Україні впродовж 2005-2011 рр. дає можливість сформулювати наступні висновки. За останні сім років обсяг перевезених пасажирів в Україні досить нерівномірний. Так до 2008 року він мав тенденцію до збільшення, а, починаючи з

2009 року, він поволі зменшується, що є наслідком зниження якості надання послуг та зменшення конкурентоздатності підприємств.

Зауважимо, що своєчасне та якісне надання послуг споживачеві відповідно до його потреб та вимог (покращення якості, безпеки, регулярності, зручності як автобуса, так і маршруту та ін.) є

невід'ємною частиною збільшення пасажиропотоків на автомобільному транспорті.

Для покращення якості надання послуг та перевізного процесу важливе значення мають основні засоби. При забезпеченні технологічного оновлення підприємств пасажирського автомобільного транспорту в Україні, велику увагу слід звертати саме на транспортні засоби та їх технічний стан адже, як доведено в працях [2-3], транспортні засоби здійснюють зменшення техногенного навантаження на довкілля. Аналіз показав, що серед рухомого складу, який експлуатується перевізниками на теренах України, переважають морально і фізично зношені одиниці транспортних засобів, більшість яких експлуатується поза нормою терміну служби. Зазначимо, що оновлення парку рухомого складу здійснюється досить малими темпами і в обмеженій кількості, наслідком цього є випуск на лінію зношених транспортних засобів, які потребують більших експлуатаційних затрат, погіршують якість пасажирських послуг, негативно впливають на довкілля та зменшують рівень безпеки перевезень.

Виходячи з аналізу роботи перевізників Рівненської області та їх рухомого складу, можемо зробити висновок, що кількість перевізників з автобусами до 5 одиниць, становить 42 %, до 9-24 %. Сучасний стан діяльності автомобільного транспорту свідчить про наявність на ринку послуг великої кількості дрібних перевізників з неоптимальним парком рухомого складу. На ринку транспортних послуг Рівненщини 19% автобусів малої місткості, 80% – середньої та лише 1% великої місткості, що є негативною тенденцією для задоволення попиту споживачів транспортних послуг.

Варто звернути увагу на те, що з точки зору наукових розрахунків, як зазначив Д. Петухов, оптимальною є структура парку автобусів країни за такого співвідношення: особливо великі – 8%, великі – 13%, середні – 36%, малі – 31%, особливо малі – 12% [3, с. 5].

Важливе значення для дослідження забезпечення технологічного оновлення підприємств пасажирського автомобільного транспорту має розвиток інноваційно-інвестиційної діяльності. Заслугує на увагу думка В. М. Геєця та В. П. Семиноженка. Автори вважають, що «в сучасних умовах рівень прогресивності економіки визначається характером інноваційно-інвестиційної діяльності та рівнем її активності. За підсумками економічні зміни, що відбувалися в останнє десятиліття і, як вважалося, були започатковані з метою досягнення структурних змін в економіці відповідно до сучасних вимог, на сьогодні характеризуються серйозним відставанням від тих процесів, які визначають економіку знань. Так за

випуском продукції 3-й технологічний уклад в Україні становить майже 58 % виробництва, 4-й технологічний уклад – 38 % і лише 4 % – 5-й технологічний уклад. За фінансуванням науково-технічних розробок ситуація така: майже 70 % становить сьогодні 4-й, і лише 23 % – 5-й технологічний уклад. За інноваційними витратами: 60 % становить 4-й уклад і 30 % – 3-й (тобто сумарно 90%), а 5-й уклад в інноваційних витратах становить лише 8,6 %. Що стосується інвестицій, котрі, власне кажучи, визначають майбутнє на найближчі 10–15 років, то іноді навіть до 75 % інвестицій вкладається в 3-й технологічний уклад і відповідно лише 20 % та 4,5 % – у 4-й і 5-й технологічні уклади [4, с. 201]».

Аналіз інноваційної активності підприємств України свідчить, що 17,4 % від загальної кількості підприємств у 2012 році впроваджували інновації у своїй діяльності. Упродовж 2002-2006 рр. аналіз статистичних даних вказує на негативну динаміку кількості підприємств, що впроваджували інновації, а починаючи з 2010 року і до сьогодні, вона була зростаючою. Дані табл. 2 демонструють динаміку інноваційної активності підприємств за досліджуваними областями.

Проведений аналіз свідчить, що протягом 2008-2011рр. найактивнішою за видами економічної діяльності щодо впровадження інновацій на підприємствах є переробна промисловість – 40 %, водночас діяльність транспорту та зв'язку становить лише 14 %. Варто зауважити, що активізація інноваційної діяльності відбувається перш за все на підприємствах, які займаються експортно-імпортними операціями.

Неабияке значення для забезпечення технологічного оновлення мають технологічні інновації, які впроваджуються на підприємствах. Загалом частка підприємств з технологічними інноваціями становить майже 47% від загальної кількості інноваційних підприємств по Україні. Івано-Франківська область є лідером серед підприємств з технологічними інноваціями – 69 одиниць (100 % від загальної кількості інноваційних підприємств по Івано-Франківській області). З дослідження кількості підприємств з технологічними інноваціями видно, що найвище значення у Рівненській – 85 од. та Хмельницькій – 78 од. областях.

Аналіз підприємств з технологічними інноваціями за напрямками інноваційної діяльності показав, що 74,7% інноваційних підприємств віддають перевагу придбання машин, обладнання та програмного забезпечення. Динаміка розподілу підприємств з технологічними інноваціями показала, що в Тернопільській області активно проводяться внутрішні НДР – 52,7 % до загальної кількості підприємств з технологічними інноваціями в області, у той час, як у інших областях цей показник менший у 2 рази. Івано-

Франківська область має найвищі показники щодо ринкового запровадження інновацій – 38,4%. Рівненська область відзначилася зовнішніми НДР – 22,8%, що майже в 4 рази більше, ніж у досліджуваних регіонах. Це вказує на придбання

машин, устаткування, обладнання та програмного забезпечення, що здійснюється здебільшого з-за кордону, та до отримання інновації на підприємство є невідомою величиною.

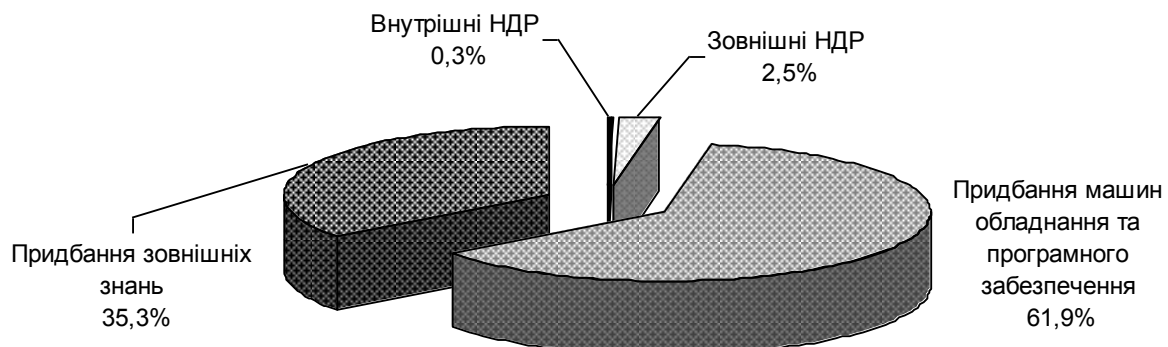
**Таблиця 2. Інноваційна активність підприємств, од\*.**

Показник	Досліджувані області						
	Волинська	Житомирська	Івано-Франківська	Рівненська	Тернопільська	Хмельницька	Усього по Україні
Загальна кількість обстежених підприємств у тому числі	610	908	653	631	548	738	36355
підприємства з інноваційною активністю	170	139	69	166	123	142	7640
з них							
підприємства з технологічними інноваціями	69	70	69	85	67	78	3578
з них							
підприємства з продуктовими інноваціями	9	13	1	10	20	14	576
підприємства з процесовими інноваціями	42	32	7	38	11	37	1242
підприємства з продуктовими та процесовими інноваціями	16	19	60	37	36	24	1529
підприємства з продовжуваною або перерваною інновацією	2	6	1	-	-	4	230
підприємства тільки з маркетинговими та/ або організаційними інноваціями (не техно-логічна інновація)	100	69	-	81	56	64	4062
Підприємства, не активні інноваційно	440	769	584	465	425	596	28715

\*Складено автором за [9, с. 251]

Виходячи з аналізу обсягу витрат на технологічні інновації (рис. 1), слід зауважити, що підприємства транспорту та зв'язку України витрачають найбільше коштів на придбання машин, обладнання та програмного забезпечення (61,9 %). Водночас підприємства усвідомлюють необхідність проведення технологічного

оновлення, про що показує придбання зовнішніх знань, тобто нових технологій – 35,3% від загального обсягу витрат на технологічні інновації, що у 6,7 рази більше, ніж у інших видів економічної діяльності. Що пов'язано, насамперед, із зростанням конкуренції на ринку послуг за рахунок росту технологічного рівня підприємств.



**Рис. 1. Розподіл обсягу витрат підприємствами транспорту та зв'язку України на технологічні інновації [9, с. 264]**

Звертають на себе увагу інноваційні цілі транспортної галузі, які у зіставленні з промисловістю вказують на недостатню увагу перевізників щодо безпечності рухомого складу з технічної, технологічної та екологічної точки зору. Проте 35,5 % підприємств транспорту та зв'язку України ставлять перед собою інноваційну ціль поліпшення якості послуг – 35,5%, розширення послуг – 26,8% та виходу на нові ринки чи збільшення частки ринку – 26,7%. Зазначене є свідченням того, що не всі підприємства пасажирського автомобільного транспорту розуміють необхідність забезпечення технологічного оновлення, в основі якого лежить внутрішньотранспортний та позатранспортний ефекти.

Слід підкреслити, що порівняльний аналіз перевезень пасажирів автомобільним транспортом за всіма видами сполучення, рухомим складом та інноваційною діяльністю дає підстави стверджувати, що в досліджуваних областях тенденції розвитку пасажирських перевезень подібні. Отже, проблеми розвитку автомобільної галузі на теренах України мають однакову тенденцію.

Підсумовуючи результати аналізу розвитку підприємств пасажирського автомобільного транспорту, можна виділити проблеми, які сформувалися у цій сфері діяльності та зробити певні узагальнення:

- обсяг перевезень пасажирів поволи зменшується що є наслідком зниження рівня матеріального забезпечення більшої частки населення та якості надання послуг за рахунок зменшення конкурентоспроможності підприємств, які надають соціально значущі послуги;
- аналіз наявного розподілу автобусів в Україні за формою власності дає підстави стверджувати, що в найближчі роки слід очікувати збільшення обсягів перевезень пасажирів приватними підприємцями, оскільки в державі велика частка автобусів знаходиться у приватній власності;
- економічна характеристика інноваційної діяльності вказує на те, що інноваційна активність підприємств України є нижчою, ніж у Європі;
- важливе значення для забезпечення технологічного оновлення підприємств пасажирського автомобільного транспорту мають інноваційні цілі, пов'язані з технологічними інноваціями. Негативною тенденцією залишається недостатня увага транспортної галузі, до безпеки рухомого складу та впливу його на навколишнє природне середовище з технічної, технологічної та екологічної точок зору;

- низька інвестиційна активність. Основним джерелом фінансування інвестицій транспортних підприємств є власні засоби підприємств і організацій (52,1 %), кредити банків та інші позики (10,1 %). Починаючи з 2008 року спостерігається тенденція до зменшення інвестицій від іноземних інвесторів, які у 2011 році зменшилися у 3,3 рази проти 2009 року та у 8,7 разів проти 2008 року і становила 26 млн. грн;
- унаслідок неплатоспроможності підприємств, через надмірні обсяги податків та недосконалу амортизаційну політику на підприємствах високий рівень зносу та старіння автобусного парку, який з кожним роком пришвидшується;
- система соціальної підтримки населення на транспорті є надмірно складною та непрозорою, на що вказує велика кількість пільгових категорій пасажирів, а відшкодування втрат від доходів підприємствами сьогодні перекладаються державою на плечі підприємств пасажирського автомобільного транспорту, наслідком чого є неспроможність здійснювати технологічне оновлення;
- пасажирський автомобільний транспорт загального користування є джерелом підвищеної небезпеки. Основними причинами скоєння дорожньо-транспортних пригод залишаються: недотримання безпечної швидкості руху – 36,3%; порушення ПДР пішоходами – 14,5%; недотримання дистанції – 11,7%; порушення правил маневрування – 10,4%; виїзд на смугу зустрічного руху – 5,5%; порушення правил проїзду перехресть – 4,7%; порушення правил проїзду пішохідних переходів – 6,1%.

В умовах євроінтеграції України для забезпечення технологічного оновлення необхідно:

- забезпечити сприятливі умови для залучення інвестицій;
- стимулювати науково-технічну та інноваційну діяльність, за рахунок застосування податкових пільг, проведення гнучкої податкової амортизаційної політики, використання інвестиційного податкового кредиту, податкового кредиту на витрати науково-дослідного характеру [10, с. 305];
- реформувати системи соціальних, професійних пільг на проїзд та впровадити адресні компенсації;
- створити кластер підприємств пасажирського автомобільного транспорту. Кластеризація підприємств пасажирського автомобільного транспорту сприятиме не тільки покращанню якості та безпеки перевезень пасажирів, зменшенню викидів у довкілля, залученню інвестицій та інновацій до галузі

пасажирських автомобільних перевезень, а й ефективному функціонуванню навколо сформованого центру різних учасників мережевого об'єднання, що є запорукою поліпшення конкурентоспроможності підприємств пасажирського автомобільного транспорту та стабільного розвитку регіонів;

- привести нормативно-правову базу в галузі транспорту у відповідність до міжнародних стандартів;
- застосовувати альтернативні види палива;
- використовувати нанотехнології під час переоснащення, модернізації та реконструкції;
- забезпечити оновлення рухомого складу з урахуванням сучасних техніко-експлуатаційних та екологічних вимог до транспортних засобів.

Проведений у статті аналіз проблем забезпечення технологічного оновлення в

сучасних умовах переконливо доводить необхідність створення умов для забезпечення інноваційної діяльності на підприємствах пасажирського автомобільного транспорту, а запропоновані заходи дозволять підвищити конкурентоспроможність підприємств та поліпшити соціо-економіко-екологічний ефект від надання послуг.

Оскільки в умовах відсутності власних фінансових ресурсів та бюджетного фінансування не може здійснюватися технологічне оновлення, то подальше дослідження буде спрямовано на розгляд передумов та особливостей процесу залучення інвестицій для забезпечення технологічного оновлення підприємств пасажирського автомобільного транспорту й активізації інноваційної діяльності.

### Список літератури

1. Яковец, Ю. В. *Эпохальные инновации XXI века [Текст] / Ю. В. Яковец. – М. : ЗАО «Издательство «Экономика», 2004 – 444 с.*
2. Шинкаренко В. Г. *Управление конкурентоспособностью предприятия [Текст]: монография / В. Г. Шинкаренко, А. С. Бондаренко. – Х. : Изд. ХНАДУ, 2003. – 186 с.*
3. Петухов, Д. В. *Підсумки діяльності Департаменту автомобільного транспорту Міністерства інфраструктури України [Текст] / Д. В. Петухов // Перевізник UA. – 2013. – № 1-2. – С. 4-6.*
4. Геець, В. М. *Інноваційні перспективи України [Текст] : монографія / В. М. Геець, В. П. Семиноженко. – Х. : Константа, 2006. – 272 с.*
5. Савчук, О. В. *Стратегічні напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України [Текст] / О. В. Савчук, О. В. Захарова // Вісник Маріупольського державного університету. Серія: економіка. – 2011. – Вип. 2. – С. 42-52.*
6. Федулова, Л. І. *Технологічна політика в системі стратегії економічного розвитку [Текст] / Л. І. Федулова // Економіка і прогнозування. – 2010. – № 1. – С. 20-38*
7. Амоша, О. І. *Аналіз причин низької інноваційної активності високотехнологічних підприємств України [Текст] / О. І. Амоша, Л. М. Саломатіна, С. Л. Передерій // Економіка промисловості – 2011. – № 4. – С. 165-179.*
8. *Транспорт і зв'язок України 2011. Статистичний збірник [Текст] / Державна служба статистики України [за редакцією Н. С. Власенко]. – К. : ТОВ «Август Трейд», 2012. – 273с.*
9. *Наукова та інноваційна діяльність в Україні. Статистичний збірник [Текст] / Державна служба статистики України [за редакцією І. В. Калачова]. – К. : ДП „Інформаційно-видавничий центр Держстату України”, 2012. – 305с.*
10. Ширяєва, С. В. *Зарубіжний досвід податкового стимулювання для забезпечення технологічного оновлення підприємств пасажирського автомобільного транспорту [Текст] / С. В. Ширяєва, З. О. Толчанова, З. В. Валюліна // Управління проектами, системний аналіз і логістика: науковий журнал. – К. : НТУ. – 2012. – Вип. 10. – С. 302-307.*

### References

1. Yakovets, V. (2004). *Epochal innovation of the XXI century [Epochnyie innovatsii XXI veka]. Moscow: "Publisher" Economy*.
2. Shinkarenko, V. G. & Bondarenko, A. S. (2003). *Management competitiveness of enterprises: monograph [Upravlenie konkurentosposobnostyu predpriyatiya]. Kharkov: HNADU.*
3. Petukhov, D. V. (2013). *Results of the Department of Road Transport Ministry of Infrastructure of Ukraine [Pidsumky diyalnosti Departamentu avtomobilnoho transportu Ministerstva infrastruktury Ukrayiny]. Pereviznyk.ua. Vol. 1-2, pp. 4-6.*
4. Heyets, V. M. & Seminozhenko, V. P. (2006). *Innovative perspectives Ukraine [Innovatsiyini perspektyvy Ukrayiny]. Kharkiv: Constanta.*

- 
5. Savchuk, O. V. & Zakharova, O. V. (2011). *Strategic directions for capacity development potential of the national transport system of Ukraine [Stratehichni napryamky rozvytku potentsialu natsional'noyi transportnoyi systemy Ukrayiny]*. *Visnyk of the Mariupol State University*. Vol. 2, pp. 42-52.
  6. Fedulova, L. I. (2010). *Technology policy in the system's economic development strategy [Tekhnolohichna polityka v systemi stratehiyi ekonomichnoho rozvytku]*. *Economics and Prognostication*. Vol. 1, pp. 20-38.
  7. Amosha, O. I. & Salomatina, L. M. & Perederiy, S. L. (2011). *Analysis of the causes of low innovation activity of high-tech enterprises in Ukraine [Analiz prychnyn nyzkoyi innovatsiynoyi aktyvnosti vysokotekhnolohichnykh pidpryyemstv Ukrayiny]*. *Economics industry*. Vol. 4, pp. 165-179.
  8. Vlasenko, N. S. (2012). *Transport and Communications of Ukraine 2011. Statistical Yearbook [Transport i zvyazok Ukrayiny 2011. Statystychnyy zbirnyk]*. Kyiv: Augustus Trade.
  9. Kalachova, I. V. (2012). *Research and Innovation in Ukraine. Statistical Yearbook. [Naukova ta innovatsiyna diyalnist v Ukrayini. Statystychnyy zbirnyk]*. Kyiv: S. E. "Information and Publishing Center State Statistics Service of Ukraine".
  10. Shiryayeva S. V., & Tolchanova Z. O., & Valiullina Z. V., (2012). *Foreign experience of tax incentives for technological renovation of enterprises of motor-passenger enterprises [Zarubizhnyy dosvid podatkovoho stymulyuvannya dlya zabezpechennya tekhnolohichnoho onovlennya pidpryyemstv pasazhyrs'koho avtomobil'noho transportu]*. *Management of project, systems analysis and logistics*. Vol. 10, pp. 302-307.

**Стаття надійшла до редакції 10.10.2013 р.**