

9. Ильин И.А. Экономика городов: региональный аспект развития. – М.: Наука, 1982. – 208 с.
10. Шаров М. И. Совершенствование метода оценки транспортного спроса на перевозки городским пассажирским транспортом: автореф. дис. на соискание науч. степ. к.т.н.– Иркутск – 2008.– 20с.

УДК 656.078.89

## МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ (НА ПРИКЛАДІ КРАЇН ЄВРОПИ ТА УКРАЇНИ)

*Бондар Н.М., кандидат економічних наук*

### **Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими і практичними завданнями.**

Необхідною передумовою інтеграції України до загальносвітової економічної системи є забезпечення ефективного функціонування транспорту, що потребує значних капіталовкладень у модернізацію старих та будівництво нових транспортних магістралей міжнародного значення, формування парку сучасних конкурентоспроможних транспортних засобів, розвитку транспортно-логістичних систем європейського рівня, удосконалення системи управління транспортом. Для обґрунтування відповідних державних програм постає потреба в отриманні об'єктивної оцінки сучасного рівня ефективності транспортної галузі в Україні, його адекватності вимогам світового господарства.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій з проблеми, що розглядаються.** Дослідження проблем транспорту і транспортної інфраструктури є предметом наукових розробок таких вчених, як О.О. Бакаєва [1], М.Н. Бідняка [2], Ю.М. Цветова [3], О.М. Ложачевської [4], Ю.С. Пашенко [5], Сича Є.М.[6], О.С. Ігнатенка [7], В.Г.Шинкаренка [8], М. І. Котлубая [9], F. Vousquet та A. Fayard [10], C.Winston [11], E. Glaeser і J.Kohlhase [12] та інших. В центрі їхньої уваги були питання структурної перебудови та формування механізму розвитку галузі, економічної оцінки нововведень на транспорті, підвищення ефективності діяльності та управління конкурентоспроможністю підприємств галузі тощо.

**Визначення окремих питань, що не вирішені в обраній для дослідження проблемі.** В той же час, незважаючи на значний інтерес науковців до питань транспортної галузі, єдність поглядів щодо показників ефективності її діяльності відсутня. Враховуючи важливість отримання об'єктивної оцінки рівня ефективності функціонування транспорту в Україні автор зосереджує увагу на обранні загального критерію (узагальненого показника) ефективності функціонування галузі у цілому та визначенні системи показників, які об'єктивно відображають досягнутий стан розвитку транспортної галузі за окремими її підгалуззями і впливають на ефективність галузі у цілому.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті стали: 1) обґрунтування критерію (узагальненого показника) ефективності функціонування галузі; 2) виявлення групи основних чинників, які визначають результати діяльності транспортної галузі у цілому; 3) виявлення на основі кластерного аналізу складу груп (кластерів) країн, близьких за рівнем ефективності функціонування транспортної галузі.

### **Виклад основного матеріалу статті з обґрунтуванням отриманих наукових результатів.**

Одним з основних показників розвитку економіки будь-якої країни є створений в ній валовий внутрішній продукт (ВВП). Порівняльна діаграма величини ВВП, що припадає на душу населення країн ЄС, Білорусі, Молдови, Росії та України за даними 2006-2008 року наведена на рис. 1. Найнижчий рівень цього показника спостерігається в таких країнах, як Молдова, Україна, Македонія, Болгарія. Дещо вищий він у Румунії та Росії. Найвищий рівень ВВП, що припадає на душу населення мають такі країни як Люксембург, Норвегія, Ісландія, Ірландія, Швейцарія, Данія.

Оскільки ВВП країни формується в результаті діяльності усіх галузей господарства країни, для вивчення ефективності функціонування галузі доцільним вважається зосередження уваги на оцінці її внеску у формування ВВП країни. В той же час, абсолютна величина внеску галузі у формування ВВП не дає інформацію про ефективність функціонування галузі, адже один й той самий внесок можна забезпечити, використовуючи різну кількість ресурсів. Тому для можливості коректного порівняння ефективності функціонування галузі країни пропонується застосовувати показник величини ВВП, створеного у галузі в розрахунку на одного працівника цієї галузі за певний

проміжок час (рік). Цей показник пропонується розглядати як узагальнену характеристику ефективності функціонування галузі.

Зрозуміло, що в межах національної економіки визначати галузь, що має високий рівень ефективності неможливо, оскільки результати функціонування кожної галузі формуються як під впливом систематичних факторів (діюче законодавство, економічна, політична, екологічна, демографічна ситуація в країні, забезпеченість сировинними та енергетичними ресурсами, ринкова кон'юнктура тощо), так й під впливом особливостей самих галузей (виду ресурсів, що споживаються у галузі, належністю до природних монополій, існуючих технологій та режиму виробництва тощо). У цьому разі визначення ефективності функціонування галузі країни можливо лише на основі порівняння досягнутих показників з показниками галузі в інших країнах.

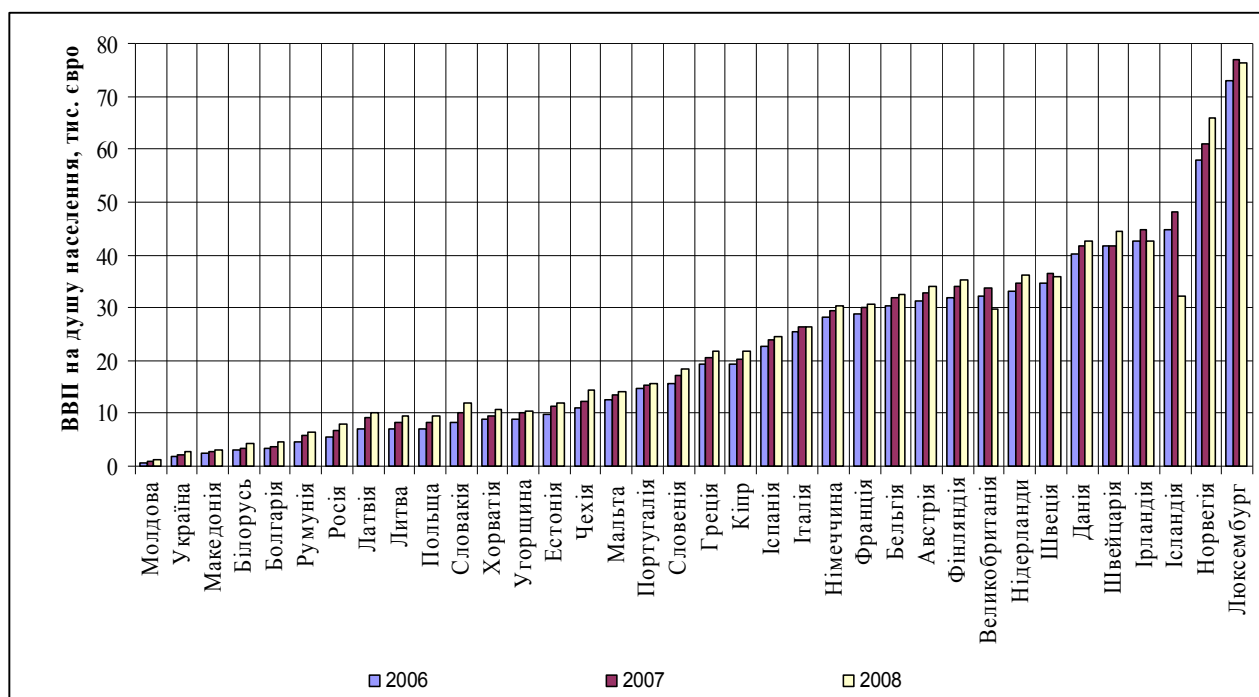


Рис. 1. Порівняльна діаграма величини ВВП, що припадає на душу населення країн ЄС, Білорусі, Молдови, Росії та України за даними 2006-2008 року [22,23,24,25,26]

Інформаційними джерелами для проведення дослідження ефективності функціонування галузі транспорту та зв'язку слугували офіційні статистичні видання та офіційні дані сайтів статистичних служб міжнародних організацій: відділу статистики ООН, статистичного відділу Європейської економічної комісії ООН (ЄЕК ООН), статистичного бюро Європейського Союзу (Євростату), статистичного департаменту Міжнародного валютного фонду (МВФ), департаменту розвитку економіки Світового банку [13,14,15,16,17,18,19,20], а також офіційні дані, представлені на сайтах національних статистичних служб країн Європи, України, Молдови, Білорусі та Росії. З огляду на відсутність необхідної статистичної інформації за низкою досліджуваних показників діяльності галузі в країнах Європи та України за 2007-2008 роки, для порівняння загальноекономічної та галузевої ефективності прийнято 2006 рік.

У таблиці 1 наведені загальні показники стану економіки та галузі транспорту й зв'язку країн Європи, Білорусі, Молдови, Росії та України за статистичними даними 2006 року. На їх основі проведено дослідження наявності зв'язку ВВП на душу населення з величиною ВВП, створеного в галузі транспорту й зв'язку, що припадає на одного працівника галузі. Статистичні дослідження вірності нульової гіпотези про відсутність зв'язку між двома незалежними змінними (величиною ВВП на душу населення та величиною ВВП, створеного у галузі транспорту й зв'язку в розрахунку на одного працівника галузі) за критерієм Стьюдента дали змогу її відкинути і підтвердити гіпотезу про існування між ними зв'язку, оскільки розрахункове значення t-критерію при ступенях свободи 70 ( $n_1+n_2-2=36+36-2$ ) та імовірності  $\alpha=0,05$  становить 4,154186, в той час як табличне значення t-критерію складає 1,6669. Отже, виникає потреба з'ясувати чинники, що впливають на ефективність функціонування самої галузі транспорту та зв'язку, а отже й визначають її рівень розвитку.

Таблиця 1.

**Величина ВВП, створеного на транспорті та зв'язку в розрахунку на одного працівника галузі країн Європи, Білорусі, Молдови, Росії й України та чинники макрорівня (2006)**

№ з/п	Країна	ВВП, створений у транспорті, та зв'язку в розрахунку на 1 працівника, %	Річний темп росту обсягів виробництва на транспорті, %	Інвестиції в основний капітал на одного мешканця країни, тис. євро	Обсяг прямих іноземних інвестицій в країну, млрд. євро	Обсяг прямих іноземних інвестицій з країни, млрд. євро	Річний темп інфляції, %	Усього оборот зовнішньої торгівлі, млрд. євро	Товарооборот внутрішньої торгівлі, млрд. євро	Річний темп зростання внутрішньої торгівлі, %	Середній розмір заробітної плати в країні, євро
1	Австрія	60,8	103,7	6,7	6,9	7,3	2,2	218,2	46,0	104,0	3862,0
2	Бельгія	10,8	126,5	6,3	45,6	28,9	1,8	572,6	48,8	103,6	4046,8
3	Болгарія	11,5	107,1	0,8	5,0	0,1	7,6	27,2	3,3	112,3	242,9
4	Великобританія	62,1	102,8	5,5	70,0	5,9	2,3	836,3	273,4	97,4	4255,4
5	Греція	60,4	97,4	4,3	4,0	0,4	3,0	67,2	49,7	109,1	в/д
6	Данія	81,4	96,1	8,6	3,9	-0,6	1,7	141,8	27,1	88,4	4481,1
7	Естонія	21,5	115,5	3,3	1,4	0,8	4,5	18,4	1,9	95,5	840,2
8	Ірландія	68,3	110,1	11,2	-0,6	6,2	2,9	144,8	23,0	107,3	в/д
9	Ісландія	60,9	108,6	14,8	н/д	н/д	8,1	7,6	1,4	84,3	5031,9
10	Іспанія	50,7	104,3	6,8	15,1	61,3	2,8	432,0	170,9	99,5	2202,8
11	Італія	80,9	100,6	5,3	28,4	18,6	2,0	684,5	221,3	94,9	в/д
12	Кіпр	50,2	101,7	3,9	0,5	0,1	2,2	6,6	3,2	114,7	2091,1
13	Латвія	16,0	100,7	2,3	1,0	0,0	10,1	14,1	3,0	98,3	531,8
14	Литва	27,9	115,1	1,8	2,4	0,2	5,8	26,7	4,3	103,8	646,1
15	Люксембург	194,6	105,8	13,3	76,9	59,5	2,7	39,4	4,8	131,6	4625,0
16	Македонія	14,7	113,7	0,5	0,9	0,3	3,2	4,9	1,0	106,1	108,2
17	Мальта	37,4	103,0	2,5	0,2	0,0	0,7	5,3	1,1	111,1	1444,9
18	Нідерланди	66,7	102,3	6,5	1,3	26,9	1,6	701,2	78,3	97,5	в/д
19	Німеччина	58,0	104,6	5,1	27,1	39,5	1,8	1604,6	285,5	101,1	3868,0
20	Норвегія	113,3	106,9	11,3	74,4	93,7	2,5	148,5	21,7	87,4	3973,0
21	Польща	29,0	110,9	1,4	13,6	6,2	2,6	189,4	55,0	107,0	889,4
22	Португалія	39,0	105,6	3,2	6,4	3,6	2,4	87,6	27,5	100,5	1617,9
23	Румунія	20,1	121,8	1,2	8,5	0,2	9,0	66,6	14,0	122,1	413,8
24	Словакія	18,9	98,1	2,2	3,3	0,4	1,9	69,0	5,8	84,3	775,4
25	Словенія	37,6	110,1	4,1	0,5	0,1	3,8	37,7	4,5	102,7	1673,3
26	Угорщина	20,1	101,8	1,9	7,0	4,6	7,9	122,3	11,9	98,1	947,1
27	Фінляндія	80,8	103,0	6,1	3,0	2,6	1,6	116,7	18,9	88,5	3682,0
28	Франція	67,5	102,9	5,9	46,8	51,3	1,6	826,5	225,8	96,8	3857,0
29	Хорватія	33,0	114,6	2,3	3,5	-39	3,2	24,2	6,8	105,8	905,7
30	Чехія	29,7	119,0	2,7	3,9	1,2	3,0	149,8	16,6	104,5	1027,6
31	Швейцарія	86,8	100,5	8,9	201,2	60,4	1,6	230,2	36,5	75,6	в/д
32	Швеція	72,5	103,0	6,3	8,6	9,5	1,7	219,3	34,5	90,6	4517,6
1	Білорусь	70,9	104,7	0,8	0,0	0,0	6,6	33,5	3,4	128,1	216,1
34	Молдова	4,9	109,4	0,2	0,0	0,0	14,1	3,0	0,7	123,5	102,9
35	Росія	12,4	122,3	1,0	44,0	155,9	9,0	373,6	139,1	133,5	313,0
36	Україна	6,3	118,2	0,4	16,9	0,7	9,1	66,5	8,9	101,2	164,4

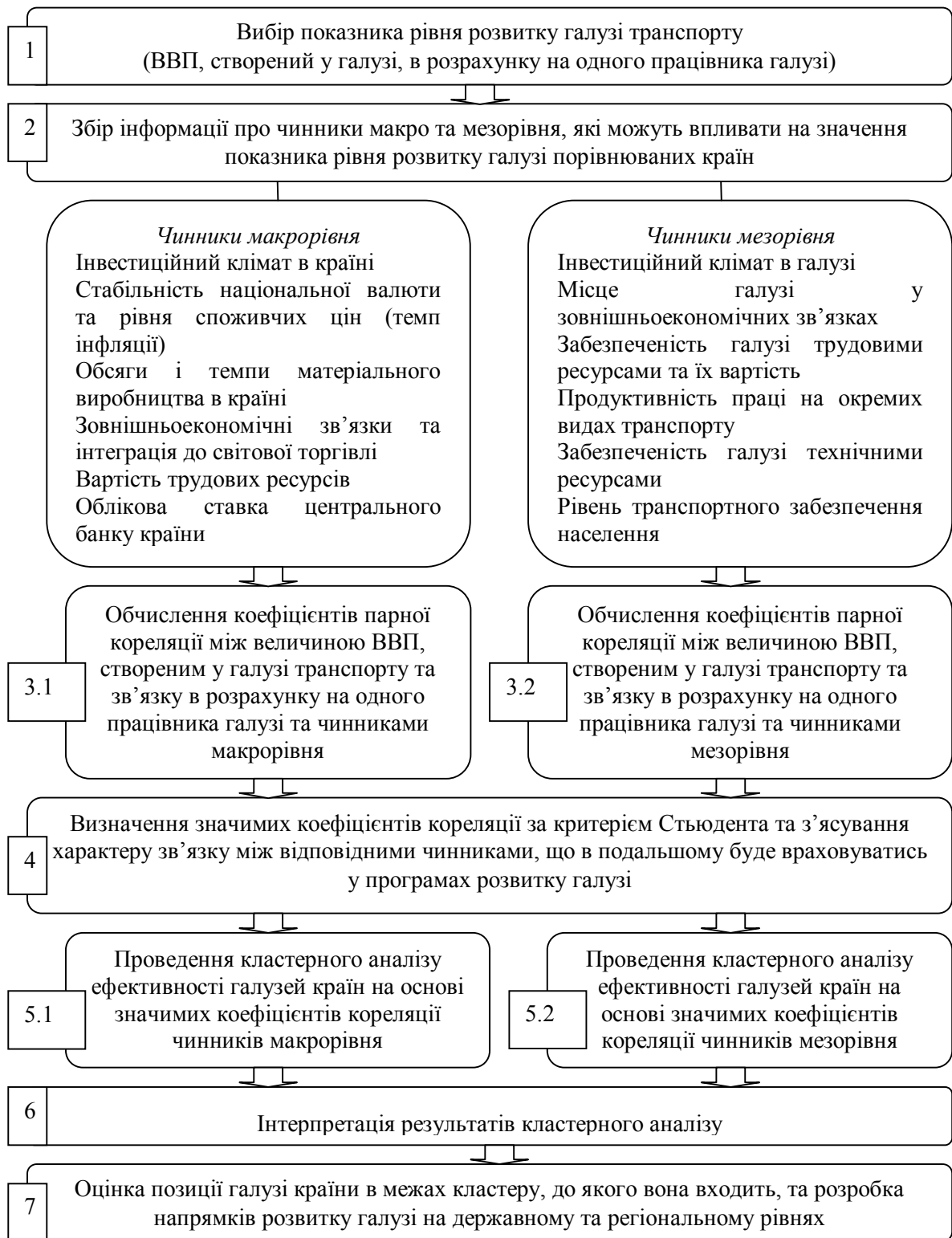


Рис.2. Загальний алгоритм методики визначення рівня розвитку галузі транспорту та зв'язку

На рис. 2 наведено запропонований алгоритм методики визначення рівня ефективності галузі (транспорту та зв'язку) з урахуванням чинників макро та мезорівня, які впливають (або визначають) на ефективність функціонування галузі у цілому.

При вивченні чинників макрорівня вдалось встановити існування значимого зв'язку між показником ВВП, створеним у галузі транспорту та зв'язку, в розрахунку на одного працівника з такими чинниками макрорівня: середнім розміром заробітної плати в країні; розміром інвестицій в основний капітал на одного мешканця країни; обліковою ставкою центрального банку країни; річним темпом інфляції; річним темпом зростання обсягів внутрішньої торгівлі; часткою інвестицій в основний капітал від ВВП країни. Серед чинників мезорівня такими, що мають значимий зв'язок з

величиною ВВП, створеним у галузі транспорту та зв'язку на одного працівника  $\epsilon$ : продуктивність праці на вантажному авіатранспорті (тонн); кількість легкових автомобілів на 1000 мешканців населення; середній розмір заробітної плати в країні; середній розмір заробітної плати у галузі транспорту й зв'язку; продуктивність праці на вантажному автомобільному транспорті (млн. тонно-км); продуктивність праці на автомобільному пасажирському транспорті (млн. пас-км), продуктивність праці на пасажирському авіатранспорті (тис пас); інтенсивність перевезень вантажів автомобільними шляхами (млн. тонно-км на км дороги); щільність мережі автомобільних доріг (км на тис. кв. км території); щільність мережі залізничних колій (км на тис. кв. км території).

Для забезпечення коректності порівняння показників ефективності транспортної галузі України з розвитком галузі в інших країнах необхідною є класифікація об'єктів дослідження (країн) на відносно гомогенні (однорідні) групи. З цією метою були застосовані методи кластерного аналізу.

На рис.3 та 4 наведені дендрограми, побудовані на основі ієрархічної кластеризації за методом Варда. Визначення близькості значень показників здійснювалось на основі евклідової відстані.

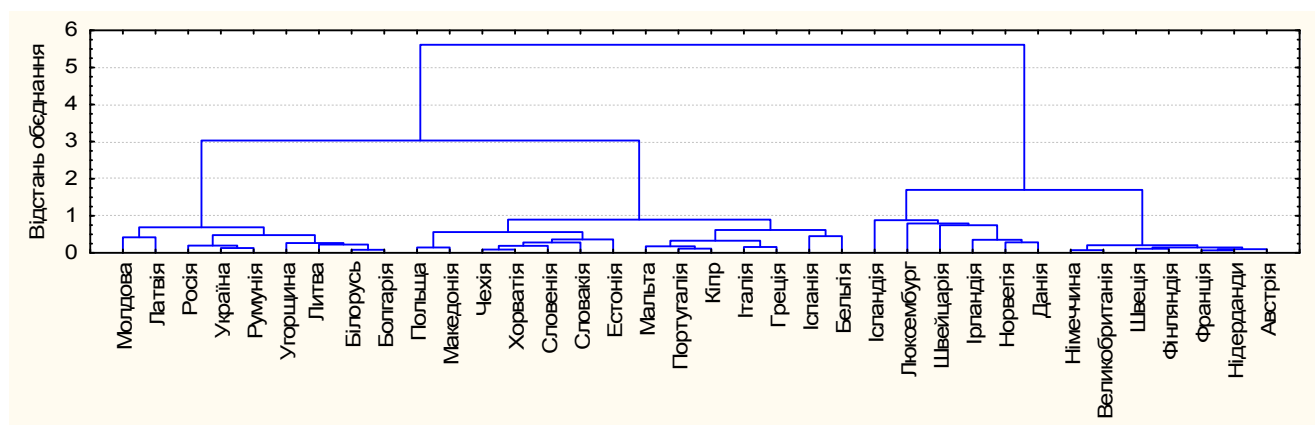


Рис. 3. Дендрограма, побудована за методом Варда на основі значимих чинників макрорівня

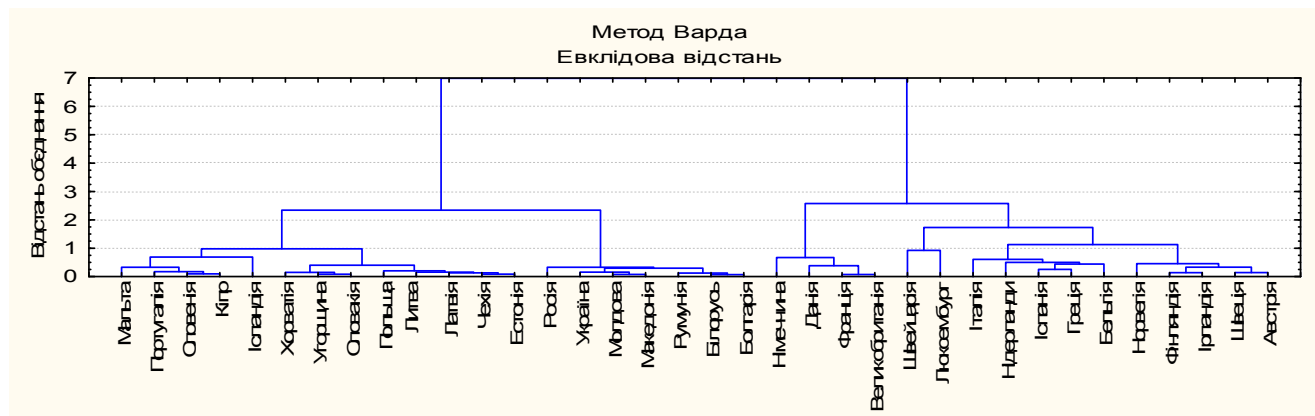


Рис.4. Дендрограма, побудована за методом Варда на основі значимих чинників мезорівня

З отриманих результатів кластеризації видно, що як за чинниками макрорівня, так і мезорівня ефективність функціонування транспортної галузі України є близькою до ефективності транспортної галузі Росії, Молдови, Румунії, Білорусі, Болгарії та Молдови.

Результати кластеризації на основі значимих чинників макро- та мезорівня із застосуванням методу іншої групи – неієрархічного методу (методу k – середніх) наведені у таблиці 2.

Як бачимо, склад кластерів за ефективністю функціонування галузі при розгляді чинників макро та мезорівня незначно відрізняється. Однак в обох випадках галузь транспорту України входить до третього кластеру і має схожі характеристики, що й в Росії, Молдові, Болгарії, Латвії, Македонії, Угорщині, Румунії. Дані результати співпадають з результатами ієрархічної кластеризації за методом Варда, що підтверджує їх об'єктивність.

Середні значення чинників, що брались в основу кластеризації за методом k – середніх (центроїди) у виявлених кластерах наведені у таблиці 3.

Таблиця 2.

## Розподіл країн за рівнем розвитку транспортної галузі за результатами кластерного аналізу

Кластеризація за чинниками макрорівня			Кластеризація за чинниками мезорівня		
Кластер 1 (13 країн)	Кластер 2 (13 країн)	Кластер 3 (10 країн)	Кластер 1 (13 країн)	Кластер 2 (13 країн)	Кластер 3 (10 країн)
1	2	3	4	5	6
Австрія	Бельгія	Болгарія	Австрія	Греція	Болгарія
Данія	Великобританія	Латвія	Бельгія	Естонія	Латвія
Ірландія	Греція	Литва	Великобританія	Іспанія	Македонія
Ісландія	Естонія	Румунія	Данія	Італія	Румунія
Іспанія	Кіпр	Угорщина	Ірландія	Кіпр	Словакія
Італія	Мальта	Молдова	Ісландія	Литва	Угорщина
Люксембург	Німеччина	Росія	Люксембург	Мальта	Білорусь
Нідерланди	Польща	Україна	Німеччина	Нідерланди	Молдова
Норвегія	Португалія	Білорусь	Норвегія	Польща	Росія
Фінляндія	Словакія	Македонія	Фінляндія	Португалія	Україна
Франція	Словенія		Франція	Словенія	
Швейцарія	Хорватія		Швейцарія	Хорватія	
Швеція	Чехія		Швеція	Чехія	

Таблиця 3

## Середні значення чинників макро та мезорівня, що визначають рівень розвитку транспортної галузі у кластерах порівнюваних країнах (2006)

№ з/ п	Показник	Кластер 1		Кластер 2		Кластер 3	
		Середн. значен.	Станд. відхил.	Середн. значен.	Станд. відхил.	Середн. значен.	Станд. відхил.
1	2	3	4	5	6	7	8
<i>Чинники макрорівня</i>							
1	ВВП, створений на транспорті й зв'язку на 1 працівника, тис євро	83,5	36,81	34,5	18,0	14,0	7,3
2	Середній розмір заробітної плати в країні, євро	4180,3	1668,4	1951,2	1275,4	368,6	271,3
3	Інвестиції в основний капітал на одного мешканця країни, тис євро	8,6	3,09	3,6	1,4	1,1	0,7
4	Облікова ставка центрального банку країни, %	3,8	0,3	4,9	0,9	8,9	2,8
5	Річний темп інфляції, %	2,5	1,8	3,1	2,0	8,3	2,8
6	Річний темп зростання обсягу внутрішньої торгівлі, %	95,9	13,7	102,9	7,7	112,7	13,1
7	Частка інвестицій в основний капітал, % від ВВП	22,5	1,3	22,9	1,3	24,8	1,1
<i>Чинники мезорівня</i>							
1	Інтенсивність перевезень вантажів автомобільними шляхами (млн. тонно-км на 1 км)	0,6	0,3	0,7	0,3	0,3	0,2
2	Кількість легков. авто на 1000 мешканців країни	494,5	24,0	447,7	22,0	198,8	86,4
3	Середній розмір заробітної плати на транспорті та зв'язку, євро	4208,1	581,1	1365,2	279,2	427,6	289,3
4	Продуктивність праці на вантажному автомобільному транспорті млн. тонно-км	166,4	44,2	150,1	18,0	84,0	67,8
5	Продуктивність праці на вантажному авіатранспорті, тонн	5,31	3,7	0,8	0,3	0,1	0,1
6	Продуктивність праці на пасажирському автомобільному транспорті, млн. пас-км	424,9	17,0	358,0	358,9	124,9	90,5
7	Продуктивність праці на пасажирському авіаційному транспорті, тис пас	144,2	20,5	102,4	31,6	15,3	11,6

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку.** Отримані результати дали змогу зробити наступні висновки. Серед країн Європи, України, Росії, Білорусі та Молдови за чинниками, що характеризують діяльність транспортної галузі і в кінцевому

рахунку визначають її ефективність можна виокремити як мінімум три кластери. Залежно від того, які чинники розглядаються в основі кластеризації, отримані результати можуть відрізнятися. Результат вважається надійним, якщо він підтверджений різними методами кластеризації.

Найбільш ефективними, розвиненими і потужними є транспортні галузі країн, що увійшли до першого кластеру. Вони характеризуються високими рівнями показників ВВП, створеного у галузі транспорту та зв'язку на одного працівника галузі (83,5 тис євро); середнього розміру заробітної плати в країні (4180,3 євро); середнього розміру заробітної плати на транспорті та зв'язку (4208,1 євро); розміром інвестицій в основний капітал на одного мешканця країни (8,59 тис євро); низькими обліковими ставками центрального банку (3,8%) і темпом інфляції (2,5%). Кількість легкових автомобілів на 100 мешканців країни – 494,5; характерним є високий рівень продуктивності праці (на автомобільному вантажному та пасажирському – 166,4 млн. тонн-км та 424,9 млн. пас км на одного працівника галузі відповідно, на авіаційному вантажному – 5,31 тонн, пасажирському – 144,2 тис пасажирів на одного працівника галузі); висока інтенсивність перевезень вантажів автомобільними шляхами (0,6 млн. тонно-км на 1км).

В той же час для цих країн характерним є скорочення зростання внутрішнього ринку (річний темп зростання становить 95,9%), що призводить до стимулювання виходу їхніх виробників на зовнішні ринки. Також спостерігаються менші розміри часток інвестицій в основний капітал (22,5% від ВВП), насамперед через вже існуючий високий рівень матеріально-технічної бази виробництва, та спрямування інвестицій у розробки більш сучасних ресурсо та енергозберігаючих технологій, сучасних інформаційних проектів тощо.

Країнам, що увійшли до другого кластеру властивий дещо вищий темп зростання внутрішнього ринку (102,9%) та розмір частки інвестицій в основний капітал (22,9% від ВВП), порівняно з країнами першого кластеру. Це пояснюється поступовим насиченням внутрішнього ринку, що дає змогу урядам цих країн контролювати рівень інфляції (3,1%) та стимулювати збільшення інвестицій на одного мешканця країни (3,6 тис євро). В результаті створюються умови для зростання продуктивності праці як в основних галузях господарства, так й на транспорті та зв'язку. Продуктивність праці на автомобільному вантажному транспорті становить 150,1млн тонно-км, пасажирському – 358 млн. пас км на одного працівника галузі; на авіаційному вантажному – 0,8 тонн, пасажирському – 102,4 тис пасажирів на одного працівника галузі. Нижчими є середні розміри заробітної плати як по країні (1951,2 євро), так і в галузі (1365,2 євро).

Україна в результаті кластеризації на основі досліджуваних чинників макrorівня увійшла до третього кластеру. Його основними характеристиками є: низький рівень ВВП, створений у галузі транспорту та зв'язку в розрахунку на одного працівника (14 тис євро); незначний розмір інвестицій в основний капітал на одного мешканця країни (1,1 тис євро); високий рівень річної інфляції (8,3%) та річної облікової ставки центрального банку (8,5%); низька середня заробітна плата як у країні (368,6 євро), так й у галузі (427,6 євро). В той же час в країнах кластеру спостерігаються більші високі розміри часток інвестицій в основний капітал (24,8% від ВВП) та річні темпи зростання внутрішньої торгівлі (112,7%). Низька насиченість внутрішнього ринку товарами й послугами пояснює виникнення інтересу в іноземних компаній до виходу на ринки таких країн. Це загострює конкуренцію на внутрішньому ринку та стимулює вітчизняних товаровиробників до активного впровадження інвестицій в інноваційні проекти з метою захисту своїх позицій через власний розвиток.

Отже, запропонований підхід (на основі кластерних методів) до вивчення рівня ефективності галузі дає змогу не тільки отримати об'єктивну оцінку ситуації, що склалась в галузі, а й визначити основні чинники, що її визначають.

У подальших дослідженнях інтерес викликає вивчення рівня ефективності галузі транспорту та зв'язку України в межах кластеру, до якого вона входить, а також чинників макро та мезорівня що її зумовлюють.

### *Література*

1. *Роздержавлення і приватизація річкового транспорту України* / [Славов М.А., Бакаєв О.О., Підлісний П.І., Ревенко В.Л.]; Міжнар. наук.-навч. центр інформ. технологій та систем НАН України та Міносвіти України. — Препр. — К.: Ін-т кібернетики ім. В.М.Глушкова НАН України, 1998. — 36с.*Бідняк М.Н.* Виробничі системи на транспорті: теорія і практика. Монографія. / М. Н. Бідняк, В. В. Біличенко. – Вінниця: УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. – 176 с.
2. *Цветов Ю.М.* Концепція реформування транспортного сектора України / [Цветов Ю.М., Соколов Л.М., Федюшин Ю.М. та ін.]; Відкрите АТ «Ін-т (Центр) комплекс. трансп. пробл.» — К.,

1999. — 66с.

3. *Ложачевська О.М.* Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону: Монографія. / Олена Михайлівна Ложачевська. — К.: НАУ, 2002. — 248 с.

4. *Транспортна забезпеченість економічних районів України* / [Пашенко Ю.Є., Потапенко Л.Ю., Шестак О.І.]; за ред. С. І. Дорогунцова; НАН України. Рада по вивч. продукт. сил України. — К., 2002.

5. *Сич Є.М.* Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту / Є. М. Сич, В. П. Ільчук — К.: Логос, 2001. — 254, [1] с.

6. *Транспортне забезпечення розвитку сільських територій* / [ І. М. Дума, О. С. Ігнатенко, О. В. Крищенко та ін.]; Укр. Акад. держ. упр. при Президентові України, Укр. НДІ продуктивності АПК. — К., 2003. — 69 с. — (Бібліотека сільського голови). — (Серія брошур).

7. *Шинкаренко В. Г.* Экономическая оценка нововведений на автомобильном транспорте: Учеб. пособие для студ. спец. 7.0502.01-Менеджмент организаций (автомобильного транспорта) / В. Г. Шинкаренко, О. М. Жарова - Харьковский гос. автомобильно-дорожный ун-т. — 2.изд., доп. и перераб. — К. : Форт, 1999. — 159с.

8. *Котлубай М.И.* Становление морского транспорта в рыночной среде / Михаил Иванович Котлубай. — Ин-т пробл. рынка и экон.-экол. исслед. НАН Украины. — Одесса, 2005. — 223 с.

*Bousquet F., Fayard A.* Road Infrastructure Concession Practice in Europe (September 2001). [Електронний ресурс] :World Bank Policy Research Working Paper No. 2675. — Режим доступу до журн. : [http://econ.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64165259&theSitePK=469372&piPK=4165421&menuPK=64166093&entityID=000094946\\_0110030409435](http://econ.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64165259&theSitePK=469372&piPK=4165421&menuPK=64166093&entityID=000094946_0110030409435)

10. *Winston C.* Government Failure in Urban Transportation (November 2000). [Електронний ресурс] : Aei-Brookings Joint Center For Reg. Studies Working Paper No. 00-8. — Режим доступу до журн. : [http://papers.ssrn.com/sol3/cf\\_dev/AbsByAuth.cfm?per\\_id=271738](http://papers.ssrn.com/sol3/cf_dev/AbsByAuth.cfm?per_id=271738)

11. *Glaeser E.,Kohlhase J.* Cities, Regions and the Decline of Transport Costs (July 2003). [Електронний ресурс] : Harvard Institute of Economic Research Discussion Paper No. 2014. — Режим доступу до журн. : [http://econ.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64165259&theSitePK=469372&piPK=64165421&menuPK=64166093&entityID=000094946\\_0110030409435](http://econ.worldbank.org/external/default/main?pagePK=64165259&theSitePK=469372&piPK=64165421&menuPK=64166093&entityID=000094946_0110030409435)

12. *Беларусь в цифрах.* Статистический справочник. — Мн.: Национальный статистический комитет республики Беларусь. — 2009. — 96 с.

13. *Россия в цифрах.* 2009: Крат.стат.сб./Росстат- М., 2009. - 525 с.

14. *Содружество Независимых Государств и Европейский союз.* Статистические сравнения: Стат. Сб. / Межгосударственный статистический комитет СНГ, 2008 — 208.

15. *Статистичний щорічник «Україна в цифрах - 2007».*

16. *EU energy and transport in figures 2009* . Luxembourg: Office for the Official Publications of the European communities. 2009 — 228 pp.

17. *Europe in figures* – Eurostat yearbook 2008. - Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. - 2008 — 566 pp.

18. *Panorama of Transport 1990-2006.* European Commission. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. — 2009 — 185 pp.

19. *Pocketbook on candidate and potential candidate countries — 2009 edition.* European Commission. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. — 2009 — 165 pp.

20. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>;

21. <http://www.belstat.gov.by>;

22. <http://www.statistica.md>;

23. <http://www.gks.ru>;

24. <http://www.ukrstat.gov.ua>

УДК 330.322:338.45

## МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ЯКОСТІ СТРАТЕГІЧНИХ РІШЕНЬ

**Боренков А.Ю.**

**Постановка проблеми.** Менеджери будь-якої компанії протягом її існування приймають велику кількість стратегічних рішень, які визначають подальший розвиток компанії: рішення щодо