

УДК 005.334[005.51:656.132]

О. М. Кальченко, канд. екон. наук, доцент

Ю. А. Ющенко, магістр

Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

РИЗИКИ Й ЗАГРОЗИ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

О. Н. Кальченко, канд. экон. наук, доцент

Ю. А. Ющенко, магистр

Черниговский национальный технологический университет, г. Чернигов, Украина

РИСКИ И УГРОЗЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Olga Kalchenko, PhD in Economics, Associate Professor

Yuliia Yushchenko, master

Chernihiv National University of Technology, Chernihiv, Ukraine

RISKS AND THREATS OF STRATEGIC PLANNING FOR THE DEVELOPMENT OF URBAN PASSENGER TRANSPORT

У статті проаналізовано сучасний стан міського пасажирського транспорту в Україні, визначено основні проблеми, що стримують розвиток цієї галузі, головними з яких є моральне й фізичне зношення рухомого складу та недостатній рівень фінансового забезпечення та інвестування. Сформульовано основні переваги та недоліки розвитку різних видів вітчизняного міського пасажирського транспорту, обмеження їх застосування та проблеми функціонування. Проведено аналіз пасажирообігу та оцінювання результатів виконання державної цільової програми розвитку міського електротранспорту. Систематизовано основні ризики, що супроводжують процес функціонування міського пасажирського транспорту, та шляхи їх мінімізації; визначено основні напрями стратегічного розвитку міського пасажирського транспорту на макро-, мезо- та мікрорівні.

Ключові слова: пасажирський транспорт; стратегія; ризик; розвиток; міський транспорт; фінансове забезпечення.

В статье проанализировано современное состояние развития городского пассажирского транспорта в Украине, определены основные проблемы, сдерживающие развитие данной отрасли, главными из которых являются моральный и физический износ подвижного состава и недостаточный уровень финансового обеспечения. Сформулированы основные преимущества и недостатки развития различных видов отечественного городского пассажирского транспорта, ограничение их применения и проблемы функционирования. Проведен анализ пассажирооборота и оценка результатов выполнения государственной целевой программы развития городского электротранспорта. Систематизированы основные риски, сопровождающие процесс функционирования городского пассажирского транспорта, и пути их минимизации; определены основные направления стратегического развития городского пассажирского транспорта на макро-, мезо- и микроуровне.

Ключевые слова: пассажирский транспорт; стратегия; риск; развитие; городской транспорт; финансовое обеспечение.

The article analyzes the current state of urban passenger transport development in Ukraine, identifies the main problems that hinder the development of this industry, the main of which are the moral and physical depreciation of rolling stock and the insufficient level of financial support. The main advantages and disadvantages of the development of various types of domestic urban passenger transport, the limitation of their application and functioning problems are formulated. The analysis of passenger traffic and the evaluation of the results of the implementation of the state target program for the development of urban electric transport. The main risks accompanying the functioning of urban passenger transport and ways to minimize them are systematized; The main directions of the strategic development of urban passenger transport at the macro, meso- and micro levels are identified.

Keywords: passenger transport; strategy; risk; development; urban transport; financial security.

JEL Classification: R40; O20; L91

Постановка проблеми. Пасажирський транспорт є одним із найважливіших складових транспортної системи країни. Розвиток пасажирського транспорту супроводжує розвиток галузей господарського комплексу, відображає характер руху населення, рівень розвитку виробництва й торгівлі. Отже, пасажирський транспорт можна вважати системоутворюючим фактором, що впливає на рівень життя та розвиток продуктивних сил [1].

Фінансове забезпечення розвитку підприємств міського пасажирського транспорту України посідає провідну роль у створенні та функціонуванні якісної транспортної інфраструктури України. Саме формування зваженої стратегії створює всі необхідні умови для ефективного фінансового забезпечення стійкого розвитку підприємств міського пасажирського транспорту.

Розвинена та стабільно функціонуюча транспортна система є одним із ключових чинників задоволення потреб населення в якісних, безпечних та доступних транспортних послугах. В умовах сьогодення спостерігається багато проблем, що уповільнюють розвиток міського пасажирського транспорту в Україні, унаслідок чого пасажирські перевезення для населення країни стають некомфортними та недостатньо привабливими. Саме тому виявлення цих проблем та розробка дієвих заходів щодо їх вирішення є необхідним та актуальним напрямом досліджень. Аналіз та оцінювання основних проблем, що стримують розвиток досліджуваної галузі, з метою розробки і впровадження належних оптимальних та раціональних заходів покращення являють собою практичну цінність, а також наголошують на доцільності, своєчасності та актуальності цього дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у розвиток уявлень щодо особливостей формування, розвитку та функціонування міського пасажирського транспорту належить працям таких провідних вітчизняних учених: А. В. Базилюк, О. В. Бойко, Т. Є. Василенко, Є. М. Васильєва, К. В. Гнедіна, Г. А. Заблоцький, Р. В. Ігудін, В. П. Ільчук, Є. М. Кайлюк, В. В. Концева, М. М. Мороз, В. С. Постніков, М. Ю. Радченко, Є. М. Сич, Ю. А. Ставничий, І. О. Хоменко, В. Г. Шинкаренко, О. В. Шишкіна та багатьох інших.

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. Попри значний обсяг наукових розробок, деяким проблемним питанням приділено недостатньо уваги. Наприклад, це стосується систематизації ключових ризиків та загроз, які можуть негативно вплинути на розвиток міського пасажирського транспорту з погляду стратегічного планування. Крім того, можна виділити проблему недостатнього рівня фінансового забезпечення та фінансової підтримки з боку державних та місцевих органів влади, що створює перешкоди для досягнення стійкого розвитку підприємств міського пасажирського транспорту в довгостроковій перспективі.

Метою статті є дослідження особливостей функціонування та розвитку міського пасажирського транспорту, аналіз та оцінка фінансово-економічної діяльності суб'єктів міського пасажирського транспорту, а також визначення основних ризиків і загроз, які супроводжують процес функціонування міського пасажирського транспорту та формування стратегічних планів і програм.

Виклад основного матеріалу. Протягом останнього часу в сучасному світі проводиться досить активна робота, що пов'язана з розвитком транспорту загального користування, зростає надійність та комфортність перевезень пасажирів, підвищується зацікавленість у функціонуванні екологічного та безпечного транспорту, що стимулюється державними програмами та планами розвитку й підкріплюється різного роду фіскальними аспектами. До них можна віднести додаткові збори чи підвищені ставки оподаткування виробників автобусів, що функціонують на таких видах палива, використання яких завдає значної шкоди навколишньому середовищу.

Щодо України, то пасажирські перевезення здійснюються переважно такими видами міського пасажирського транспорту, як метрополітен, автобуси, тролейбуси і трамваї.

Цілком функціональний метрополітен наявний у трьох містах України, а саме в Києві, Дніпрі та Харкові, які є містами-мільйонниками, що й зумовлює необхідність та доцільність цього виду міського транспорту, а значні обсяги пасажиропотоків забезпечують його ефективну роботу. У Кривому Розі також будувався метрополітен, але на сьогодні він являє собою так зване «легке метро», в якому рухається швидкісний трамвай, через що його також розглядають як діючий на сьогодні метрополітен.

У Донецьку тривало будівництво метрополітену до 2012 року, проте через недостатні обсяги фінансування воно було припинене. До 2022 року в Одесі планується прокласти дві лінії метро загальною протяжністю 38 кілометрів.

Протягом останніх 20 років відбувається активне перетворення мережі вже наявного метрополітену в містах, зокрема й у м. Києві. До 2015 року відповідно до проєкту Генерального плану розвитку Києва, що був розроблений у 2011 році КО «Інститут Генерального плану м. Києва», а також проєктом розвитку, складеним Київським метрополітеном, планується будівництво нових об'єктів: Святошинсько-Броварська лінія (станція «Новобіличі»), Оболонсько-Теремківська лінія (станції «Одеська», «Іподром», «Теремки»), Сирецько-Печерська лінія (станції «Мостицька», «Проспект Правди») та Подільсько-Вигурівська лінія (станції «Глибочицька») [2]. Нині з перерахованих введені в дію лише станція «Іподром» та «Теремки», усі інші – або будуються, або ж було прийняте рішення про їх зняття з проєкту.

Відповідно до проєкту «Продовження третьої лінії метрополітену в м. Харкові», передбачено будівництво двох станцій метро в місті Харкові, що сприятиме підвищенню транспортної доступності населення до значно більшої кількості об'єктів міста.

Що стосується Дніпровського метрополітену, то нині здійснюється будівництво ділянки завдовжки 2,4 км від станції «Вокзальна», яку планується відкрити до 2021 року. У Державному бюджеті України на 2019 рік було закладено виділення коштів на подальше будівництво метрополітену в розмірі 1 млрд 392 млн гривень [3].

Отже, можна зазначити, що в Україні відбувається розвиток метрополітену як одного з найбільш масових та екологічних видів транспорту. Проте, враховуючи високу вартість устаткування та рухомого складу цього виду транспорту, а також дороговизну технологій будівництва станцій метро, його запровадження та експлуатація будуть найбільш ефективними у великих містах із високим рівнем пасажиропотоку.

Щодо автобусних перевезень, то нині в Україні виробниками автомобільного транспорту є низка підприємств, таких як: ПрАТ «Бориспільський автобусний завод», ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод», ПАТ «Луцький автомобільний завод», ПАТ «Львівський автобусний завод», ПрАТ «Чернігівський автозавод», ПАТ «Черкаський автобус», ТОВ «Херсонський автоскладальний «Анто-Рус» тощо.

З причини браку фінансування та дефіциту інвестицій в основний капітал нерідко наявні потужності підприємств транспортного машинобудування на сьогодні морально й фізично застаріли та вичерпали свій ресурс. Ця проблема, на жаль, має негативний вплив на функціонування підприємств міських автотранспортних перевезень, оскільки зменшується рівень комфорту та якості переміщення пасажирів через значний ступінь зношування основних засобів автобусів міського перевезення.

Треба наголосити, що незважаючи на порівняно низьку екологічність та безпечність автотранспорту в порівнянні з іншими транспортними засобами, що функціонують у нашій країні, він має свої переваги. Зокрема, автотранспорт не вимагає великих витрат на створення додаткових інфраструктурних об'єктів (прокладення колії та інше). Крім того, на кожному з маршрутів можуть використовуватись автобуси різної місткості залежно від пасажиропотоку, тобто перевізник може гнучко реагувати на ті потреби ринку, що виникають.

Проте використання автобусів малої місткості при великій потужності пасажиропотоків збільшує необхідну кількість автобусів, підвищує завантаження вулиць і збільшує собівартість перевезень. До того ж експлуатація автобусів великої місткості з пасажиропотоком малої потужності призводить до великих інтервалів руху, великих витрат часу пасажирів на пересування, що змінює «переключення» пасажирів на інші види транспорту за наявності прийнятних альтернатив [1; 4].

Перспективним напрямом удосконалення транспортної системи міста є визначення оптимальної структури автобусів, що передбачає введення в експлуатацію автобусів великого та середнього класів доволі високої екологічності й безпеки, які будуть виконувати більшу частину перевезень, забезпечать комфортні умови поїздки пасажирів і повністю задовольнять попит на перевезення [1; 5].

Що стосується тролейбусів і трамваїв, то за останніми даними близько 95 % трамвайних вагонів України, а також 67 % тролейбусів є зношеними та застарілими, тобто вони вже вичерпали свій нормативний термін експлуатації і потребують модернізації та оновлення. Крім того, необхідний невідкладний капітальний ремонт чи реконструкція значної кількості трамвайних колій та об'єктів енергопостачання.

За результатами державного технічного огляду, приблизно 20 % загальної протяжності трамвайних колій, контактної мережі та тягових підстанцій не відповідають чинним вимогам правил експлуатації [6].

Через знос і скорочення парку рухомого складу, недостатній рівень його оновлення, незадовільний транспортно-експлуатаційний стан шляхів нині помітне зменшення кількості пасажироперевезень, погіршення якості та безпеки послуг у сфері транспорту, що не відповідає перспективним вимогам часу.

Необхідно зауважити, що вітчизняні виробники спроможні забезпечити потребу підприємств міського електротранспорту в рухомому складі, який за показниками енергоспоживання, надійності й комфортності не поступається аналогам у розвинутих європейських країнах, проте наявні законодавчі обмеження щодо витрачання власних коштів таких перевізників, які є переважно комунальними підприємствами й щодо залучення ними інвестицій звужують вітчизняний ринок збуту.

В умовах ринкових відносин спостерігається посилення конкуренції між різними видами пасажироперевезень транспортної системи, що створює певні перешкоди в їх функціонуванні та збереженні своїх стабільних позицій на ринку транспортних послуг. Кожний вид міського пасажирського транспорту має як свої недоліки, так і переваги (табл. 1), що свідчать про їхню конкурентоспроможність, економічні можливості й потенційні ефективні умови функціонування.

Таблиця 1

Порівняння застосування різних видів міського пасажирського транспорту в Україні

Вид транспорту	Переваги застосування	Недоліки застосування	Обмеження застосування	Проблеми розвитку
1	2	3	4	5
Автобусний	- висока маневреність та мобільність; - збереження роботи при заторах на маршруті; - можливість оперативного коригування маршруту; - швидкісне переміщення пасажирів	- висока собівартість перевезень; - низька екологічність; - висока аварійність та низька безпечність руху; - низька пасажиромісткість	даний вид транспорту наявний в усіх регіонах країни, через його, мобільність, рентабельність, доступність та відсутність необхідності супутніх інфраструктурних об'єктів (можна говорити про відсутність обмежень у його застосуванні)	- моральне і фізичне зношення потужностей виробників автомобільного транспорту; - недостатній рівень фінансування та інвестицій

Закінчення табл. 1

1	2	3	4	5
Тролейбусний	- екологічність; - порівняно низька собівартість перевезень; - найдешевший вид транспорту для пасажирів	- старіння та зношеність рухомого складу; - низький рівень комфорту; - дороговартісне впровадження нового чи перенесення вже існуючого маршруту	- відсутність можливостей прокладання маршруту у віддалених населених пунктах та за межами міста	- високий рівень зношення основних фондів та недостатні темпи їх оновлення; - використання фінансових ресурсів першочергово на поточний ремонт, а не на капітальне оновлення рухомого складу; - наявність великої частки пільгової категорії пасажирів; - недостатній рівень фінансового забезпечення
Трамвайний	- порівняно дешева експлуатація проти автобуса та тролейбуса; - екологічність; - високий термін експлуатації	- найнижча швидкість сполучення; - достатньо високі витрати на організацію руху	- відсутність можливостей прокладання маршруту у віддалених населених пунктах та за межами міста	- значна кількість трамваїв, що відпрацювали свій нормативний строк експлуатації та потребують оновлення; - низькі темпи оновлення трамвайних вагонів; - значна кількість контактної та кабельної мережі, яка перебуває в аварійному стані; - недостатній рівень фінансування
Метрополітенний	- безпека перевезень; - висока пасажиромісткість; - висока екологічність; - відсутність можливості безквиткового проїзду пасажирів; - найбільша швидкість і перевізна спроможність; - відокремлення від решти транспортних засобів, що усуває можливість ДТП	- високі витрати на організацію руху; - відсутність маневреності	- доцільність застосування даного виду транспорту лише у великих містах з огляду на найбільші обсяги пасажиропотоків	Наразі ведеться досить активний розвиток метрополітену в найбільших містах України, проте спостерігається незначна тенденція зростання пасажирообігу цим видом транспорту, через незначну кількість вітчизняних метрополітенів

Джерело: складено за даними [7, с. 93–109].

За даними табл. 2 видно, що автомобільний (автобусний) вид транспорт має найбільший попит практично в усіх регіонах країни, за винятком міст, в яких наявний метрополітен. Значний попит на міські автобусні перевезення пояснюється швидким переміщенням пасажирів та можливістю доїхати в будь-яку точку міста. Через це на цьому виді транспорту формується найвищий тариф у порівнянні з тарифами інших видів міського транспорту. Зокрема, трамвайний і тролейбусний види пасажирського транспорту є найбільш дешевими та пільговими. Основною категорією пасажирів, що надають йому перевагу, є особи пенсійного віку та інші пільгові категорії населення, за надання послуг яким перевізникам відшкодовуються кошти з державного та місцевого бюджетів.

Таблиця 2

*Динаміка пасажирообігу за видами міського транспорту в Україні
протягом 2014–2018 років (млрд осіб, км)*

Вид транспорту	Рік				
	2014	2015	2016	2017	2018
Автомобільний (автобуси)	42,6	34,6	34,6	35,5	36,8
Трамвайний	4,3	4,2	4,0	3,9	3,7
Тролейбусний	6,4	6,1	5,9	6,0	6,1
Метрополітенівський	5,6	5,4	5,4	5,5	5,4

Джерело: складено на основі даних Державної служби статистики України [8].

Отже, найбільший пасажирообіг спостерігається в автомобільного виду транспорту, хоча і відзначається тенденція до його зменшення (як і за іншими видами міського пасажирського транспорту). Це може бути пов'язано з міграцією населення до інших країн, з подіями на Сході країни, анексією Криму та іншими причинами.

На сьогодні найбільш рентабельним залишається автобусний міський пасажирський транспорт, адже саме він характеризується значними обсягами пасажирообігу, що суттєво відрізняється від трамвайного, тролейбусного та метрополітенного. Також варто зазначити, що діяльність міського автомобільного транспортного засобу перебуває під контролем місцевих органів влади, що формують тарифи на здійснення пасажирських перевезення, які є найвищими серед інших видів міського пасажирського транспорту.

В Україні з 2007 по 2017 рік тривала Державна цільова програма розвитку міського електротранспорту, у рамках якої було проведено низку заходів для покращення функціонування сфери міського пасажирського транспорту за підтримки органів місцевого самоврядування, місцевих органів виконавчої влади, а також суб'єктів самоврядування за ініціативи Міністерства інфраструктури України. Результати ефективності даної програми наведені в табл. 3.

Таблиця 3

*Результати виконання Державної цільової програми розвитку міського
електротранспорту станом за 2013–2017 роки*

Найменування показників програми	Значення показників (план/факт)					
	2013	2014	2015	2016	2017	Усього
Оновлення парку трамвайних вагонів та тролейбусів, од.	548/ 51	490/ 62	460/ 87	431/ 102	401/ 118	2330/ 420
Будівництво трамвайних і тролейбусних ліній, км	16,9/ 0	28,6/ 2,014	0/ 0	0/ 0	0/ 0	45,5/ 2,014
Реконструкція трамвайних і тролейбусних ліній, км	182,72/ 57,6	190,55/ 0	168,83/ 18,9	172,36/ 25,75	170,17/ 49,35	884,63/ 151,6
Науково-технічне забезпечення функціонування міського електротранспорту, од.	2/ 0	2/ 0	0/ 0	0/ 0	0/ 0	4/ 0
Удосконалення законодавства у відповідній сфері, од.	0/ 0	1/ 0	0/ 0	0/ 0	0/ 0	1/ 0

Джерело: розроблено за даними Міністерства інфраструктури України [9].

Помітно, що фактичні показники виконання програми досить відрізняються від тих, що планувалися, і є меншими в десятки разів. Однак слід зауважити, що також є різниця в планових та фактичних обсягах фінансування завдань цієї програми майже вдвічі. Так, планом було закладено фінансування на суму 8 470 890,0 тис. грн, а фактично було здійснене в розмірі 4 772 648,4 тис. грн.

Крім фінансування підприємств пасажирського транспорту за кошти Державного та місцевих бюджетів, в Україні існують також програми підтримки фінансового забезпечення за рахунок залучення коштів від Європейського інвестиційного банку та Європейського банку реконструкції та розвитку.

Так, 11 листопада 2016 року був підписаний Проєкт «Міський громадський транспорт в Україні», відповідно до якого були сформульовані заходи щодо оновлення парку автобусів, трамваїв, тролейбусів, вагонів метрополітену, будівництва та реконструкції трамвайних і тролейбусних ліній, заміну тягових підстанцій, впровадження сучасних систем оплати проїзду та інформаційних систем за рахунок залучених кредитних коштів Європейського інвестиційного банку та Європейського банку реконструкції та розвитку [10].

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 26.10.2016 № 805 схвалено залучення позики від Європейського інвестиційного банку для реалізації проєкту «Міський громадський транспорт в Україні» у обсязі 200 млн євро. Упродовж 2018 року Мінінфраструктури і Мінфіном схвалено 11 підпроєктів із розвитку міського пасажирського транспорту на суму 163,36 млн євро [10].

У листопаді 2018 року відбулося четверте засідання Керівного комітету проєкту Європейського інвестиційного банку «Міський громадський транспорт України». За результатами засідання, прийнято рішення про схвалення підпроєктів із розвитку міського пасажирського транспорту на загальну суму 24,36 млн євро, а саме:

- «Оновлення інфраструктури електротранспорту міста Луцька Волинської області» (придбання 30 од. тролейбусів), вартістю 4,36 млн євро;

- «Магістральний трамвайний маршрут прямого сполучення «Північ – Південь» (у частині придбання трамваїв) (м. Одеса), вартістю 20 млн євро [10].

Узагальнення результатів дослідження сучасного стану, розвитку та особливостей функціонування міського пасажирського транспорту в Україні, оцінки фінансово-економічної діяльності суб'єктів міського пасажирського транспорту дало змогу систематизувати основні ризики й загрози, які супроводжують процес функціонування міського пасажирського транспорту та формування стратегічних планів і програм (рис. 1).

На сьогодні спостерігається багато проблем, що стримують стабільне функціонування та розвиток сфери пасажирського транспорту в Україні, у результаті чого міські пасажирські перевезення для населення є не достатньо безпечними, комфортними та привабливими.



Рис. 1. Ризики, що супроводжують процес функціонування міського пасажирського транспорту та формування стратегічних планів і програм

Джерело: складено на підставі [11, с. 30–33].

Саме тому першочерговою є необхідність виявлення цих проблем, а також формування комплексу заходів щодо їх вирішення. Ключові проблеми, що на сьогодні існують у функціонуванні суб'єктів міського пасажирського транспорту України і які виявлені в процесі досліджень провідних науковців України, наведені в табл. 4.

Загалом, основною проблемою у сфері функціонування міського пасажирського транспорту України є низький рівень технологічної та інноваційної складової транспортної галузі, головною причиною якого можна вважати недостатність фінансового забезпечення його модернізації та переоснащення. Саме критично недостатній рівень інвестицій призвів до стрімкого старіння об'єктів рухомого складу та транспортної інфраструктури, що зумовлює невідповідність технічного й технологічного рівня транспорту України європейським стандартам та вимогам. Тому майбутній розвиток міського пасажирського транспорту обов'язково повинен передбачати належне інвестиційне забезпечення його функціонування та розвитку, а також фінансування впровадження інноваційних розробок у транспортній сфері.

Висновки і пропозиції. З огляду на проведені дослідження сучасного стану та особливостей процесів функціонування міського пасажирського транспорту, стратегія його розвитку на макроекономічному рівні повинна передбачати:

– здійснення і впровадження дієвих заходів щодо збільшення рівня фінансування розвитку сфери дорожнього господарства України;

– створення необхідних умов для можливості компенсації перевізникам збитків із бюджету шляхом введення в дію ефективних механізмів таких компенсацій для міського електротранспорту України, а також під час обслуговування соціально важливих автобусних маршрутів;

– встановлення економічно-доцільних тарифів на пасажирські перевезення територією України, зокрема й багажу відповідно до реальних затрат;

– розробку дієвих заходів, що стосуються зростання рівня відповідальності за екологічний стан та забруднення навколишнього середовища, що відбувається в результаті використання перевізниками різних видів пального.

Таблиця 4

Проблеми у функціонуванні суб'єктів міського пасажирського транспорту України

Автор	Перелік проблем	Ризики
Кайлюк Є.М., Кришто- пець І. М. [12]	<ul style="list-style-type: none"> - нераціональний розподіл видів транспорту; - незадовільний стан дорожнього покриття; - відсутність єдиного координаційного центру; - відсутність деталізованої схеми руху транспорту на маршруті з зазначенням розкладу руху; - надмірне завантаження в години пік та нерегулярність у вечірні години; - зношеність тролейбусного парку; - низька культура обслуговування пасажирів; - високий рівень викидів шкідливих речовин в атмосферу 	<ul style="list-style-type: none"> - ризики, пов'язані зі станом та структурою транспортної системи і транспортної інфраструктури; - ризики, спричинені порушення правил безпеки перевезення пасажирів (наприклад, за умови перевезення фактичної кількості пасажирів у салоні над максимальною дозволеною експлуатаційними характеристиками); - ризики виникнення / зростання дорожньо-транспортних пригод; - ризики зростання соціальної напруги у наслідок виникнення конфліктних ситуацій; - ризики зростання фінансових витрат у наслідок необхідності проведення постійних ремонтів парку транспортних засобів; - ризики біологічного, механічного і фізико-хімічного забруднення екологічних систем тощо
Постніков В. С. [13, с. 64-70]	<ul style="list-style-type: none"> - конфлікт інтересів учасників транспортного процесу; - нецільове та неефективне використання державних субсидій; - недостатньо розвинена транспортна інфраструктура; - недостатньо розроблена нормативно-правова база; - недостатньо чітка визначеність пріоритетів розвитку 	<ul style="list-style-type: none"> - інвестиційні ризики, пов'язані з низькою можливістю залучення коштів для оновлення транспортних засобів - ризики недостатнього рівня кредитоспроможності, що серед іншого пов'язані з неможливістю забезпечення кредитів достатньою вартістю заставного майна; - інноваційні ризики, що спричинюються незацікавленістю транспортних компаній-перевізників у впровадженні новацій; - криміногенні ризики, пов'язані з неефективним використанням державних субсидій; - правові ризики, спричинені недосконалістю законодавчої бази; - фінансові ризики, що спричинюються фінансовими втратами транспортних підприємств унаслідок конфлікту учасників транспортного процесу і т. ін.
Льчук В. П., Базилук А. В., Хоменко І. О. [14]	<ul style="list-style-type: none"> - незадовільний техніко-технологічний стан рухомого складу та об'єктів транспортної інфраструктури міста; - невідповідність транспортної мережі потребам міста; - недостатнє забезпечення пріоритетності умов руху громадського пасажирського транспорту; - низький рівень комфорту в громадському пасажирському транспорті; - зростання використання власного автотранспорту; - неефективне використання рухомого складу перевізниками; - низька якість перевезень загалом 	<ul style="list-style-type: none"> - ризики, пов'язані із задовільним станом та структурою транспортної системи і транспортної і міської інфраструктури; - ризики виникнення аварій, пов'язані зі зростанням навантаження на дороги внаслідок збільшення використання власного транспорту та іншими чинниками; - ризики незбалансованого розподілу пасажирів між всіма видами транспорту, незважаючи на параметри безпечності перевезень; - ризики, пов'язані з недоотриманням податків і зборів у бюджет унаслідок розвитку тіньового сектору і відсутності належного обліку пасажирів (наприклад пільгових категорій тощо)
Слободяник Ю. [15]	<ul style="list-style-type: none"> - наявність пільгової категорії пасажирів, облік яких неведеється безпосередньо перевізником під час поїздки (відсутність спеціальних карт чи талонів, що посвідчують наявність пільги і здійснення поїздки); - відсутність автоматизованої системи обліку перевезених пасажирів, застосування на практиці приблизних методів обрахунку пасажиропотоку; - наявність пасажирів, які не належать до категорії пільговиків, проте не сплачують за надану послугу (безбілетні пасажирів) 	<ul style="list-style-type: none"> - ризики зростання тіньової діяльності (наприклад, пов'язані з недостатнім звітуванням про обсяги пасажиропотоків, невидачею квитків на проїзд тощо); - криміногенні ризики, пов'язані з недосконалістю системи обліку пасажирів і можливістю привласнення водієм (у випадку коли він приймає оплату за перевезення) чи кондуктором частини коштів, сплачених пасажиром за надану транспорту послугу; - ризики недоотримання доходів за надані послуги (коли обсяг фінансових витрат компаній-перевізників, пов'язаних із перевезенням пасажирів-пільговиків, перевищує обсяг наданої компенсації за такі перевезення з бюджету); - ризики персоналу, пов'язані з міграцією робочої сили (наприклад, водіїв, ремонтників у поєднанні з ризиками додаткових фінансових втрат, спричинених прийомом на роботу, навчанням і перенавчанням нових робітників

Джерело: узагальнено автором на основі [12–18].

Заходи покращення на мезоекономічному рівні повинні включати:

- розробку заходів з модернізації та капітального оновлення парків міських транспортних засобів пасажирського призначення та оптимізації його структури;
- забезпечення ефективної оптимізації транспортного руху та потоку;
- запровадження новітніх організаційних форм співпраці всіх учасників процесу (наприклад, регіональних транспортних кластерів), що сприяло б підвищенню рівня транспортного обслуговування населення.

Стратегічні заходи мікроекономічного рівня передусім мають бути спрямовані на підвищення фінансового забезпечення підприємств міського пасажирського транспорту, що дозволить підвищити їх рентабельність, конкурентоспроможність та привабливість.

Список використаних джерел

1. Комплексний аналіз транспортної мережі міста: системно-аналітичний підхід: монографія / за наук. ред. В. П. Ільчука. Чернігів: ЦНТИ, 2014. 870 с.
2. Метрополітени в Україні / Вільна енциклопедія «Вікіпедія». URL: <https://uk.wikipedia.org>.
3. Дніпровський метрополітен / Вільна енциклопедія «Вікіпедія». URL: <https://uk.wikipedia.org>.
4. Мороз М. М. Удосконалення транспортної системи пасажирських перевезень м. Кременчук. *Збірник наукових праць (галузеве машинобудування, будівництво)*. 2014. Вип. 2(41). С. 156–163.
5. Сич Є. М., Бойко О. В., Шишкіна О. В. Розвиток монопрофільних виробничих структур ринку: транспортно-економічний аспект: монографія / за ред. проф. Є. М. Сича. Київ: Логос, 2011. 220 с.
6. Статистика рухомого складу міського електротранспорту за часом експлуатації на кінець 2018 року / Офіційний сайт інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua>.
7. Концева В. В., Хоменко І. О. Стратегічні орієнтири розвитку транспортної мережі міста з урахуванням процесів кластеризації. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*. 2014. Вип. 13(2). С. 93–109.
8. Статистика пасажирообігу за видами міського транспорту в Україні протягом 2014–2018 років / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
9. Результати виконання програми протягом 2013–2017 років / Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua>.
10. Фінансування підприємств міського пасажирського перевезення за рахунок кредитних коштів Європейського банку реконструкції та розвитку на забезпечення певних програм розвитку / Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua>.
11. Кравченко А. В., Яфасова А. Ш. Основные принципы и преимущества системы управления рисками, интегрированной с бизнес-процессами. *Управление экономическими системами*. 2013. № 4(25). С. 30–33.
12. Кайлюк Є. М., Криштопець І. М. Проблеми та перспективи розвитку міського пасажирського транспорту на прикладі міста Харкова. *Комунальне господарство міст*. 2013. № 108. С. 407–411. URL: <https://eprints.kname.edu.ua>.
13. Постніков В. С. Сучасні проблеми та перспективи розвитку системи міського транспорту. *Економічний аналіз: зб. наук. праць*. 2018. Т. 28, № 2. С. 64–70.
14. Ільчук В. П., Базилюк А. В., Хоменко І. О. Організаційно-економічні засади реформування міського пасажирського транспорту. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2015. № 1 (1). С. 42–49.
15. Слободяник Ю. Особливості контролю доходів підприємств міського пасажирського транспорту. *Науковий вісник Одеського національного економічного університету*. 2018. № 9. С. 162–177.
16. Шишкіна О. Термінологічні проблеми пізнання природи фінансового ризику. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2019. № 1 (17). С. 253–264.
17. Шишкіна О. В. Ідентифікація та експрес-оцінка фінансових ризиків промислових підприємств. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки*. 2014. № 4. С. 238–246. URL: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vcndtue_2014_4_37.pdf.
18. Шишкіна О. В. Вартість суб'єктів реального сектору економіки в умовах ризику і невизначеності. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2017. Вип. 20. С. 223–228. URL: <http://global-national.in.ua/archive/20-2017/45.pdf>.

References

1. Ilchuk, V. P. (Ed.). (2014). *Kompleksnyi analiz transportnoi merezhi mista: systemno-analitychnyi pidkhid [Comprehensive analysis of the city transport network: system-analytical approach]*. Chernihiv: TsNTI [in Ukrainian].
2. Metropoliteny v Ukraini [Subways in Ukraine]. *wikipedia.org*. Retrieved from <https://en.wikipedia.org>.
3. Dniprovskiyi metropoliten [Dnipro Metro]. *wikipedia.org*. Retrieved from <https://en.wikipedia.org>.
4. Moroz, M. M. (2014). Udoskonalennia transportnoi systemy pasazhyrskykh perevezen m. Kremenchuk [Improvement of the passenger transportation system in Kremenchuk]. *Zbirnyk naukovykh prats (haluzeve mashynobuduvannia, budivnytstvo) – Collection of scientific papers (branch engineering, construction)*, 2 (41), 156–163 [in Ukrainian].
5. Sych, Ye. M. (Ed.), Boiko, O. V., Shyshkina, O. V. (2011). Rozvytok monoprofilnykh vyrobnychykh struktur rynku: transportno-ekonomichniy aspekt [Development of monoprofile production structures of the market: transport-economic aspect]. Kyiv: Logos [in Ukrainian].
6. Statystyka rukhomoho skladu miskoho elektrotransportu za chasom ekspluatatsii na kinets 2018 roku [Statistics of rolling stock of urban electric transport by the time of operation at the end of 2018]. *mtu.gov.ua*. Retrieved from <https://mtu.gov.ua>.
7. Kontseva, V. V., Khomenko, I. O. (2014). Stratehichni oriientyry rozvytku transportnoi merezhi mista z urakhuvanniam protsesiv klasteryzatsii [Strategic guidelines for the development of the city's transport network in the light of clustering processes]. *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Tekhnichna seriia – Project management, system analysis and logistics. Technical series*, 13(2), 93–109 [in Ukrainian].
8. Statystyka pasazhyroobihu za vydamy miskoho transportu v Ukraini protiahom 2014–2018 rokiv [Statistics of passenger traffic by type of urban transport in Ukraine during 2014–2018]. *www.ukrstat.gov.ua*. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua>.
9. Rezultaty vykonannia prohramy protiahom 2013–2017 rokiv [Program implementation results during 2013–2017]. *mtu.gov.ua*. Retrieved from <https://mtu.gov.ua>.
10. Finansuvannia pidpriemstv miskoho pasazhyrskoho perevezennia za rakhunok kredytnykh koshtiv Yevropeiskoho banku rekonstruksii ta rozvytku na zabezpechennia pevnykh prohram rozvytku [Financing of urban passenger transportation at the expense of credits of the European Bank for Reconstruction and Development for providing certain development programs]. *mtu.gov.ua*. Retrieved from <https://mtu.gov.ua>.
11. Kravchenko, A. V., Iafasova, A. Sh. (2013). Osnovnye printsipy i preimushchestva systemy upravleniia riskami, integrirovanoi s biznes-protsessami [The main principles and advantages of a risk management system integrated with business processes]. *Upravlenie ekonomicheskimi sistemami – Management of economic systems*, 4 (25), 30–33 [in Russian].
12. Kailuk, E. M., Kryshopets, I. M. (2013). Problemy ta perspektyvy rozvytku miskoho pasazhyrskoho transportu na prykladi mista Kharkova [Problems and prospects of urban passenger transport development on the example of Kharkiv city]. *Komunalne hospodarstvo mist – Utilities of cities*, 108, 407–411 [in Ukrainian].
13. Postnikov, V. S. (2018). Suchasni problemy ta perspektyvy rozvytku systemy miskoho transportu [Current Problems and Prospects for Urban Transport System Development]. *Ekonomichniy analiz – Economic analysis*, 28 (2), 64–70 [in Ukrainian].
14. Ilchuk, V. P., Bazyliuk, A. V., Khomenko, I. O. (2015). Orhanizatsiino-ekonomichni zasady reformuvannia miskoho pasazhyrskoho transportu [Organizational and economic principles of urban passenger transport reform]. *Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia – Problems and prospects of economics and management*, 1 (1), 42–49 [in Ukrainian].
15. Slobodianyuk, Yu. (2018). Osoblyvosti kontroliu dokhodiv pidpriemstv miskoho pasazhyrskoho transportu [Features of control of income of the enterprises of urban passenger transport]. *Naukovyi visnyk Odeskoho natsionalnoho ekonomichnoho universytetu – Scientific Bulletin of the Odessa National Economic University*, 9, 162–177 [in Ukrainian].
16. Shyshkina, O. (2019). Terminolohichni problemy piznannya pryrody finansovoho ryzyku [Terminological problems of knowledge of nature of financial risk]. *Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia – Problems and prospects of economics and management*, 1 (17), 253–264 [in Ukrainian].

17. Shyshkina, O. (2014). Identyfikatsiia ta ekspres-otsinka finansovykh ryzykiv promyslovykh pidpryiemstv [Identification and rapid assessment of financial risks of industrial enterprises]. *Visnyk Chernihivskoho derzhavnoho tekhnolohichnoho universytetu. Serii: Ekonomichni nauky – Bulletin of Chernihiv State Technological University. Series: Economic Sciences*, 4, 238–246. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vcndtue_2014_4_37.pdf.

18. Shyshkina, O. (2017). Vartist subiektiv realnoho sektoru ekonomiky v umovakh ryzyku i nevyznachenosti [The cost of real-sector entities in risk and uncertainty]. *Hlobalni ta natsionalni problemy ekonomiky – Global and national problems of economy*, 20, 223–228. Retrieved from <http://global-national.in.ua/archive/20-2017/45.pdf>.

Кальченко Ольга Миколаївна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування, Чернігівський національний технологічний університет (вул. Шевченка, 95, м. Чернігів, 14035, Україна).

Кальченко Ольга Николаевна – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры финансов, банковского дела и страхования, Черниговский национальный технологический университет (ул. Шевченко, 95, г. Чернигов, 14035, Украина).

Kalchenko Olga – PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of Department of Finance, Banking and Insurance, Chernihiv National University of Technology (95 Shevchenka Str., 14035 Chernihiv, Ukraine).

E-mail: onkalchenko.2014@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7120-9843>

Researcher ID: H-2185-2014

Ющенко Юлія Анатоліївна – магістр, Чернігівський національний технологічний університет (вул. Шевченка, 95, м. Чернігів, 14035, Україна).

Ющенко Юлия Анатольевна – магистр, Черниговский национальный технологический университет (ул. Шевченко, 95, г. Чернигов, 14035, Украина).

Yushchenko Yuliia – master, Chernihiv National University of Technology (95 Shevchenka Str., 14035 Chernihiv, Ukraine).

E-mail: yulia_0112@ukr.net