

рівня 1995 року), що на 18% менше за обсяг викидів у 2013 році [5]. Крім того, викиди діоксиду вуглецю автотранспортом у 2014 році становили 21,2 млн. т., що на 17,5 % менше за обсяг викидів у попередньому році [5]. Для забезпечення покращення екологічної ситуації та розвитку міст на засадах сталості важливим є пріоритетне функціонування «зеленого» транспорту, який є екологічно безпечним [6].

**Висновки.** Узагальнення результатів дослідження дає можливість зробити такі висновки:

- проведений аналіз тенденцій розвитку міського пасажирського транспорту в Україні свідчить про скорочення обсягів перевезень пасажирів протягом останніх років та зміни у структурі перевезень, а саме - зростання долі перевезень електричним транспортом у загальному обсязі внутрішньоміських перевезень.

- аналіз вікової структури транспортного парку в містах України свідчить про незадовільний технічний стан тролейбусного та трамвайного парків та їх постійне скорочення;

- інвестиційне забезпечення розвитку міського пасажирського транспорту є недостатнім, що ускладнює впровадження інновацій з метою покращення якості послуг та посилює невідповідність між рівнем транспортного обслуговування та вимогами пасажирів.

**Список використаних джерел:** 1. *Україна у цифрах 2014*. Статистичний збірник / За редакцією І.М.Жук. – К.: Державна служба статистики України, 2015. – 239 с. 2. *Статистичний бюлетень за січень-вересень 2015 року*. - К.: Державна служба статистики України, 2015. – 112 с. 3. *Офіційний сайт корпорації «Укрелектротранс»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://korpmet.org.ua> 4. *Офіційний сайт Державної служби статистики України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/> 5. *Статистичний щорічник України за 2014 рік*/ За редакцією І.М.Жук. – К.: Державна служба статистики України, 2015. – 586 с. 6. Гнедіна К.В. Вдосконалення управління муніципальною транспортною системою в контексті сталого розвитку/К.В. Гнедіна// Економічний простір: зб. – 2015. - № 93. – С.81-92.

*УДК 338.47: 656-047.44*

**К.В. Гнедіна**, канд. екон. наук, доцент кафедри бухгалтерського обліку, оподаткування та аудиту

Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів, Україна.

## ІНТЕГРАЛЬНЕ ОЦІНЮВАННЯ РІВНЯ РОЗВИТКУ МУНІЦИПАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

**Ключові слова:** муніципальна транспортна система, розвиток, інтегральний індекс розвитку

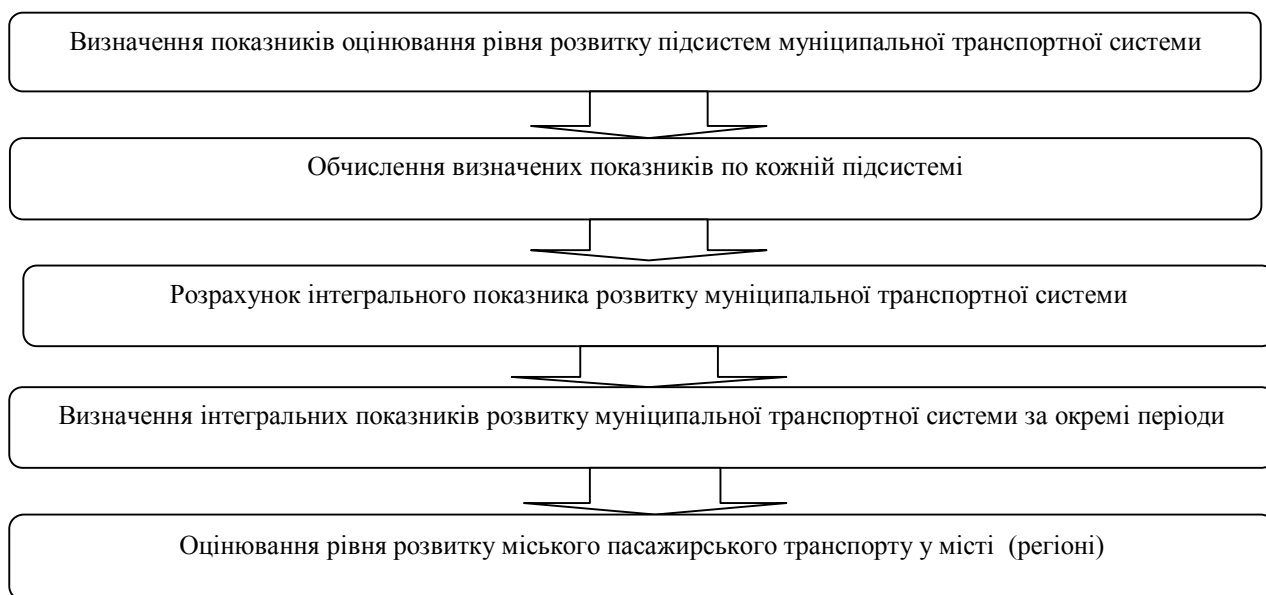
**Постановка проблеми.** Одним із важливих факторів економічного розвитку міста є ефективне функціонування його транспортної системи, невід'ємною складовою якої є міський пасажирський транспорт. На сьогодні у багатьох містах країни муніципальні транспортні системи функціонують із недостатнім рівнем ефективності: мають місце неузгоджене функціонування різних видів транспорту, фізична та моральна зношеність парку рухомого складу, невідповідність рівня якості транспортного обслуговування вимогам пасажирів, збитковість діяльності підприємств-перевізників, зростання негативного впливу систем міського пасажирського транспорту на довкілля. Для подолання наявних проблем необхідним є виявлення резервів підвищення ефективності функціонування муніципальних транспортних систем, що вимагає, у свою чергу, проведення комплексного аналізу їх розвитку.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню економічних, соціальних, екологічних аспектів функціонування міського пасажирського транспорту присвячені наукові праці широкого кола вітчизняних та зарубіжних вчених, які значно поглибили теоретико-методологічні основи формування та розвитку муніципальних транспортних систем середніх та великих міст у сучасних економічних умовах. Зокрема, особливості та

сучасні тенденції функціонування, методичні підходи до оцінювання рівня розвитку міського пасажирського транспорту висвітлено у роботах таких науковців, як: В.О. Вдовиченко, В.А. Грабельников, В.Х. Далека, В.В. Костецький, О.І. Славута, В.І. Тітяєв, Т.П. Юр'єва, Л.Ю. Яцківський та інших. Проблемам розвитку муніципальних транспортних систем та визначенню шляхів забезпечення їх сталого розвитку значну увагу приділяють зарубіжні вчені, серед яких: В. Піна, К.Торрес, А.Т. Мюррей, Р. Бюхлер, Дж. Пухер, Д. Сенкевич, Я.А. Холист. У дослідженнях науковців, зокрема, висвітлено методичні підходи до оцінювання ефективності функціонування міського пасажирського транспорту та проведено статистичний аналіз ринку внутрішньоміських пасажирської перевезень. В той же час порядок інтегрального оцінювання рівня розвитку муніципальних транспортних систем різних типів потребує уточнень, що спонукає до подальших наукових досліджень у даному напрямі.

**Метою** даного дослідження є розробка пропозицій щодо порядку оцінювання рівня розвитку муніципальної транспортної системи.

**Викладення основних результатів дослідження.** Муніципальна транспортна система складається із підсистем (різних видів міського пасажирського транспорту), які містять окремі елементи. Тому найбільш доцільним способом визначення інтегрального показника розвитку зазначеної системи, на нашу думку, є застосування індексного методу для оцінювання розвитку окремих елементів системи. Алгоритм оцінювання розвитку муніципальної транспортної системи наведено на рисунку.



*Рис. Алгоритм оцінювання рівня розвитку муніципальної транспортної системи*

Оцінювання розвитку муніципальної транспортної системи необхідно проводити із урахуванням її складових. Складовими міського пасажирського транспорту є такі види громадського транспорту, як автомобільний та електричний. Автомобільний транспорт включає в себе автобусний та маршрутні таксі (таксобусний), електричний – тролейбусний, трамвайний та метрополітенний види транспорту. Транспортна система міста може включати декілька або всі перераховані види міського пасажирського транспорту в залежності від її типу.

За результатами попередніх досліджень можна виділити чотири типи муніципальних транспортних систем [1]: I тип: складовими системи є маршрутні таксі та автобусний транспорт; II тип: складовими системи є маршрутні таксі, автобусний та тролейбусний транспорт; III тип: складовими системи є маршрутні таксі, автобусний, тролейбусний та

трамвайний транспорт; IV тип: складовими системи є маршрутні таксі, автобусний, тролейбусний, трамвайний та метрополітенний транспорт.

Отже, інтегральний індекс розвитку муніципальної транспортної системи буде складатися з інтегральних показників розвитку підсистем даної системи, тому важливим етапом оцінювання розвитку є визначення показників, за якими буде виконуватися аналіз розвитку кожного виду транспорту як складової муніципальної транспортної системи. При виборі показників, на основі яких будуть розраховані інтегральні показники розвитку кожної підсистеми, необхідно врахувати наявну статистичну інформацію щодо розвитку різних видів міського пасажирського транспорту. Аналіз статистичної інформації Державної служби статистики України свідчить про те, що основними показниками, які характеризують внутрішньоміські пасажирські перевезення за різними видами пасажирського транспорту є кількість перевезених пасажирів, розмір парку рухомого складу, довжина шляхів (колій) загального користування [2].

Основні показники, які, на нашу думку, необхідно використовувати при розрахунку інтегрального індексу розвитку муніципальної транспортної системи наведено у таблиці 1.

Таблиця 1

*Показники, що лежать в основі оцінювання рівня розвитку різних видів транспорту як складових муніципальної транспортної системи*

Види транспорту	Показники розвитку
Тролейбусний	1) темп росту обсягу перевезених пасажирів ( $I_k^{TP}$ )
	2) темп росту кількості тролейбусних машин ( $I_{T3}^{TP}$ )
	3) темп росту експлуатаційної довжини тролейбусних шляхів загального користування ( $I_{ш}^{TP}$ )
Трамвайний	1) темп росту обсягу перевезених пасажирів ( $I_k^T$ )
	2) темп росту кількості трамвайних вагонів ( $I_{T3}^T$ )
	3) темп росту експлуатаційної довжини трамвайних колій загального користування ( $I_{ш}^T$ )
Метрополітенний	1) темп росту обсягу перевезених пасажирів ( $I_k^M$ )
	2) темп росту кількості вагонів метрополітенів ( $I_{T3}^M$ )
	3) темп росту експлуатаційної довжини колій метрополітенів загального користування ( $I_{ш}^M$ )
Автомобільний	1) темп росту кількості перевезених пасажирів ( $I_k^a$ )
	2) темп росту кількості пасажирських автобусів ( $I_a^a$ )
	3) темп росту довжини автомобільних доріг загального користування ( $I_d^a$ )

Отже, використовуючи наведені у таблиці 1 показники можна оцінити процес розвитку міського пасажирського транспорту, для чого необхідно визначити індекси розвитку окремих видів транспорту за певні роки та на основі їх розрахувати інтегральний індекс розвитку муніципальної транспортної системи за окремі роки ( $I_{СМПТ}$ ). Порядок визначення інтегрального індексу розвитку муніципальної транспортної системи наведено у таблиці 2.

Таблиця 2

*Порядок визначення інтегрального індексу розвитку муніципальних транспортних систем різних типів*

Тип системи	Складові муніципальної транспортної системи (види транспорту)	Порядок розрахунку інтегрального індексу розвитку муніципальної транспортної системи
I	Автомобільний (автобусний, маршрутні таксі)	$I_{СМПТ} = \sqrt[3]{I_k^a * I_m^a * I_u^a}$
II	Тролейбусний, автомобільний	$I_{СМПТ} = \sqrt[6]{I_k^{mp} * I_m^{mp} * I_u^{mp} * I_k^a * I_m^a * I_u^a}$
III	Трамвайний, тролейбусний, автомобільний	$I_{СМПТ} = \sqrt[9]{I_k^m * I_m^m * I_u^m * I_k^{mp} * I_m^{mp} * I_u^{mp} * I_k^a * I_m^a * I_u^a}$
IV	Метрополітенний, трамвайний, тролейбусний, автомобільний	$I_{СМПТ} = \sqrt[12]{I_k^{mp} * I_m^{mp} * I_u^{mp} * I_k^m * I_m^m * I_u^m * I_k^{mp} * I_m^{mp} * I_u^{mp} * I_k^a * I_m^a * I_u^a}$

**Висновки.** Проведене дослідження дозволило отримати такі результати: запропоновано методичний підхід до оцінювання рівня розвитку муніципальних транспортних систем, який передбачає визначення інтегрального індексу на основі узагальнюючих характеристик розвитку міського пасажирського транспорту, а саме: динаміки обсягу перевезень, кількості транспортних засобів та довжини шляхів сполучення, що дозволяє здійснювати порівняльне оцінювання рівня розвитку різних муніципальних транспортних систем та підходити диференційовано до формування стратегій їх розвитку.

**Список використаних джерел:** 1. Гнедіна К.В. Формування стратегії розвитку муніципальної транспортної системи середніх міст в умовах прискореної урбанізації: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.05 «Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка»/ К.В. Гнедіна. – Черкаси, 2014. – 21 с. 2. *Україна у цифрах 2014*. Статистичний збірник/ За редакцією І.М.Жук. – К.: Державна служба статистики України, 2015. – 239 с.

УДК 330.131.7:330.341.1:33-047.44

**В.А. Нехай**, канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри бухгалтерського обліку, оподаткування та аудиту

**Д.А. Ольховик**, студентка IV курсу обліково-економічного факультету

Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

## **ЩОДО МЕТОДІВ ОЦІНКИ ІННОВАЦІЙНИХ РИЗИКІВ ПІДПРИЄМСТВА**

**Ключові слова:** економічні ризики, методи оцінки економічних ризиків, інноваційна діяльність

Однією з характерних ознак розвитку сучасних економічних відносин є зростання невизначеності умов господарювання, що обумовлено складністю та динамікою зовнішнього середовища, загостренням конкуренції, обмеженістю всіх видів ресурсів, падінням попиту тощо. Зростання невизначеності породжує зростання ступеня та сфери виникнення ризиків, з якими підприємства стикаються у своїй діяльності, зокрема і в процесі реалізації інноваційних проектів.

Розроблення інноваційних продуктів підприємствами завжди пов'язано з невизначеністю та великим ступенем ризику, але відмова від інноваційної діяльності може призвести до втрати підприємством своїх конкурентних переваг та банкрутства підприємства. З огляду на це, проблеми дослідження ризиків інноваційної діяльності підприємств набувають особливої актуальності.

Особливість інноваційної діяльності, як одного з різновидів підприємницької діяльності, полягає в тому, що вона пов'язана з новизною, евристичним характером науково-технічних розробок, можливістю не досягнення бажаного кінцевого результату, як функціонального, так і економічного. Про що свідчить історія великих наукових та практичних відкриттів, більшість з яких були зроблені випадково, або як побічний продукт.

Реалізація інноваційної діяльності передбачає її поетапне здійснення, починаючи від зародження ідеї до отримання остаточних результатів з врахуванням вимог споживачів та можливостей підприємства. При цьому, слід пам'ятати про основну властивість ризику: ризик існує завжди, на всіх етапах підприємницької діяльності, різниця полягає лише у ймовірності його реалізації та ступені ризику.

Інноваційний ризик – це ймовірність виникнення несприятливої ситуації або відхилення реального результату від запланованого під час здійснення інноваційної діяльності (на кожному її етапі при розробленні, впровадженні та використанні нововведень), яка може спричинити незаплановані збитки, що виникають при вкладенні підприємством коштів у виробництво нових товарів або надання послуг, у розроблення нової техніки і технології, при