

кажучи – однакова незмінна кількість реєстрацій на кожен споживчий товар протягом двох періодів.

Спостереження за змінами цін на споживчі товари здійснюється за колом базових підприємств, які обираються вибірково. Відбором варіативних базових підприємств займаються кваліфіковані спеціалісти органів державної статистики. Щорічно структура обраних базових підприємств переглядається, і за потребою оновлюється [2]. Збір інформації про споживчі ціни проводять стабільно щомісячно фахівці територіальних органів державної статистики шляхом відвідування базових підприємств і реєстрації цін на товари, які зазначені у споживчому наборі. Варто зазначити, що реєстрації підлягає фактична ціна визначеного товару, що реалізується на споживчому ринку з податками, які сплачує населення (акциз, ПДВ та інші непрямі податки).

У процесі спостереження необхідно визначити кількість котувань, що відбувається на державному рівні за усіма товарами-представниками, які мають місце в споживчому наборі. Кількість котувати визначається для груп певної місцевості відповідно до страт, які застосовані для відбору територій.

Слід бути обережним із спеціальними цінами, які мають мінливий характер: знижки, акції, розпродажі тощо. У випадку, якщо товар реалізується за нижчою ціною, розмір даної знижки автоматично виключається зі стандартної ціни [3].

Задля впевненості у точності та вірності інформації щодо змін цін, щоб мінімізувати або повністю знищити неточності, а також виявити загальні або індивідуальні потреби професійної підготовки стабільно змінюється контроль роботи реєстраторів цін.

Список використаних джерел: 1. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://ovu.com.ua/> 2. Калабуха О.С., Шкурська І.Є., Профацька Н.В.. Методологічні положення щодо організації статистичного спостереження за змінами цін (тарифів) на споживчі товари (послуги) і розрахунків індексів споживчих цін. / О.С. Калабуха, І.Є. Шкурська, Н.В. Профацька // Державний комітет статистики України. – 2006 р. – Наказ № 519. 3. Публікації документів Державної Служби Статистики України [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.lv.ukrstat.gov.ua/ukr/themes/08/metod_3.pdf

УДК 656.025.2 (1-21) (477) - 047.44

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

В.С. Сорока, студентка обліково-економічного факультету

Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів, Україна.

СУЧАСНИЙ СТАН МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Ключові слова: міський пасажирський транспорт, автотранспорт, електротранспорт, кількість перевезених пасажирів, пасажирооборот, рухомий склад

Постановка проблеми. Однією із невід’ємних складових сталого розвитку сучасного міста є надійна, ефективно функціонуюча муніципальна транспортна система. В умовах недостатнього рівня ефективності функціонування муніципальних транспортних систем у багатьох містах країни, що виявляється у неповному задоволенні транспортних потреб їх мешканців, актуальним є дослідження особливостей функціонування міського пасажирського транспорту з метою виявлення резервів та формування стратегії його сталого розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку міського пасажирського транспорту знаходяться у центрі уваги широкого кола науковців. Особливостям формування, функціонування та розвитку міського пасажирського транспорту присвятили свої роботи такі вчені, як: В.В. Величко, В.І. Вербицька, В.В. Димченко, В.В. Костецький, Я.Я. Назаренко, А.П. Неживенко, Ю.М. Радченко, Ю.В. Слободняк та багато інших. За наявності потужного наукового доробку вчених у рамках даної тематики нині актуальним залишається питання

підвищення ефективності функціонування міського пасажирського транспорту шляхом формування та реалізації стратегії розвитку. Визначенню стратегічних напрямів розвитку міського пасажирського транспорту передують аналіз його сучасного стану, що зумовлює актуальність даного дослідження.

Метою даного дослідження є виявлення сучасних тенденцій розвитку міського пасажирського транспорту в Україні.

Викладення основних результатів дослідження. В містах України функціонують такі види міського пасажирського транспорту: автомобільний (автобусний, таксобусний) та електричний (тролейбусний, трамвайний, метрополітенівський). Одними із основних показників, що характеризують діяльність міського пасажирського транспорту є кількість перевезених пасажирів та пасажирооборот. Згідно із даними Державної служби статистики України [1] обсяг перевезень пасажирів міським пасажирським транспортом протягом 2008-2014 скорочувався (таблиця 1). Аналогічна тенденція спостерігається і у 2015 році. Так, протягом січня-вересня 2015 року міським автотранспортом було перевезено 1715,3 млн. пас., що становить 77,8 % від обсягу перевезень за аналогічний період 2014 року, трамвайним транспортом - 505,3 млн. пас. (89,9 % до січня-вересня 2014р.), троллейбусним транспортом - 774,6 млн. пас. (98,1% до січня-вересня 2014 р.), метрополітенівським - 516,1 млн. пас., що складає 97,8% від обсягу перевезень цим видом транспорту за січень-вересень 2014 року [2]. Станом на 2014 рік структура перевезень міським пасажирським транспортом є наступною: 53,6% внутрішньоміських перевезень у містах України забезпечується міським електричним транспортом, 46,4 % - автотранспортом. При цьому, починаючи із 2010 року доля перевезень автотранспортом у загальних обсягах перевезень пасажирів зменшується (таблиця 1), електротранспортом – відповідно зростає, що зумовлено розширенням мережі метрополітенів, впровадженням швидкісних трамваїв, зміною пріоритетів пасажирів при виборі виду транспорту, у тому числі - надання пасажирями переваги транспорту з більш низькою вартістю проїзду, яким є електричний.

Протягом 2008-2014 років щорічно скорочувався пасажирооборот автомобільного (автобусного) транспорту в Україні. У 2014 році значення цього показника становило 42,6 млрд. пас. км [1], що на 30% менше за значення показника у 2008 році та на 13 % - порівняно із 2013 роком.

Пасажирооборот міського електричного транспорту також зменшувався починаючи із 2008 року і лише у 2011 відбулося його зростання порівняно із попередніми роками, однак протягом 2013-2014 років спостерігається його скорочення у зв'язку із падінням пасажирообороту троллейбусного та метрополітенівського транспорту. У 2014 році пасажирооборот міського електротранспорту склав 16,3 млрд. пас. км. [1], що на 25% менше, ніж значення показника у 2008 році та на 7 % - у порівнянні із попереднім роком.

На обсяг пасажирських перевезень впливають розмір та технічний стан парку рухомого складу міського громадського транспорту. Динаміка рухомого складу міського пасажирського транспорту в Україні наведена у таблиці 2. Протягом 2008-2014 років зменшувалася кількість трамвайних вагонів та троллейбусних машин, а вагонів метрополітенів – зростала (таблиця 2). Відбулося різке скорочення троллейбусного парку у містах країни: на кінець 2014 року його розмір становив 3032 машини, що майже на 30% менше за розмір парку на кінець 2008 року (4307 троллейбусів). Вибуття троллейбусів та трамваїв на електротранспортних підприємствах відбувається швидшими темпами, ніж їх оновлення, парки рухомого складу троллейбусів та трамвайних вагонів в Україні щорічно зменшуються, що ускладнює забезпечення населення транспортними послугами у повному обсязі. Аналіз вікової структури троллейбусного та трамвайного парків в містах України свідчить про їх незадовільний технічний стан: транспортні засоби є фізично та морально зношеними. За даними корпорації підприємств міського електротранспорту України «Укрелектротранс» [3] станом 01.01.2014 року майже 50% транспортних засобів

тролейбусного парку України експлуатуються від 20 до 30 років, а 80 % всіх трамвайних вагонів функціонують від 22 до 44 років.

Таблиця 1

*Динаміка обсягу перевезень пасажирів транспортом загального користування в Україні протягом 2008 - 2014 років (за внутрішньоміським сполученням)**

Роки	Од. виміру	Вид транспорту					
		Автомо- більний (автобуси**)	Елект- ричний, всього	в тому числі:			Разом
				Трам- вайний	Тролей- бусний	Метрополіте- нівський	
2008	млн. пас.	3472	3497	963	1575	959	6969
	структура, %	49,8	50,2	13,8	22,6	13,8	100,0
2009	млн. пас.	3166	2818	787	1279	752	5984
	структура, %	52,9	47,1	13,1	21,4	12,6	100,0
	% до 2008 р.	91,2	80,6	81,7	81,2	78,4	85,9
2010	млн. пас.	2923	2674	714	1200	760	5597
	структура, %	52,2	47,8	12,8	21,4	13,6	100,0
	% до 2009 р.	92,3	94,9	90,7	93,8	101,1	93,5
2011	млн. пас.	2813	2916	798	1340	778	5729
	Структура, %	49,1	50,9	13,9	23,4	13,6	100,0
	% до 2010 р.	96,2	109,1	111,8	111,7	102,4	102,4
2012	млн. пас.	2664	2913	800	1339	774	5577
	Структура, %	47,8	52,2	14,3	24,0	13,9	100,0
	% до 2011 р.	94,7	99,9	100,3	99,9	99,5	97,3
2013	млн. пас.	2575	2832	757	1300	775	5407
	Структура, %	47,6	52,4	14,0	24,1	14,3	100,0
	% до 2012 р.	96,7	97,2	94,6	97,1	100,1	97,0
2014	млн. пас.	2244	2593	770	1097	726	4837
	Структура, %	46,4	53,6	15,9	22,7	15,0	100,0
	% до 2013 р.	87,1	91,6	101,7	84,4	93,7	89,5

*За даними Державної служби статистики України [1]

**3 урахуванням автомобільних пасажирських перевезень, виконаних фізичними та юридичними суб'єктами малого бізнесу [1]

Таблиця 2

*Динаміка рухомого складу за видами транспорту загального користування в Україні**

Вид транспорту	Значення показника на кінець року							Темп росту, % 2014/2008
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Автотранспорт								
Пасажирські автобуси, тис. од.	188,0	180,4	171,5	249,7	-	-	-	-
з них:								
в особистій власності, тис. од.	114,5	110,5	101,9	120,7	-	-	-	-
Електротранспорт								
Тролейбусні машини, од.	4307	4064	3710	3714	3596	3570	3032	70,4
Трамвайні вагони, од.	2736	2621	2522	2412	2314	2277	2201	80,4
Вагони метрополітенів, од.	1030	1035	1119	1128	1136	1160	1190	115,5

*За даними Державної служби статистики України [1]

Розвиток транспорту загального користування стримується недостатнім рівнем інвестування та неможливістю без зростання обсягу інвестицій. Так, капітальні інвестиції у наземний та трубопровідний транспорт становили у 2014 році 3916,2 млн. грн. [4], що на 42 % менше, ніж значення показника у 2010 році та майже у 4 рази менше за обсяг інвестицій у 2012 році.

Функціонування муніципальної транспортної системи позначається на стані навколишнього природного середовища. Із розвитком автотранспорту в містах країни зростають обсяги викидів шкідливих речовин транспортними засобами, що погіршує екологічний стан та негативно впливає на здоров'я населення. Однак позитивною тенденцією є скорочення обсягу викидів у 2014 році порівняно із попередніми роками. Так, за даними Державної служби статистики України у 2014 році обсяг викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря автотранспортом в Україні склав 1796,5 тис. т. (досягнувши

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